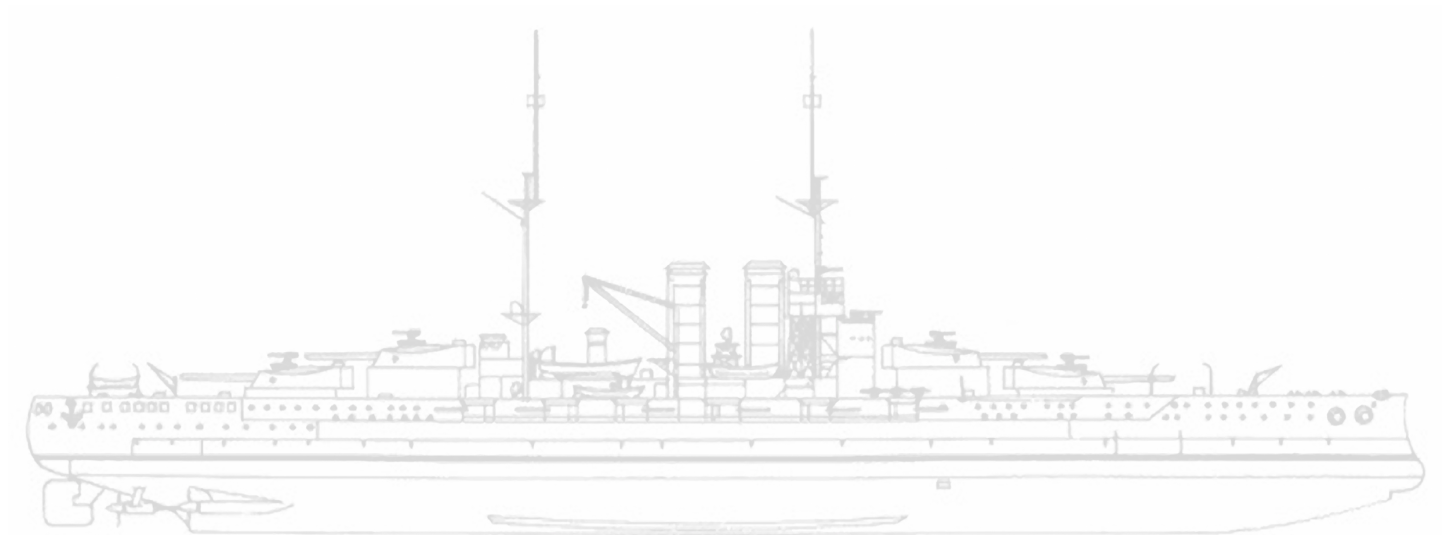


Žilinská univerzita v Žiline

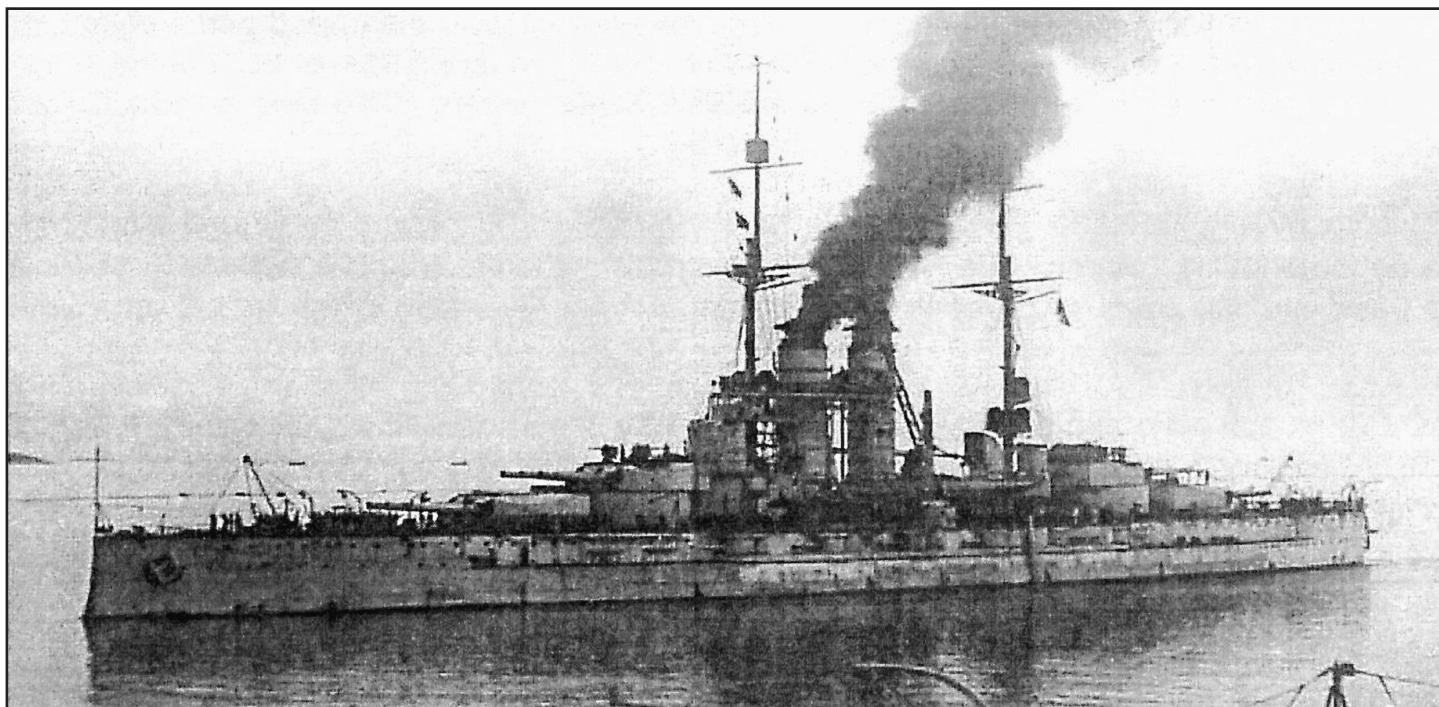
Univerzita tretieho veku



BOJOVÁ LOĎ S.M.S. SZENT ISTVÁN

Vypracoval: Juraj Jurikovič
Vzdelávací program: Zberateľstvo

Ak. rok: 2022/23
Semester: 2
Ročník: 2



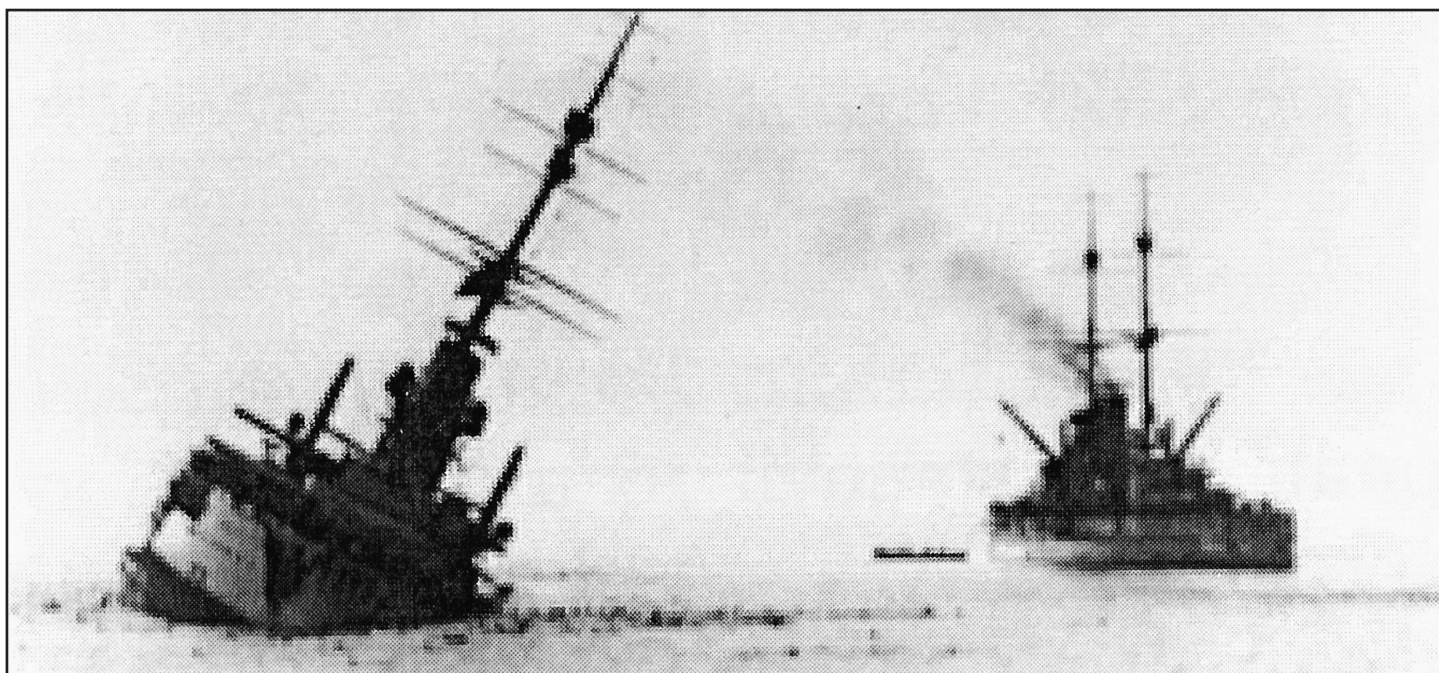
Bojová loď S.M.S. Szent István

BOJOVÁ LOĎ S.M.S. SZENT ISTVÁN

(SEINER MAJESTÄT SCHIFF – LOĎ JEHO VELIČENSTVA)

Toto je príbeh skazy jednej lode z Rakúsko-Uhorských dreadnoughtov (bojová loď s veľkými kanónmi rovnakej ráže) triedy Tegetthoff. S.M.S (Seiner

Majestät Schiff – Loď Jeho Veličenstva). Bola posledná zo štyroch bojových lodí triedy Tegetthoff postavených pre rakúsko-uhorské námorníctvo. Szent



Potápajúci sa Szent István po zásahu torpédou, S.M.S. Tegetthoff vpravo.

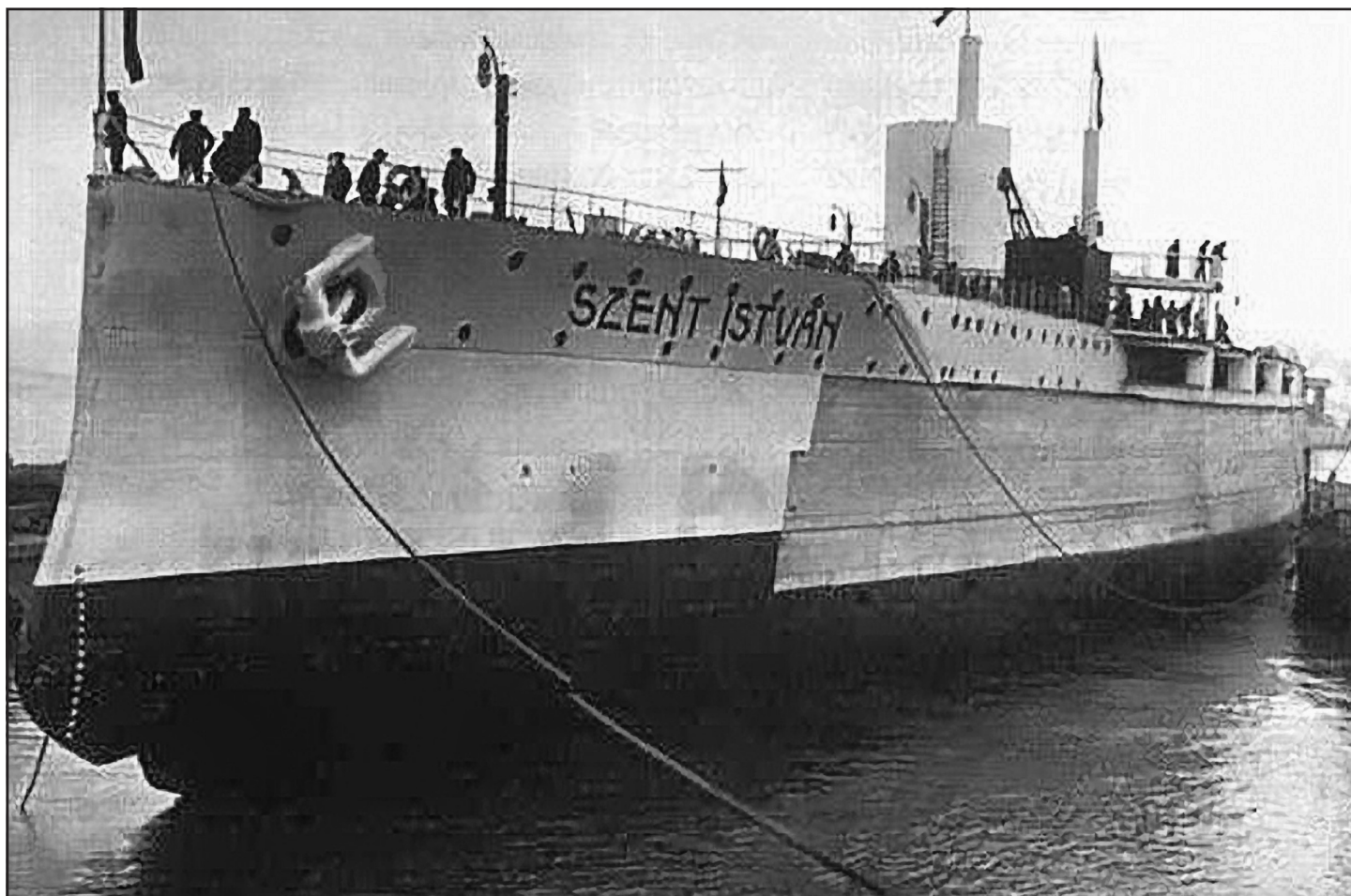


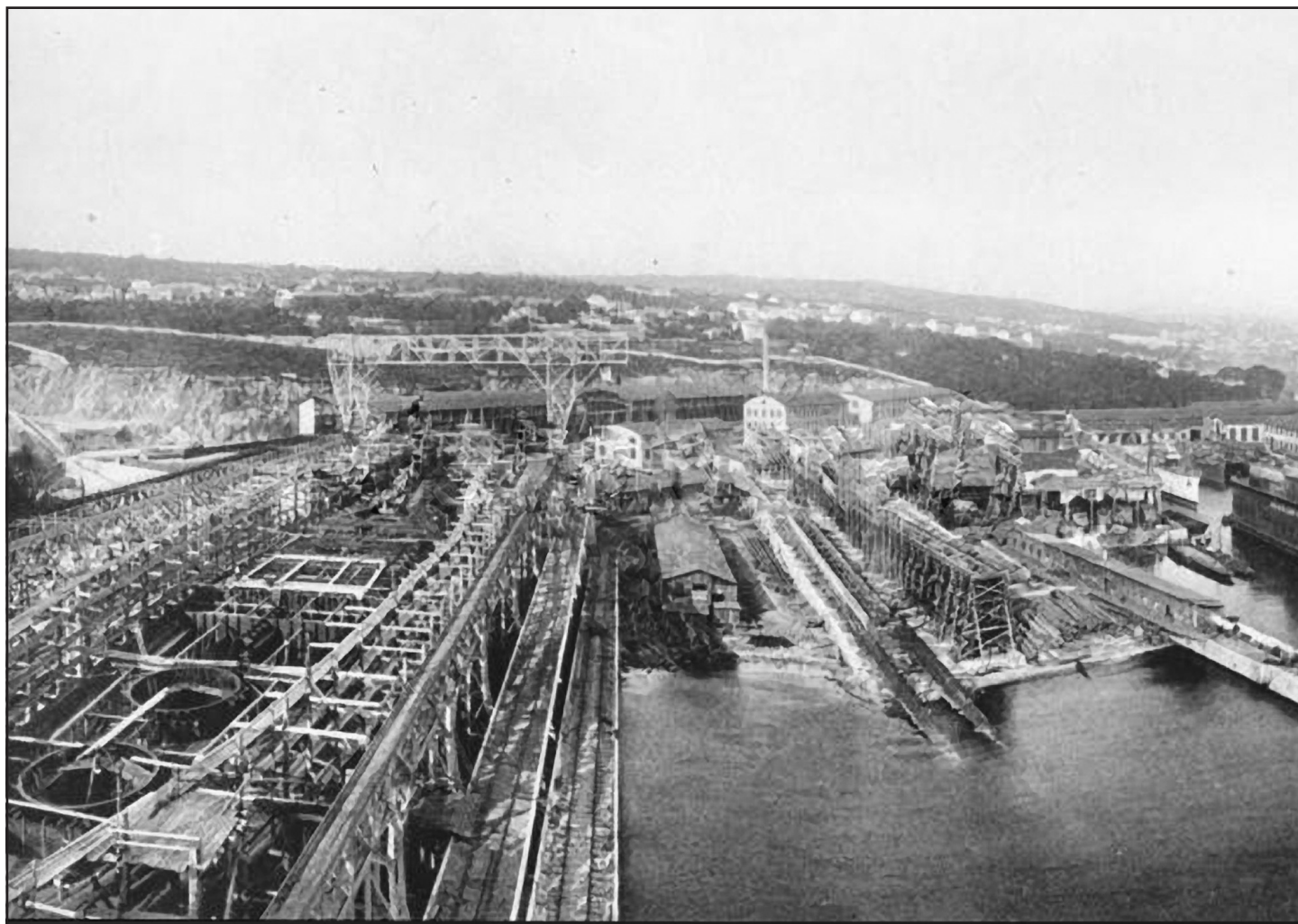
Kýl bojovej lode bol položený 29. januára 1912 v lodenici Ganz-Danubius vo Fiume.

István bol pomenovaný po prvom uhorskom kresťanskom kráľovi, Svätom Štefanovi.

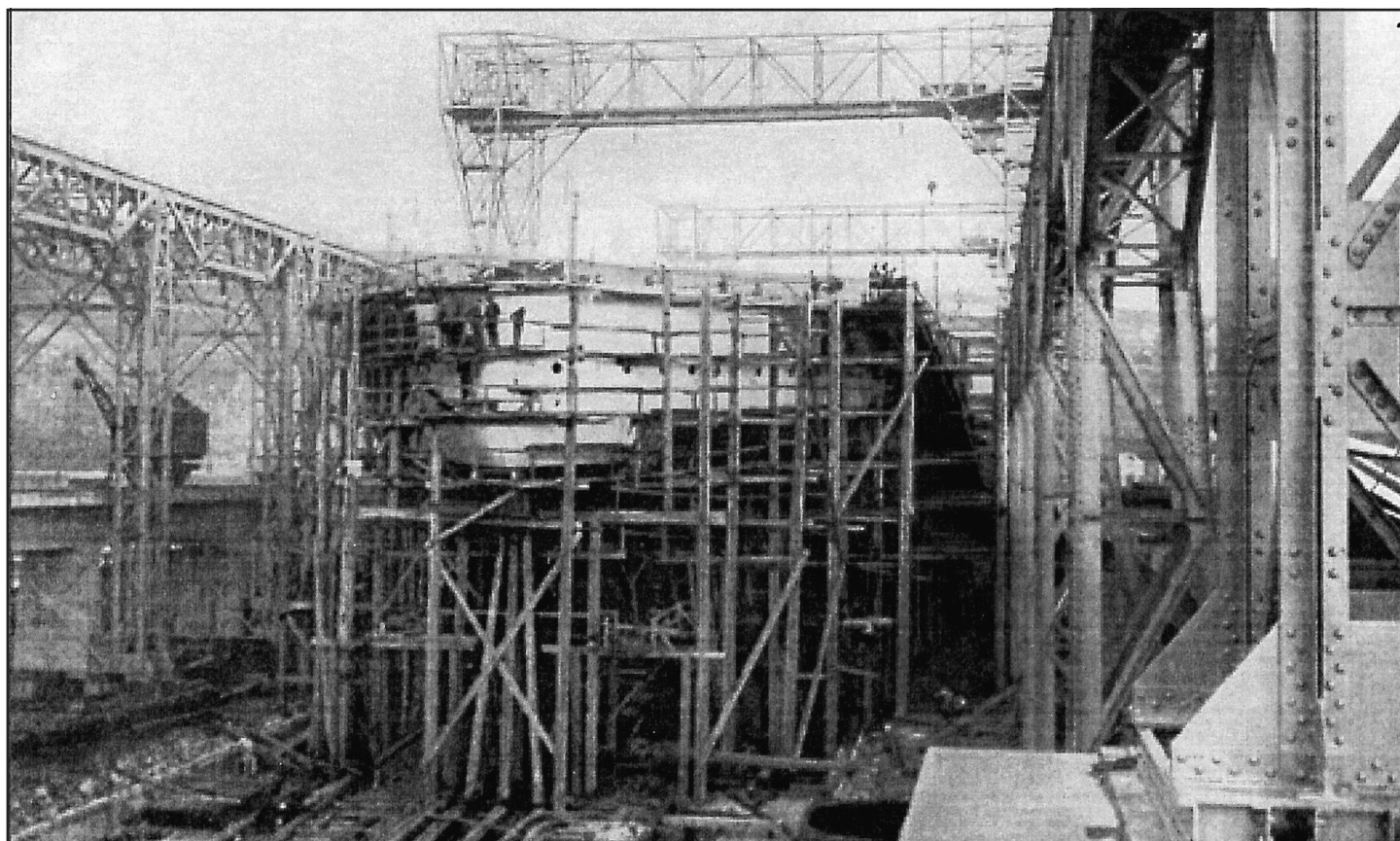
Keď zalitavská vláda (oblasť s prevažujúcim maďarským obyvateľstvom)

súhlasila prispieť svojím podielom na financovaní stavby rakúsko-uhorských dreadnoughtov, požadovala, aby jeden z nich bol postavený v zalitavskej lodenici Ganz-Danubius vo Fiume (dnešná Rijeka),





Lodenici Ganz-Danubius vo Fiume



Rozostavaná Bojová loď S.M.S. Szent István

navyš v čo najväčšej miere zo zalitavského materiálu.

Uhorská lodenica mohla dostať zákazku na stavbu v rámci kompromisnej dohody, keďže tým uhorská vláda podmienila prijatie námorného rozpočtu na roky 1910-11. To si vyžiadalo aj veľké finančné výdavky od maďarskej vlády, keďže lodenice Fiume doteraz okrem menších obchodných lodí stavali len torpédové člny a torpédoborce. Kvôli novej zákazke sa muselo uskutočniť výrazné rozšírenie továrne v časti mesta zvanej Bergudi.

Loď mala byť dodaná v júli 1914, ale v stavbe došlo k sedemnásťmesačnému oneskoreniu, do stavby vpadla 1. svetová vojna. Rozostavaná loď musela byť odtiahnutá z Fiumy a vo vojenskom arzenáli v Pule dokončovaná. Stavba lode sa nielen oneskorila, ale vo výsledku nedosiahla potrebnú kvalitu. V priebehu

stavby totiž dochádzalo k sérii závažných zmien v projekte, loď mala dve miesto troch skrutiek, čo vo výsledku znižovalo jej rýchlosť, ťahanice boli aj okolo licencií na jej vybavenie.

Pancierové plechy trupu, vyrobené v zalitavsku, boli nekvalitné, rovnako ako ich nitovanie. Kýl bojovej lode bol položený 29. januára 1912 v lodenici Ganz-Danubius vo Fiume.

Keď bol kýl položený, rozširovanie továrne stále prebiehalo, a hoci sa výstavba Prinz Eugena začala približne v rovnakom čase, bola postavená takmer dvakrát rýchlejšie ako Szent István. Dôvodom boli ťažké podmienky na stavenisku a oneskorené dodávky, ako aj pracovníci neskúsení so stavbou takto veľkej lode.

V júni 1913 rozhodol Ferenc József o pomenovaní Szent István, ktoré navrhlo námorníctvo. Na spúšťaní väčších



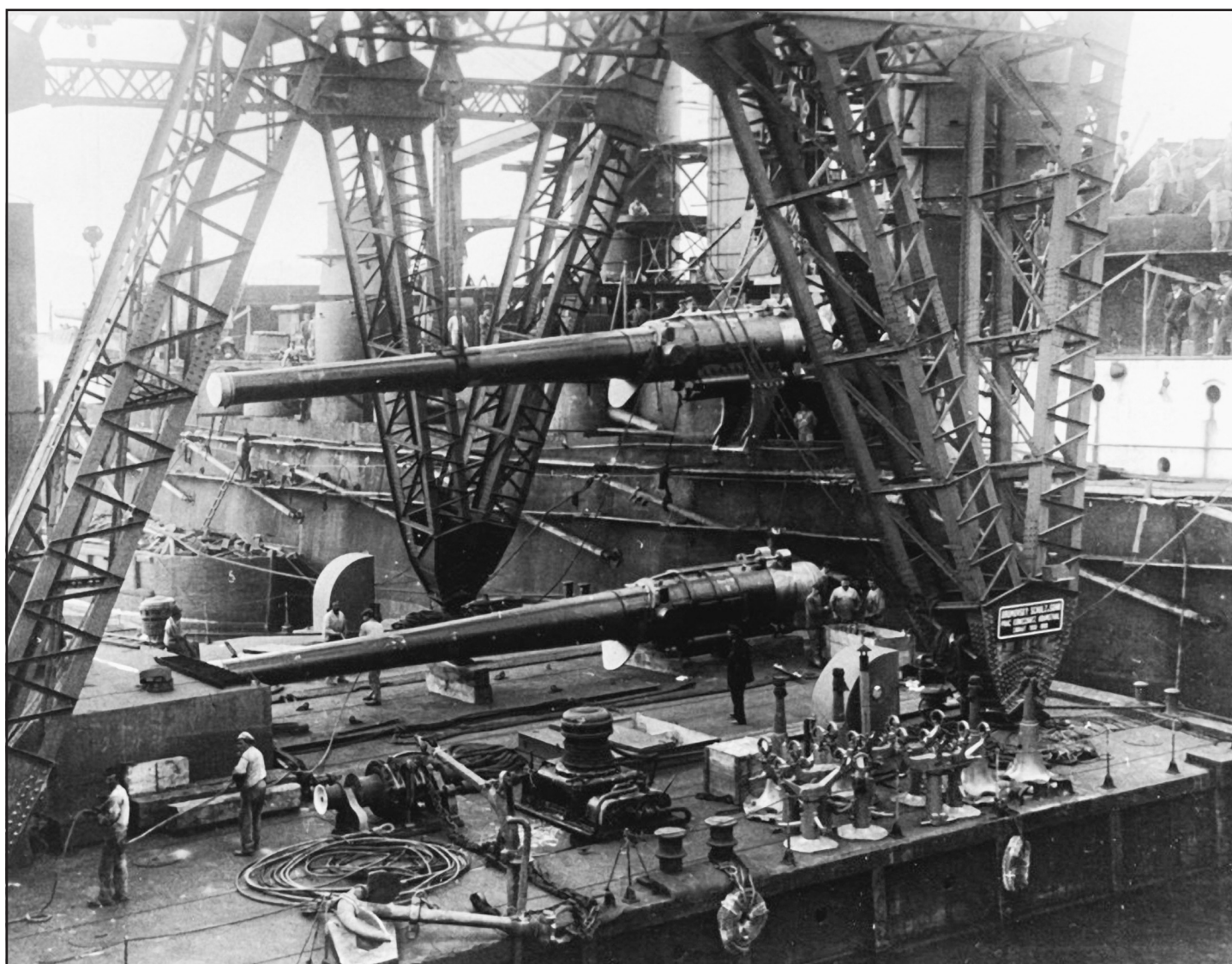
Pohl'adnica čistá-Pola - v tom čase najväčší žeriav na svete s nosnosťou 800 000 kg
Vydané - RIPRODUZIONE VIETATA C. Fano, Pola 1915-1916

vojnových lodí sa zvyčajne zúčastňoval panovník alebo následník trónu, no Franz József sa pre oslabený štát nedostavil a arcivojvoda Ferenc Ferdinand sa pre nechúť k Maďarom nechcel zúčastniť. Vládnuci rod napokon zastupovala arcivojvodkyňa Mária Terézia, ktorá sa zhostila úlohy krstnej matky. Na ceremónii boli pridelené dve eskadry flotily, vrátane jej už dokončených sesterských lodí Tegetthoff a vlajkovej lode flotily, Viribus Unitis.

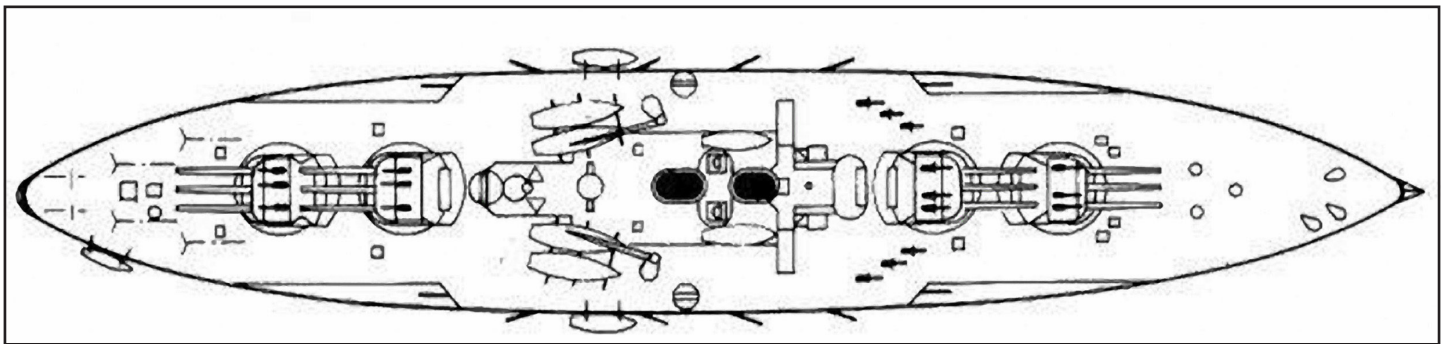
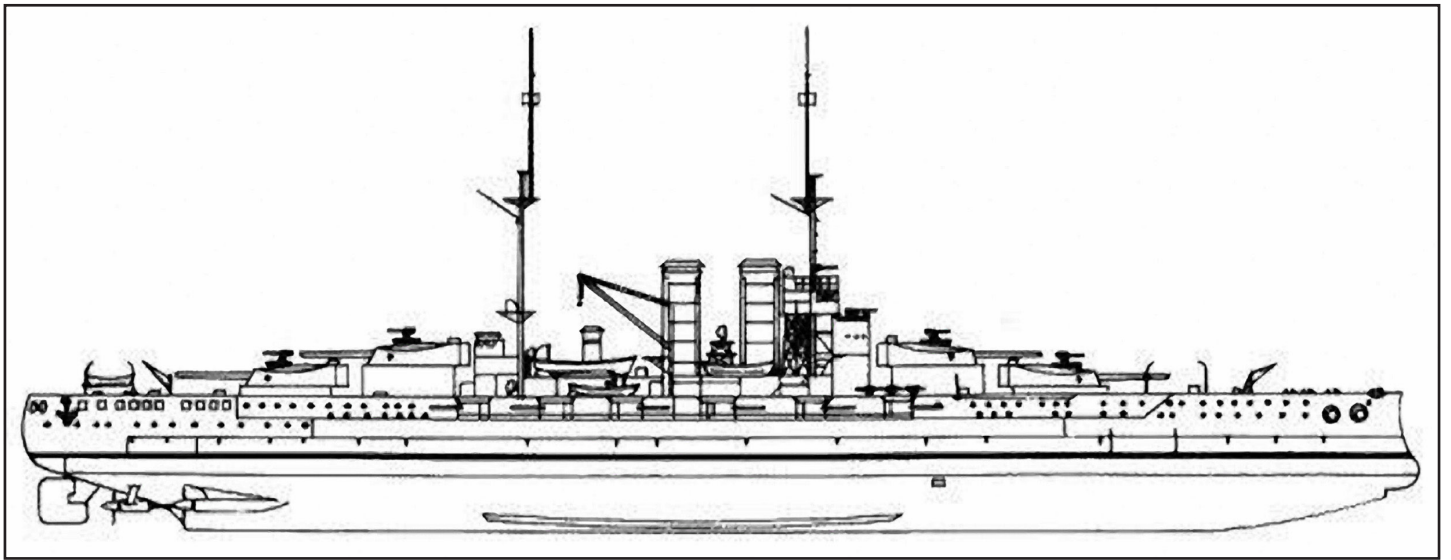
Celková dĺžka Szent István bola 152,18 m, šírka 28 m a ponor pri plnom zaťažení 8,6 m. Jeho výtlak bol 20 008 ton pri bežnom zaťažení a 21 689 ton pri plnom zaťažení. Zavesenie hriadeľov vrtúl

bolo riešené hriadeľovými nohavičkami (lopatkové spojovacie prvky), na rozdiel od sesterských lodí, kde bol hriadeľ upevnený závesnými nosníkmi. Kvôli šmykovému (pričnemu) odporu spôsobenému touto konštrukciou bolo možné kormidlo pri najvyššej rýchlosti vychýliť len o maximálne 15°, aby sa predišlo silnému náklonu lode. Trup bol vyrobený s dvojitém dnom s hĺbkou 1,22 m a priedel torpéda pozostával z dvoch vrstiev pancierových plátov s hrúbkou 25 mm.

Svetlú výnimku tvorili pre všetky budované dreadnoughty Rakúsko-Uhorska kvalitné dodávky od českých firiem, ktoré sa na dodávkach vybavenia rozhodnou mierou podieľali.



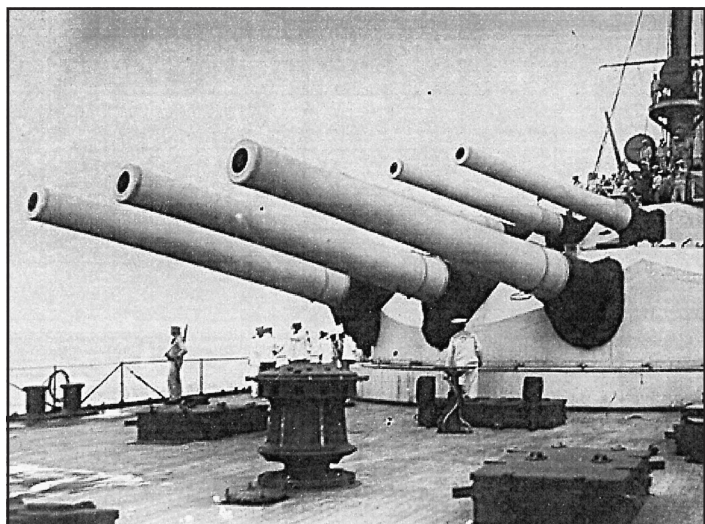
Inštalácia kanónov z plzenskej Škodovky, každý vážil takmer 55 ton



ZÁKLADNÉ ÚDAJE	
Typ	dreadnought
Trieda	Tegetthoff
Meno podľa	Štefan I. Svätý
Objednaná	1910
Zahájenie stavby	29. januára 1912
Spustená na vodu	17. januára 1914
Uvedená do služby	17. septembra 1915
Osud	potopená 10. mája 1918



TAKTICKO-TECHNICKÉ ÚDAJE	
Výtlak	20 000 t (štandardný) 22 500 t (plný)
Dĺžka	152 m
Šírka	27,9 m
Ponor	8,7 m
Pohon	12× kotol Babcock & Wilcox 4× turbína AEG Curtis 2 skrutky o priemere 4 m 26 400 hp
Palivo	1844,5 t uhlia 267,2 t nafty
Rýchlosť	20,4 uzlov (38 km/h)
Dosah	7800 km pri 10 uzloch (19 km/h)
Posádka	1056 námorníkov 38 dôstojníkov
Pancier	356 mm mostík 305 mm veže 150-280 mm boky 280 mm barbety 180 mm kasematy 30-48 mm paluba
Výzbroj	12× 305 mm L/45 (3×3) 12× 150 mm L/50 (12×1) 18+3× 66 mm (18×1) 4× 533 mm torpédomet



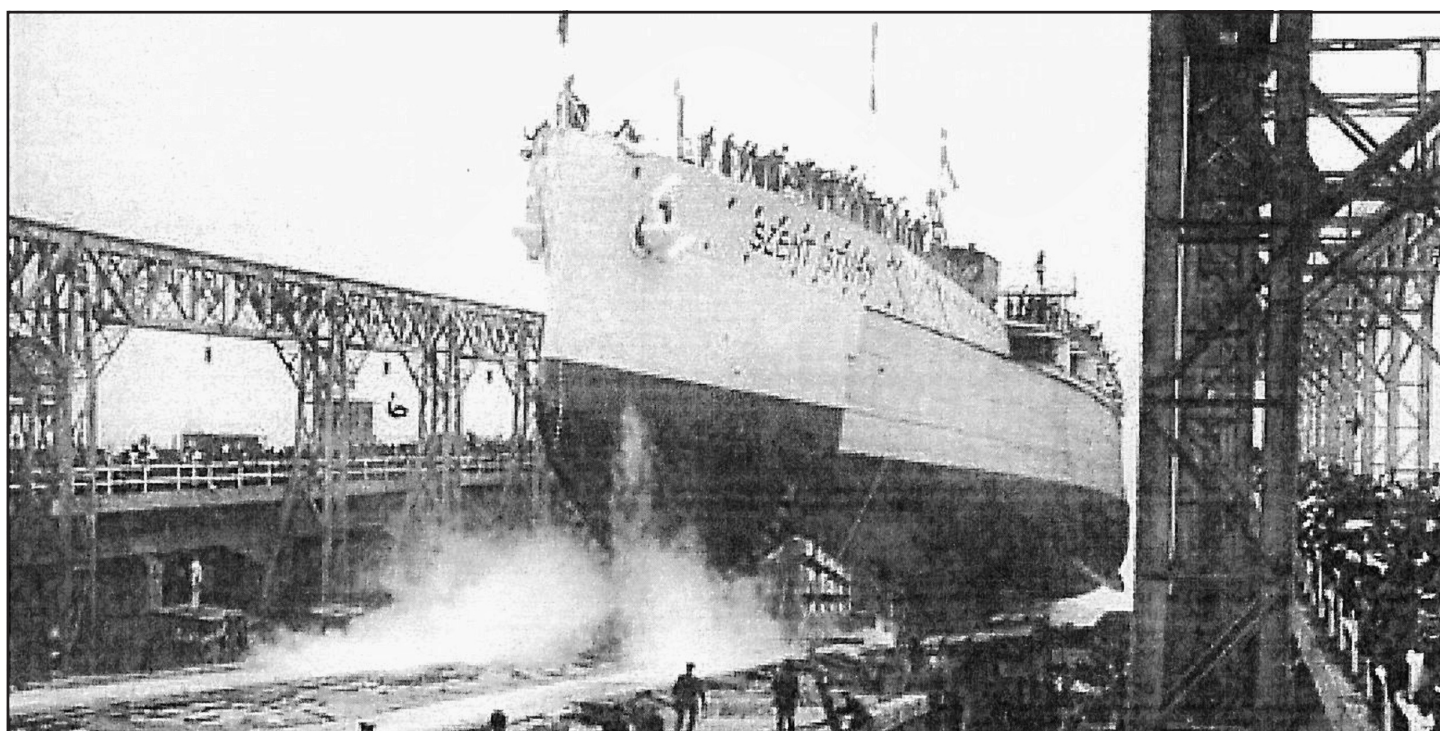
Išlo predovšetkým o výzbroj z plzenskej Škodovky, ktorá vyrobila štyri hlavné trojdelové veže s kanónmi kalibru 305 mm (vtedy na svete prvej dokončenej lode s takými trojkanónovými vežami, každý z kanónov vážil takmer 55 ton a jedna strela 450 kg). Ďalej to bola firma Roučka Blansko, ktorá dodávala už pred 1. svetovou vojnou znamenité a odolné prístroje pre rakúsko-uhorské námorníctvo, čo potvrdila súťaž, v ktorej iné svetovo preslávené firmy neobstáli. Neboli schopné vyrobiť mieridlá, ktoré by odolali otrasom pri odpálení diel.

Ďalšie kvalitné dodávky prišli od železiarní Vítkovice, Kolben-Daněk z Prahy a pod.

Admirál Edmund Grassberger, určený veliteľ bojovej lode, prevzal loď s „výhradami“ (unter Vorbehalt) kvôli mnohým problémom. Jeho zbrane boli zastrelované už dva dni po prevzatí. Po skúšobných plavbách boli zistené veľké deformácie v častiach pod čiarou ponoru lode, čo bolo možné pripísať inštalácii materiálov nedostatočnej kvality. Pre meškanie stavby požadovalo námorníctvo od Danubiusu pokutu 312 500 korún, ktorá bola na žiadosť spoločnosti odložená až po vojne a dlh nebol nikdy vyrovnaný. Do aktívnej služby bol zaradený 13. decembra 1915.

Domovským prístavom lode bola Pula. Rakúsko-uhorská flotila nemala počas vojny veľa príležitostí sa plne presadiť s ohľadom na existujúcu nepriateľskú spojeneckú blokádu, čo okrem nedostatku paliva ju „pribilo“ do vynútenej pasivity.

Nasledujúce roky mohutný Szent István spočíval v prístave. Taliani mu postavili do cesty zátarasy, ich lode strážili



Lod' bola spustená na vodu 17. januára 1914



Szent István v Pola 15. decembra 1915

aj Otrantskom prielive, len aby István nevyplával. Taliani podnikli v rokoch 1915 až 1917 osemdesiat leteckých útokov proti

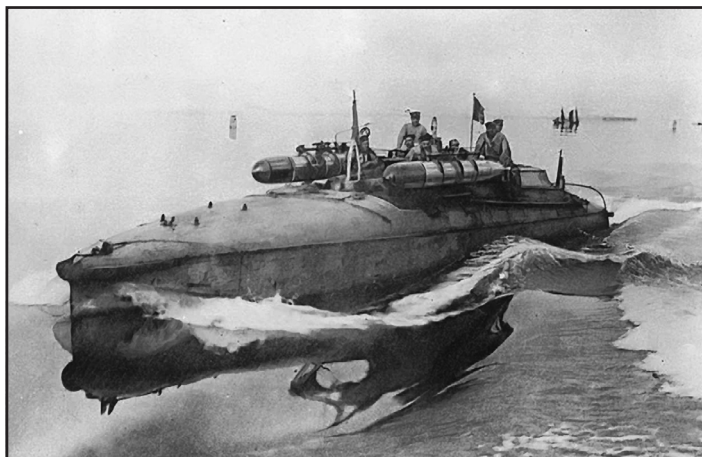


Poloha Otrantského prielivu

Pole, čo predstavovalo významnú výzvu pre protiletadlové delostrelectvo lode. Zo svojich 937 dní služby strávila len 54 dní (5,7 %) mimo základne a podnikla iba jeden dvojdňový výlet na ostrov Pago vzdialený 45 minút (strelecké cvičenie). Nikdy nešla do suchého doku, aby sa vyčistilo dno.

Keď v r. 1918 prevzal velenie flotily admirál Miklós Horthy, naplánoval rozsiahlu operáciu, pri ktorej mala flotila rozbiť spojeneckú blokádu Otrantského prielivu. Táto blokáda totiž držala rakúsko-uhorskej lode aj ponorky uzavreté v Jadranskom mori. Operácia mala prebiehať spoločne so začiatkom nových operácií na rieke Soči. Plán operácie bol pomerne zložitý na načasovanie. Útok hlavného veľkého zväzu ľahších námorných síl mali tiež kryť ťažké lode rakúsko-uhorskej flotily. V jednom z dvoch krycích zoskupení boli nasadené ťažké lode SMS Szent István a sesterská S.M.S. Tegetthoff.

Do akcie obe lode vyplávali 9. júna 1918 s viac ako hodinovým oneskorením, ktoré vzniklo pri zdĺhavom otváraní trojnásobných protiponorkových sietí kotviska. Celé zoskupenie tvorili ďalšie lode: na čele torpédoborec, po stranách potom symetricky šesť torpédoviek vo vzdialenosti asi 800 m, ktoré obklopovali Szent Istvána. Uskupenie uzatvárala loď SMS Tegetthoff, na ktorej velil kapitán H.Seitz, ktorý bol zároveň veliteľom celého zoskupenia.



Motorový čln MAS vybavený torpédami

V noci 10. júna vykonali dva talianske motorové člny vybavené torpédami, MAS 15 a MAS 21, bezproblémové pátranie po mínach v blízkosti dalmatínskeho pobrežia. Pred úsvitom museli opustiť nepriateľské vody a stretnúť sa s torpédovými člnmi, ktoré ich vytiahli, aby ušetrili palivo. Priestor nasadenia opustili juhozápadným smerom po plavbe medzi dvoma malými ostrovmi severne od Premudy, Gruiza a Lutostrack, keď o 03:15 h bolo zistené veľké množstvo dymu z komína v smere na sever (vpravo vzadu) pred pobrežím. Veliteľom MAS 15 a zároveň jednotky je korvetný kapitán Luigi Rizzo (Capitano di corvetta) bol ten, čo pred šiestimi mesiacmi potopil bojovú loď pobrežnej stráže Wien v Terste, pričom veliteľom MAS 21 bol záložný praporčík Giuseppe Aonzo (Guardamarina).

Rizzo vylúčil možnosť, že by to boli jeho vlastné jednotky a veril, že z Lussinu boli vyslané lode, aby ho zajali. Keďže boli priaznivé svetelné podmienky, rozhodol sa zaútočiť. Otočili motorové člny smerom k približujúcim sa lodiam, postavili sa na západ od nich a znížili rýchlosť na 9 uzlov, aby ich vlny na proxe neprezradili. Nízke člny zrýchlili až 12 uzlov, aby sa úspešne vkladli medzi sprievodné lode, skryté vo vrstve hmly vytvorenej nad vodnou hladinou. Rizzo zameral torpédami nastavenými do hĺbky 1,5 metra prednú časť dvoch veľkých vojnových lodí a podľa jeho správy obe zasiahol. Odpálil ho o 03:25 h zo vzdialenosti 300 metrov. Útočníci boli odhalení približne v čase odpaľovania torpéd. Pozorovateľ v stožiarí bitevnej lode zachytil torpéda vo vzdialenosti 100 – 200 metrov od lode, no vyhnúť sa im nedalo ani rýchlo začatým úhybným manévrom. Szent István bol zasiahnutý oboma projektilmi, jeden úder dopredu zdvihol biely stĺp vody, jeden úder



Miesto stroskotania lode S.M.S. Szent István



Veľké delové veže ručne otočili dol'ava, aby sa zvýšila stabilita lode s použitím ťažkých hlavní ako protizávažia.

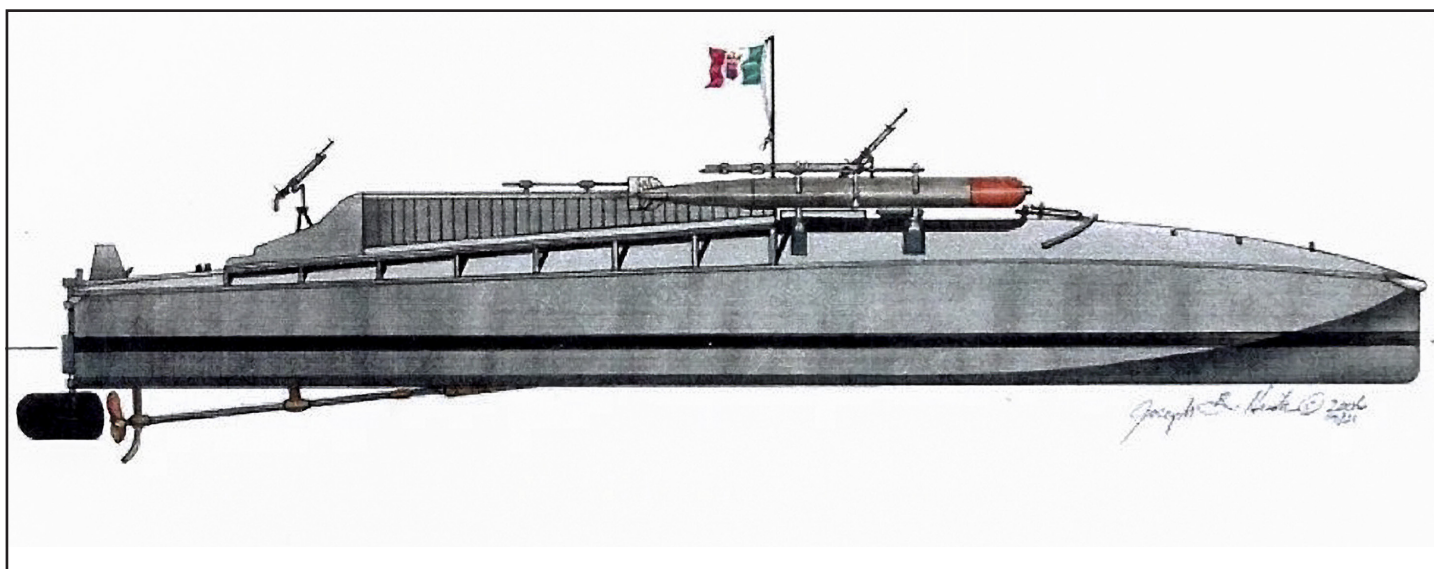
dozadu zdvihol čierny stĺp vody v strednej časti pravej strany lode.

Aonzov MAS 21 smeroval k Tegetthoffovi, ktorý sledoval Szenta Istvána na vzdialenosť 800 metrov a krátko po Rizzovom úspešnom útoku sa k nemu priblížil na vzdialenosť 450-500 metrov a vypálil torpéda. Tegetthoff predvídal útok na vlajkovú loď a začal kľučkovať, najprv sa otočil na ľavo, čím odhalil útočníkovi celý svoj pravý bok. Aonzo vo svojej správe napísal, že torpédo na pravoboku zasiahlo cieľ v priestore komínov, zatiaľ čo ľavé torpédo bolo ťažké odpojiť, a preto minulo cieľ. Prvé tvrdenie sa neukázalo ako pravdivé.

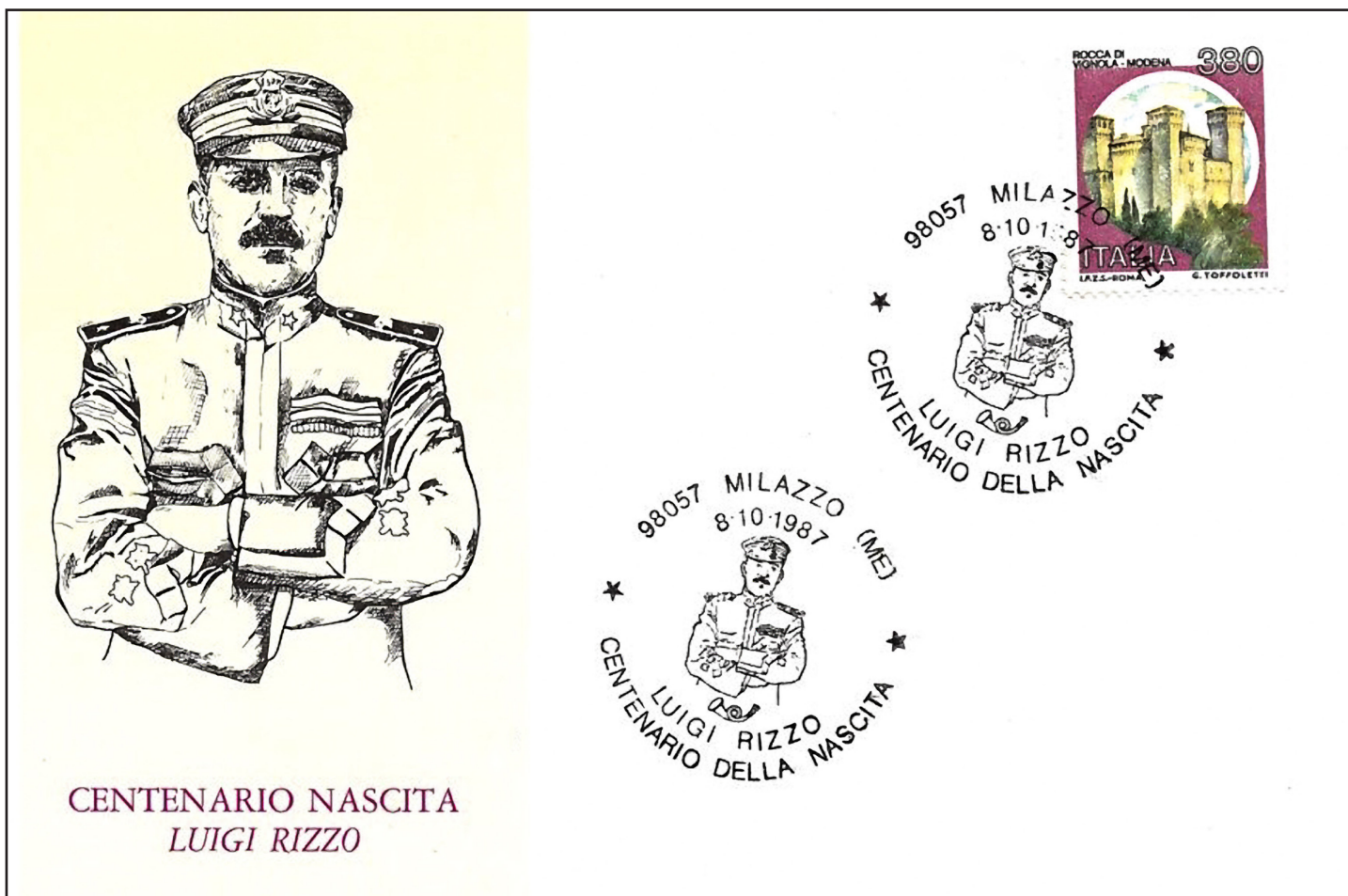
Po rýchlom útoku sa obom motorovým člnom podarilo ujsť v smere na Anconu. MAS 15 za sebou zhodila hĺbkové nálože, čím odplašila torpédový čl T 76, ktorý ju prenasledoval a dostal sa pod paľbu. Na Tegetthoffe sa predpokladalo, že torpéda boli vypálené z ponoriek loď opustila formáciu v obave z ďalšieho útoku.

Medzitým niekoľkokrát spustil paľbu na predmety, ktoré boli považované za podmorské periskopy.

Szent István bol údajne 9 námorných míľ (16-17 km) od Gruizy, keď ju dve 45 cm torpéda zasiahli v rýchlom slede na okraji spodného okraja pásového panciera (asi 5 metrov pod čiarou ponoru). Prvý zásah bodu do prednej časti zadnej kotolne, v bezprostrednej blízkosti priečnej prepážky medzi dvoma kotolňami, a vážne ju poškodil. Druhý zásah asi o 19 metrov ďalej, blízko prednej časti strojovne. Loď utrpela štrukturálne poškodenie v blasti výbuchov. Zadná kotolňa bola čoskoro zaplavená vodou a musela byť evakuovaná. V krátkom čase sa loď naklonila o 10° na pravobok. Po zásahoch boli stroje okamžite zastavené z veliteľského mostíka, aby sa para z kotlov mohla použiť na odčerpávanie vniknutej vody. Zatopením priehradiek a skladov munície na ľavej strane sa sklon zmenšil na 7° a mohutným ohrevom šiestich kotlov vpredu dokázali uviesť



Motorový torpédový čln MAS 15



Limitovaný poštový lístok s nákladom 1000 ks vydaný - CIRCOLO FILATELICO NUMISMATICO MAMERTINO MILAZZO s príležitostným razítkom pri príležitosti 100 rokov narodenia.

*(Luigi Rizzo, korvetný kapitán *8. 10. 1887 - †27. 6. 1951, veliteľ talianskeho torpédového člna MAS 15.)*



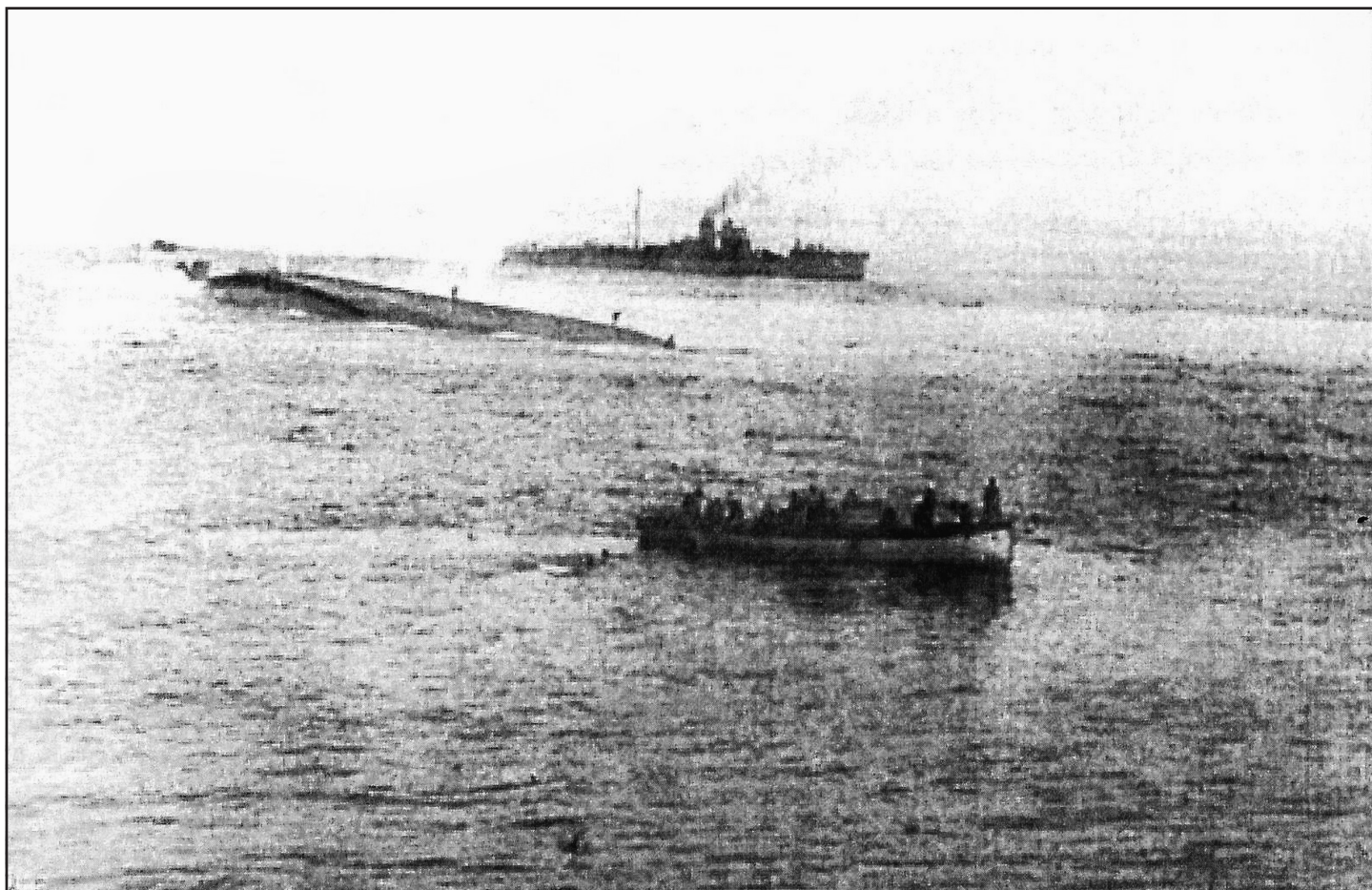
Pre nebezpečenstvo výbuchu boli uhasené posledné dva kotle, ktoré boli ešte v prevádzke, čím sa osud lode raz a navždy spečatil.

do prevádzky čerpadlá. Po krátkom čase bola bojová loď schopná opäť vyplávať a nízkou rýchlosťou (4,5 uzla) zamierila k neďalekému zálivu Brgulje. Vtedy sa zdalo, že vojnovú loď je možné ešte zachrániť.

Prepážka medzi prednou a zadnou kotolňou, ktorá už bola poškodená výbuchom torpéd, však nevydržala vysoký tlak na ňu vyvíjaný. Hlavy nitov praskali jedna za druhou a do prednej kotolne sa cez medzery a škáry dostávalo stále viac vody. Ľudia sa tu v zúfalom boji snažili tieto medzery utesniť dechtovými handrami a spevniť priečku trámami. Avšak po nepretržitom vpáde vody znefunkčnili ďalšie kotly, stroje boli opäť zastavené, aby sa zabezpečila neprerušovaná prevádzka čerpadiel s energiou zvyšnej pary. Počas tejto druhej zastávky boli medzery zasiahnuté torpédami skúšané utesniť s plachtami to sa však nepodarilo, pretože sa nedali upevniť podľa želania, kvôli silnému náklonu lode a pretože ich laná

uviazli na pozdĺžnom rebre tlmiča. Vtedy ešte nemohli vedieť, že zakrytie netesností plachtami 4×4 metre nemohlo byť úspešné, keďže ich plocha bola väčšia, v oboch prípadoch 5×6,7 m. Celková plocha poškodenia trupu bola asi 70 m².

Okolo 05:00 h zhaslo osvetlenie v kotolni a následne sa pracovalo pri slabom svetle bateriek. Medzitým sa veľké delové veže za 20 minút ručne otočili doľava, aby sa zvýšila stabilita lode s použitím ťažkých hlavne ako protizávažia, a ich pohotovostná munícia bola hodená do mora či prenesená na ľavoboku lode. Tegetthoff sa dvakrát pokúsil dostať Szenta Istvána na palubu, ale od tohto pokusu sa upustilo po tom, čo sa ukázalo, že už nie je možné ho zachrániť. O 18:30 h musel byť pre nebezpečenstvo výbuchu uhasený oheň v posledných dvoch kotloch, ktoré boli ešte v prevádzke, čím sa osud lode raz a navždy spečatil. Kvôli stále väčšiemu sklonu bola nariadená evakuácia spodných miestností (rozkaz sa však nedostal všade),



Ked' voda zaplavila hornú palubu, bol posádke vydaný rozkaz loď opustiť

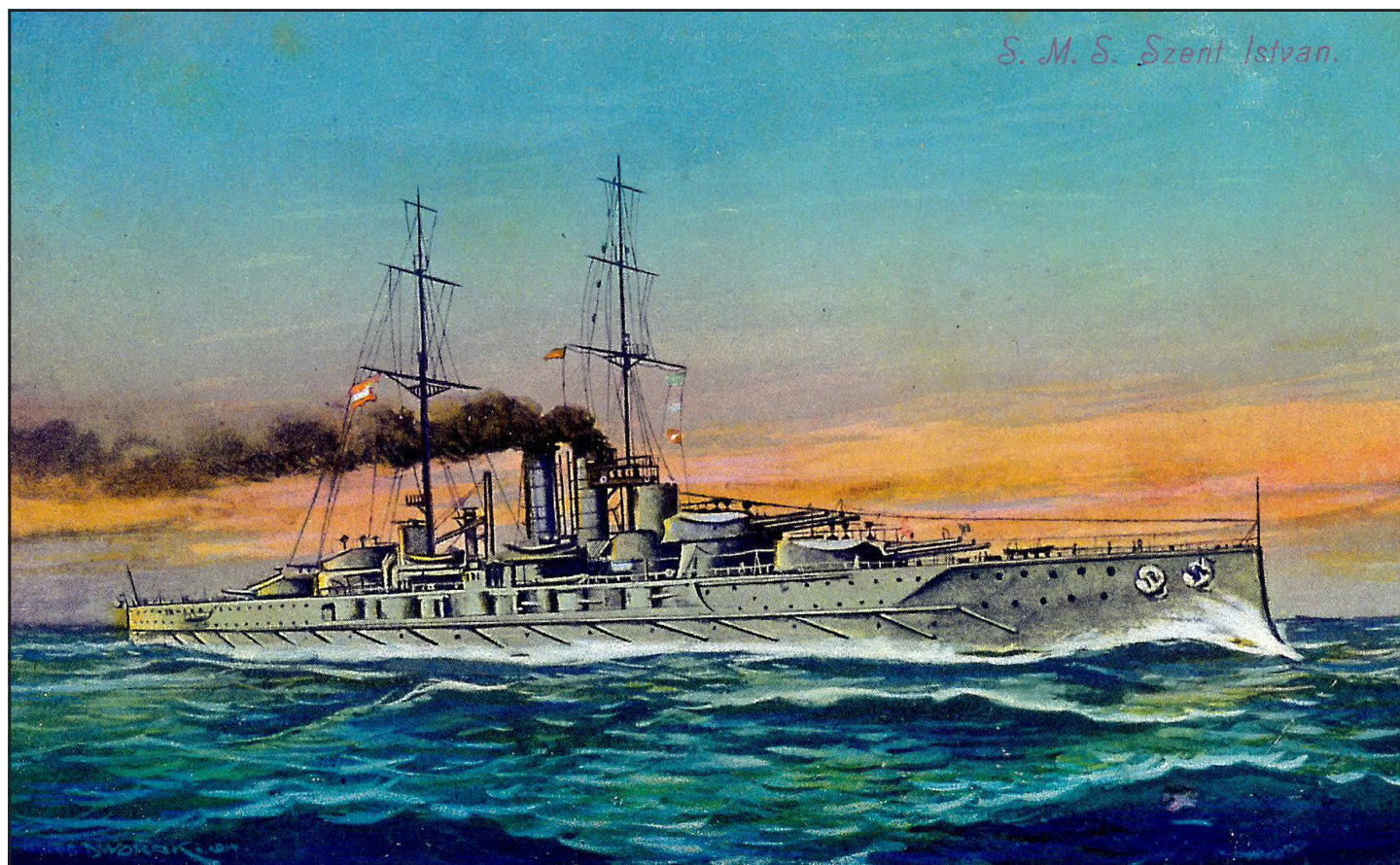
potom, keď už voda olizovala hornú palubu (o 5:38 h), bol vydaný rozkaz loď opustiť.

Je známe, že v radoch rakúsko-uhorskej flotily slúžilo okolo 6000 námorníkov z Čiech. V posádke lode ich bolo približne 80, pričom Robert Maxon, jediný dôstojník, ktorý pri potopení lode zahynul, pochádzal z Pardubíc. Ďalší z českých námorníkov bol Rudolf Mífek z Přelouče a jediný, kto má náhrobok na námornom cintoríne v Pule, je námorník s priezviskom Šerda. Okolnosti straty Szent Istvánu vyšetrovala osobitná komisia, vedená kontradmirálom Alfrédom Cicolim. Komisia posudzovala celú prípravu a vykonanie operácie, vrátane vedenia záchranných prác. Komisia dospela k záveru, že nepochybil nikto, okrem členov posádky, ktorí ešte pred vydaním rozkazu opustili potápajúcu sa loď. Jedným z týchto námorníkov bol Ľudovít Pribyl z Pardubíc, ktorý bol za opustenie lode postavený pred vojenský súd a pred

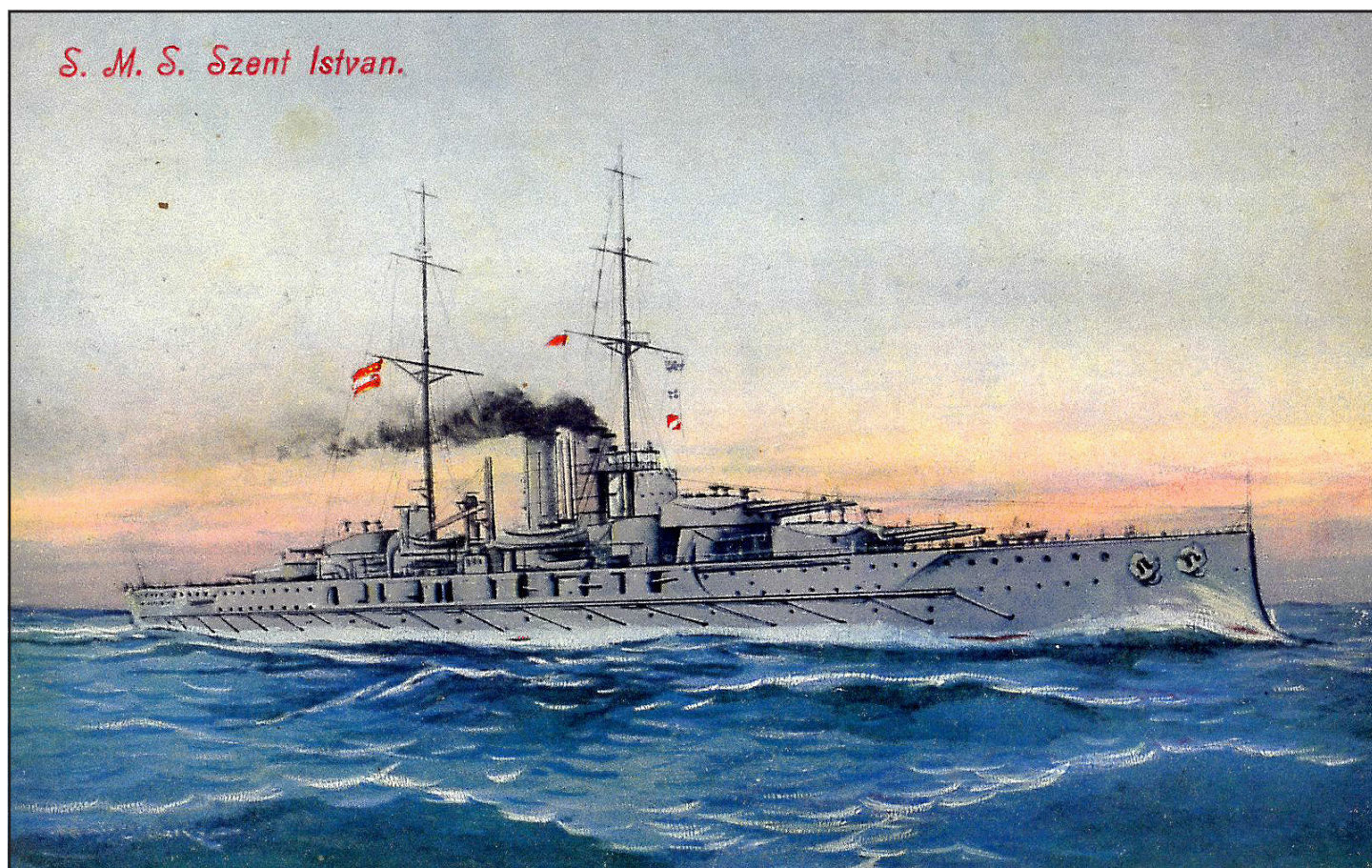
rozsudkom ho zachránil len koniec vojny. Ľudovít Pribyl zomrel v roku 1976 ako posledný z českých námorníkov, ktorí skazu lode prežili.



V roku 2008 bola na mieste posledného odpočinku Szent Istvána umiestnená pamätná tabuľa.



Pohľadnica S.M.S. Szent István 1915-1916 tlač C. Fano Pola



Pohľadnica S.M.S. Szent István 1914-1915



Panoramatická pohľadnica Kriegsmarine Pola 1909



Číslovaný hárček s perforovaným nákladom 70 000 ks a nezubkovaným v náklade 2000 ks. Vytlačené v ANY Security Press podľa grafika Imre Benedeka. Vydaná bola 29. 6. 2018 (Michel 5982B).



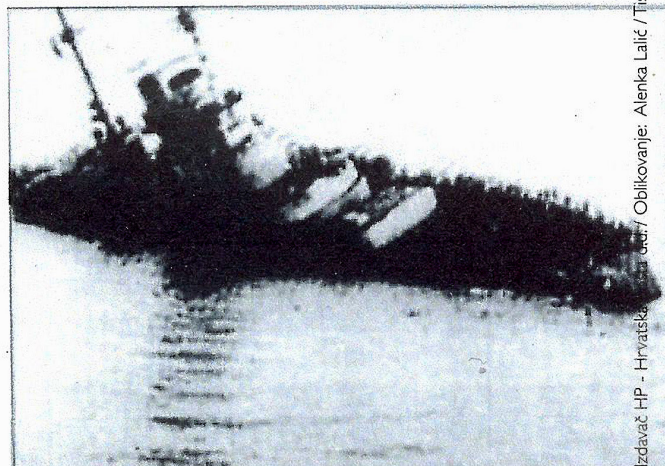


4-blok známok vydaných 27. 10. 1993, tlačené offsetom, zúbkovanie 13x13 1/4 (Michel 4264-65B).



Pohľadnica zo S.M.S. Szent István zo 10.7.1917 z Poly do Torok Becse (Novi Bečej-Srbsko). Červené cenzorské razítko S M S Szent István, razítko KuK Marinefeldpost Pola (námorná poľná pošta).

**Sinking of
SMS Szent István
June 10th 1918.**



SMS Szent István (Tegetthoff Class)

Poštarina plaćena
za unutarnji promet



Izdavač: HP - Hrvatska pošta
Grafika: AKC / Foto: J. Šepić / 2018
Oblikovanje: Alenka Lalić / Tisk: AKC / 2018

Dan Hrvatske pošte



Čistý korenšpondečný lístok s guľatým príležitostným razítkom 100 výročia potopenia lode S.M.S. Szent István 9. 6. 2018 Chorvátskou poštou.

Obrazové predlohy:

- Wikipedia
- Geocaching
- Archív autora

Literatúra:

- Wikipedia
- strycekplachta
- emefka
- buvarinfo
- Mihály Krámlí: S.M.S. Szent István