



SANKT GEORG voll ausgerüstet. Ein Sonnensegel schützt das Deck vor der Sommersonne. Unter dem 24 cm-Doppelturm ist das 15 cm-Geschütz und in der Schiffsmitte der Kasematt-Erker für die 19 cm-Geschütze zu sehen

Der Küstenverteidiger WIEN geriet während eines Nachtmanövers am 14. Juli bei der Insel Galiciak mit dem Heck auf Strand und wurde an den Schiffsschrauben, am Ruder und Schiffsboden beschädigt. WIEN wurde zur Reparatur nach Pola geschleppt und außer Dienst gestellt. Der Panzerkreuzer KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA trat als Vertretung von WIEN in den Eskadreverband.

Am 2. August ging SANKT GEORG nochmals zur Kohlenübernahme nach Pola, um dann am 3. August von Fasana auslaufend endgültig zur Eskadre auf See zu stoßen. Die verstärkte Sommereskadre führte unter anderem Nachtübungen zur Torpedobootsabwehr durch. SANKT GEORG lief am 5. August um 21.30 Uhr in Fasana ein und verblieb dort bis zum 29. August an der Boje 4 zur Mannschaftsausbildung. Der damalige Eskadrekommandant Vizeadmiral Ripper urteilte: „Das Schiff war in manchen der inneren Einrichtungen noch nicht fertiggestellt, und es befanden sich behufs Beendigung derselben 50 Zivilarbeiter eingeschifft. Ansonsten wurde das Schiff nur durch 2 Tage zur Teilnahme an einer kriegsmäßigen Übung herangezogen und der ersten Ausbildung der Mannschaft zugeführt.“

Kontreadmiral von Ripper wurde am 28. August Hafendirektor von Pola und übergab das Eskadrekommando an Kontreadmiral Miecislaus Ritter von Siemuszowa-Pietruski (* 1848, † 1905). Vor Pola wurde vom 29. August bis 1. September unter Teilnahme der Eskadre eine kriegsmäßige Beleuchtungsübung durchgeführt. Dabei übte die Kreuzerdivision bestehend aus SANKT GEORG, SZIGETVÁR und ZENTA die Beschießung der Stadt und des Arsenalts außerhalb der Geschützreichweite der Küstenbefestigungen. Die begleitenden Torpedoboote führten Vorstöße gegen die Einfahrt des Zentralkriegshafens durch. Dabei kollidierten während eines nächtlichen Torpedobootsangriffs die Torpedoboote XXXVIII und XXXVI mit dem Torpedofahrzeug SATELLIT bzw. Torpedoboot COBRA. Torpedoboot XXXVIII sank am 31. August südlich von Stokja di Musil. Zwei Männer, die Maschinenmatrosen Ludwig Anderlik und Martin Ehrlich, verstarben. XXXVI konnte havariert eingebracht werden. SANKT GEORG war während der gesamten Übung im Seeraum vor Pola/Rovigno (heute: Rovinj) auf See.



SANKT GEORG und ASPERN passieren die Freiheitsstatue in New York (Gemälde von E. Wobek)

Alle Mannschaftsmitglieder der k. u. k. Division hatten zumindest einmal Gelegenheit zum Landgang. In Hampton Roads desertierten insgesamt zehn Mann, je fünf von ASPERN und SANKT GEORG.

Kontreadmiral Pleskott beantragte bei Rear-Admiral Evans, daß der zugeteilte Lieutenant Commander Phelps, der vorzügliche Dienste geleistet hatte, für die Fahrt nach Annapolis und New York an Bord des SANKT GEORG verbleiben dürfe, was bereitwilligst genehmigt wurde. Die US-Navy bekam so einen Einblick in den Seedienst der k. u. k. Kriegsmarine. Für Pleskott ergab sich der Vorteil, in Phelps, der zwei Jahre Instruktionsoffizier auf der US-Marineakademie war, einen ausgezeichneten Führer für die Besuche in Annapolis zu haben. Pleskott war vor und nach seiner Zeit als Kommodore der Kreuzerflottille Kommandant der k. u. k. Marineakademie in Fiume und hatte ein besonderes Interesse am Vergleich mit der US-Marineakademie. Linienschiffskapitän Höhnel war sehr beeindruckt von den ausgezeichneten Lehrmitteln an der US-Marineakademie, gegenüber denen er die Ausstattung der k. u. k. Marineakademie als sehr mangelhaft erkannte.

Nach Einschiffung der Lotsen verließ die k. u. k. Division am 14. Mai um 08.10 Uhr Hampton Roads und ankerte nach einer ereignislosen Fahrt um 19.36 Uhr in Annapolis Roads.

Hier wurden Besuche an der US-Marineakademie und beim Gouverneur von Maryland, Mr. Warfield, abgehalten.

Über die Weiterfahrt nach New York am 17. Mai berichtete Kontreadmiral Pleskott: „Um 7h a.m. trat ich nach Einschiffung der Lotsen mit beiden Schiffen die Reise nach New York an. 5 3/4h p.m. wurden die Lotsen bei Cap Henry ausgeschifft.

Das Wetter, schon auf der Fahrt von Annapolis nach Cap Henry nicht besonders klar, wurde im Ocean mistig und wurden auf der ganzen Strecke keines der auf Distanzen von 1 bis 5 Meilen passierten Leuchtschiffe noch sonstige Marken gesichtet, die Navigation daher nur nach dem Patentlog und Lotungen mit dem Thompsonlote geführt. Um die Navigation unter solchen Umständen möglichst kurze Zeit unter dem Einfluß der Stromwirkungen zu führen, und um auch noch bei Tageslicht den Ankerplatz in New York zu erreichen, behielt ich die Geschwindigkeit von 12 Seemeilen, mit welcher ich die Fahrt nach Annapolis und von dort nach Cap Henry zurückgelegt hatte, bei und erhöhte sie um 11h a.m. des 18. Mai auf 13 Seemeilen. Diese Erhöhung erschien mir bei den vorliegenden navigatorischen Verhältnissen umso