

Kaiser Franz Joseph I. cirkáló 1889

SMS Kaiser Franz Joseph I. védett cirkáló (kos cirkáló, nagycirkáló, torpedó-koscirkáló, páncélos torlaszcirkáló, torpedózúzó, torpedócirkáló tornyos hajó, torpedó vadászhajó, csatahajó, páncélos hajó)

(Nevének másik írásformája: SMS Kaiser Franz Josef I.)

Seiner Majestät Schiff, vagy röviden csak SMS, illetve S.M.S. egy német nyelvű rövidítés, mely magyarul annyit jelent, hogy Őfelsége hajója. A Német Császári Hadiflottában, illetve az Osztrák-Magyar Monarchia tengerészeténél mindig a hajók neve előtt állt ezen rövidítés, csak ez után következett a hajóosztály vagy hajó neve.

Testvérhajója az SMS Kaiserin Elisabeth (Lisa). A tervezett harmadik egységet végül törölték. A SS Kaiser Franz Joseph I. utasszállítót 1911-ben bocsátották vízre és 1949-ben bontották le.

Vízkeszítési kapacitása: 3967 t (3904 hosszú tonna; 4373 rövid tonna) (tervezve)
4030,9 t üresen⁴¹⁰²
4494 t (4423 hosszú tonna; 4954 rövid tonna) (teljes rakomány)⁴¹⁰³

Hossza: 102,56 m a vízvonalon⁴¹⁰⁴
103,7–103,9 m (340 láb 3 hüvelyk – 340 láb 11 hüvelyk) legnagyobb hossza
97,9 m (321 láb 2 hüvelyk) az egyenesek (merőlegesek) között

Szélessége: 14,72 - 14,75–14,8 m (48 láb 5 hüvelyk – 48 láb 7 hüvelyk) (A szakirodalom nem egységes a hajó szélességét tekintve.)

Merülése: 5,7 m (18 láb 8 hüvelyk)
5,28 m elől / 6,08 m hátul 1 cm = 11 tonna⁴¹⁰⁵

Meghajtása: 4 db hengeres, kettős végű kazán
2 db fekvő, háromhengeres, háromszoros expanziós gőzgép
2 db tengely
2 db 4,35 (máshol 4,44 m) méter átmérőjű, három szárnyú acél Griffith hajócsavar
2 db árboc és 2 db kémény

Teljesítménye: 8000 – 8450 LE (5970 – 6300 kW) (Nem egységesek a szakirodalom adatai.)
8743 LE

Sebessége: 19,65 – 20 csomó (36,39 – 37,04 km/h)
19,17 csomó/ 112 fordulat percenként/ 8743 LE

Hatótávolsága: 3200 tengeri mérföld (5900 km)/ 10 csomó (19 km/h)

Üzemanyaga: 670 tonna (660 hosszú tonna, 740 rövid tonna) szén
709 tonna szén vagy 584,7 tonna brikett

Személyzete: 367 fő
427-444 fő (A személyzet létszámát a különböző források eltérően adják meg.)

⁴¹⁰² <https://www.aquanauta.hu/hu/550-tudastar/3285-sms-ferenc-jozsef.html>

⁴¹⁰³ https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I

⁴¹⁰⁴ https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I

⁴¹⁰⁵ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther>

(A forrás adatai gyakran eltérnek pár nappal a sajtóban megjelenő érkezési és indulási adatoktól, de az érintett kikötők nevében és sorrendjében nem téved. Nem tudom, hogy a forrás az adatait honnét vette.)

1907-ben 26 tiszt és 448 tengerész
Tartalék állományban: 13 tiszt és 229 tengerész

Páncélzata: Fedélzet: 38 mm (1,5 hüvelyk) (kétrétegű páncélzat: 2 x 18,7 mm)
Vízvonalon az övpáncél: 57 mm (2,2 hüvelyk) (kétrétegű páncélzat: 2 x 28 mm)
Lövegtornyok: 50 - 90 mm (3,5 hüvelyk)
Parancsnoki torony: 30 – 90 mm (2 – 3,5 hüvelyk)
Dupla hajófenék és több mint 100 vízzáró rekesz védte a hajót a vízbetöréstől.
A kazánházakat a szénraktárak védték oldalról, míg a vízvonal rekeszeket cellulózrosttal töltötték ki. A cellulózrost feladata, hogy ha léket kap a hajó tüzéségi tűztől, a tengervízzel érintkezve duzzadjon meg, és zárja el a sérült feladatot. A szénraktárak feladata a becsapódó lövedékek lelassítása, illetve a robbanások felfogása.

Fegyverzetének elrendezését és lövegméreteire a mintát az chileieknek Angliában gyártott Esmeralda védett cirkáló jelentette.

Fegyverzete: 2 db 24 cm-es (9,4 hüvelyk) MRK L/35⁴¹⁰⁶ C86-os Krupp ágyú elől és hátul 1-1 kupolás lövegtorony. Ezeket a tornyokat egy sor gőzszivattyú működtette hajó fedélzete alatt. Ugyan minden toronynak saját gőzszivattyúja volt, csövek futottak a hajó hosszában, hogy összekapcsolják az egyes gőzszivattyúkat és a hozzájuk tartozó tornyokat, hogy tartalékrendszer biztosítsanak arra az esetre, ha az egyik gőzszivattyút kiiktatják a harcban. Löveg súlya 27 tonna. Csőemelés + 13,5 fok.
Lövedék súlya: 215 kg (474 font). Maximális lőtáv 10 000 méter (11 000 yard), de van, ahol 16 000 méter írnak.
6 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) SK L/35 C/86 Krupp ágyú kazamatákban a hajó középső részén, 3 -3 oldalanként. Csőemelés + 16 fok. Lövedék súlya 21 kg (46 font), maximális lőtáv 10 000 méter.
9 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) SFK L/44 Hotchkiss ágyú
2 db 3,7 cm L/33 Hotchkiss ágyú
2 db 7 cm (6,6 cm) csónakágyú
(Más forrás szerint 16 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) SFK L/44 Hotchkiss ágyú, ami megoszlik 4,7 cm-es L/44-rs és 4,7 cm-es L/33-as lövegek között.⁴¹⁰⁷)
4 db 45 cm-es (18 hüvelyk) torpedócső (1 az orrban, 1 taton és 2 az oldalaknál)
Torpedókészlet 8 db.
(A források eltérőek, így van, ahol 40 cm-es torpedóvetőket írnak és 45 cm-est.)

Fegyverzete az 1905-ös korszerűsítés után: 2 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) SK L/40 Skoda ágyú
6 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) SK L/35 ágyú
9 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) SFK L/44 Hotchkiss ágyú
2 db 3,7 cm L/33 Hotchkiss ágyú
2 db 7 cm (6,6 cm) csónakágyú
4 db 45 cm-es (18 hüvelyk) torpedócső

Csónakok: 2 db II. osztályú gőzbárka, 1 db III. osztályú vitorlás bárka, 1 db II. osztályú hosszú csónak (Pinasse), 2 db II. osztályú vitorlás csónak, 1 db II. osztályú mentőcsónak, 1 db I. osztályú Gigg, 3 db 6 evezős Jollboot, 1 db 2 evezős Jolle, 2 db tisztító ladik.⁴¹⁰⁸ Csónakzászló jele „3”.

Horgonyok: 2 db Tyszak típusú horgony: 2800 kg; 2.750 kg.
3 db Admirális típusú horgony: 840 kg; 420 kg; 110 kg.

⁴¹⁰⁶ Fővárosi Lapok, 27. évfolyam, 1890-09-17 / 256. szám

⁴¹⁰⁷ https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I

⁴¹⁰⁸ Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897)Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása

A vízbetörés megfékezésére használt gőzhajtású szivattyúk óránként 1200 metrikus tonna (1200 hosszú tonna; 1300 rövid tonna) vizet tudtak a hajóból kiszivattyúzni.

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino Trieszt (San Rocco-i hajógyár)

Ára: 5 146 884 korona

Ez olcsónak számít, mert az 1884-ben épített Kronprinz Erzherzog Rudolf toronypáncélos 5 440 000 koronába került.

Tervezte: Franz Freiherr Jüptner főmérnök

Megrendelték: 1887.

Építés kezdete: 1888.01.03.

1889.04.16. I. Ferenc József császár megerősítette a nevét.

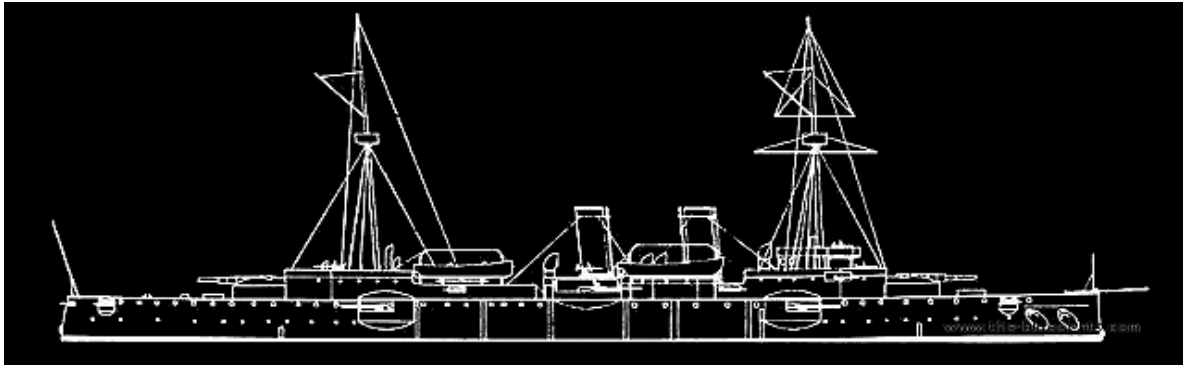
Vízrebocsátották: 1889.05.18. 11.30-kor. A hajó keresztanyja Maria Josefa főhercegnő, a későbbi IV. Károly császár és király édesanyja.

Szolgálatba állt: 1890.07.02.

A hajó díszlobogóját a bécsi hölgyek adományozták a hadihajónak.

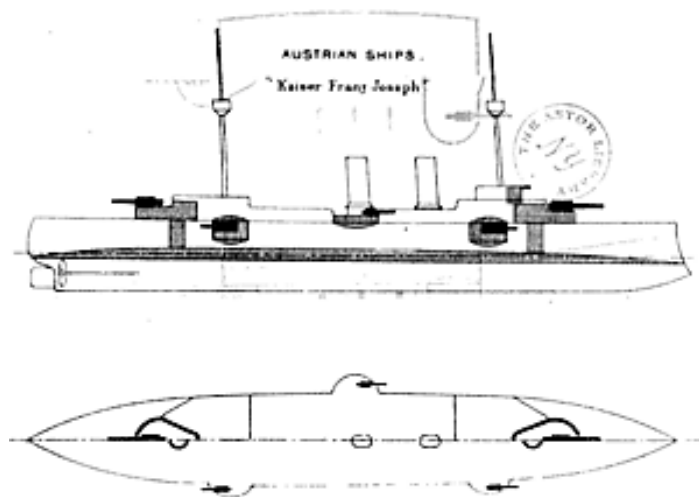
A hajót az olasz Giovanni Bausan és Etna cirkálók által megjelenített kihívásra válaszul építették meg. Tervezését nagyban befolyásolta a Jeune École („Fiatal Iskola”) által képviselt stratégiai koncepció. Ez az iskola a kicsi de erősen felfegyverzett hajók koncepcióját támogatta a nagyobb csatahajók és kereskedelmi hajók ellen. Ezt az irányzat Franciaországból indult. A tervek szerint az SMS Kaiser Franz Joseph I. egy könnyűcirkálóból, egy rombolóból és hat torpedócsónakból álló köteléket vezetett volna. Sterneck admirális, még az 1880-as évek végén is egy Lissa típusú csatáról álmodott, ahol a hajók közelharcot vívnak. Ekkor a gyors cirkálók kossal is támadhatják az ellenfél nagy egységeit, míg azok a torpedóhajókkal vannak elfoglalva. Ez a koncepció a tengeri csaták terén hamar elavult, de a hajók partvédelemre, illetve távoli utakra kiválóan megfeleltek.

A vékony páncélzat, a lassú sebesség és a lassú tüzelésű lövegek azt eredményezték, hogy Sterneck „jövő csatahajóit” az osztrák-magyar tengerészek és tengerésztisztek „bádogdobozoknak” és „Sterneck szardíniás dobozainak” nevezték el.



4109

⁴¹⁰⁹ <https://i0.wp.com/www.vizalattifotozas.hu/wp-content/uploads/2014/06/Franz-Joseph-11.jpg>

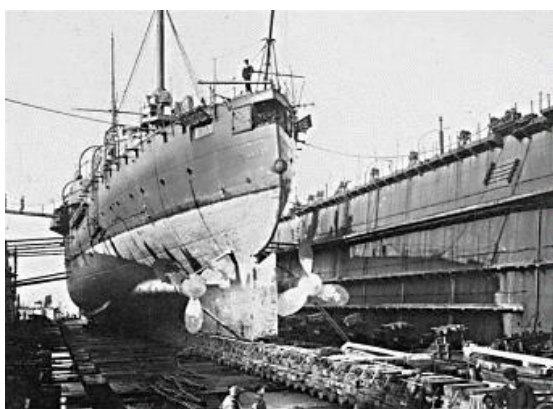


4110

1889.

„A »Kaiser Franz Josef I.« nevű hadihajó ünnepélyes keresztelése és vízrebocsátása e hó 18-án fog végbemenni Triesztben.”⁴¹¹¹

„Az új hadihajó keresztelése és vízrebocsátása a Trieszt melletti san roccoi parton tegnap nagy ünnepélyességgel ment végbe. A keresztanyas tisztet Mária Jozefa főhercegasszony vitte. Az ünnepélyesség már előző este megkezdődött. Triesztben, hová sok előkelő vendég érkezett, a tengerészeti zenekar hangversenyt adott, aztán disztakarodós tűzijáték volt, amit sokszáz főnyi nép éljenzett. De az irredentisták sem mulasztók el megkísérlem, hogy nem tudnák-e megzavarni az ünnepélyes hangulatot. Gondoskodtak egy kis izgalomról. Három helyen: a helytartóság épülete előtt s kertjében, meg a »Societa Ausztria« helyisége előtt petárdát dobtak. De kárt egyik sem okozott. A »Kaiser Franz Josef I.« nagy páncélos hadihajó vízrebocsátásánál nagyszámú közönség volt jelen, élén sok meghívott előkelőséggel. Báró Sterneck tengernagy intézett beszédet a keresztanyához, kiemelve, hogy az új hajó szerkezete megfelel a modern technika minden kívánalmainak s bizonyosága, hogy ő felsége uralkodása alatt Ausztria-Magyarország ipara mily magas színvonalra emelkedett. Mária Jozefa főhercegasszony az üdvözlő beszédre következőleg válaszolt: Kiváló megtiszteltetésnek tekintem, hogy ma a keresztanyas tisztet viselhetem ez új hadihajó vízre bocsátásának ünnepén. Járuljon hozzá mindenkor e hajó a haditengerészet dicsőségének emeléséhez, melynek ékessége lesz, viselje mindvégig dicsőséggel és becsülettel a mi lobogónkat. — Most pedig ő felsége parancsából megkereszteltek téged e mindannyiunk által tisztelt névre: »Kaiser Franz József I.« Isten védelmezzen, vezéreljen és oltalmazzon téged!”⁴¹¹²



4113



4114

⁴¹¹⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I

⁴¹¹¹ Pesti Napló, 40. évfolyam, 1889-05-02 / 120. szám

⁴¹¹² Fővárosi Lapok 1889-05-19 / 136. szám

⁴¹¹³ https://i0.wp.com/www.vizalattifotozas.hu/wp-content/uploads/2014/06/IMG_1977.jpg

⁴¹¹⁴ https://www.youtube.com/watch?v=Nb27nHTm_Mg

„San Rocco, máj. 18. A »Kaiser Franz Josef I.« hadihajó vízrebocsátása ma szerencsésen végbement. Az ünnepségen Sterneck báró tengernagy a következő beszédet intézte Mária Jozefa főherceggasszonyhoz: Örömteljes lelkesedéssel s büszkén tekintve a jövőbe, ünnepli ma a cs. és kir. haditengerészet e hatalmas hajó vízrebocsátását s ez ünnepnapot cs. és kir. fenséged jelenléte reánk nézve különösen boldogítóvá teszi. A hajó szerkezete a modern technica legfokozottabb kívánalmainak megfelelő és bizonyosságot tesz arról, mily magas színvonalra emelkedett Ausztria-Magyarország ipara ő felsége a császár és király dicsőséges uralkodása alatt. A tisztek és a legénység kötelessége lesz életet lehelni e műbe és tiszteletet parancsoló védpajzsává tenni a hazai partoknak, valamint a hazai kereskedelemnek távol idegenben. Legjobb vezérlő csillaga az öröm napjaiban, mint komoly percekben mindenkor ő felsége, urunk, császáruk és királyunk magasztos példája lesz, kinek e hajó, mint a haditengerészet, keletkezését köszönheti. Ő felsége megengedni méltóztatott, hogy e hadihajó legfelsőbb nevét viselhesse. Kérem fenségedet e dicső névre a megkeresztelést eszközölni és a vízrebocsátást elrendelni. Mária Jozefa főherceggasszony az üdvözlő beszédre következőleg válaszolt: »Kiváló megtiszteltetésnek tekintem, hogy ma a keresztanyas tisztet viselhetem ez új hadihajó vízre bocsátásának ünnepségén. Járuljon hozzá mindenkor e hajó a haditengerészet dicsőségének emeléséhez, melynek ékessége lesz, viselje mindvégig dicsőséggel és becsülettel a mi lobogónkat. — Most pedig ő felsége parancsából megkeresztellek téged a mindannyiunk által tisztelt e névre: »Kaiser Franz Josef I.« Isten védelmezzen, vezéreljen és oltalmazzon téged.»⁴¹¹⁵ A hajót Msgr. Racsics áldotta meg.⁴¹¹⁶

1890.

1890.02.11-től tengeri próbautakat végzett.
1890.06.30-án vette át a haditengerészet.

„A német hadihajók látogatásának viszonzásául tudvalevőleg osztrák-magyar hajóraj fog a nyáron, valószínűleg július elején Németországba menni, Brudl sorhajókapitány vezetése alatt. E célra ki vannak szemelve: a »Rudolf trónörökös« és a »Stefánia« páncélhajók, az »I. Ferenc József« cirkáló hajó, melyet Károly István főherceg sorhajókapitány vezet és a »Tigris« torpedóhajó.»⁴¹¹⁷

1890.07.02-án felszerelték, és Carl Stefan főherceg parancsnoksága alatt beosztották a nyári kiképző osztagba.

1890.07.21-én kifutott Polából.

II. Vilmos német császár meghívására az Északi és a Balti-tengerre ment az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf, SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie és az SMS Tiger torpedó-cirkáló társaságában.

1890.07.28-31-én Gibraltárban volt. Érintette Cowes-t (Wight-sziget, Anglia).

1890.08.05-18-án Portsmouth-ban (Anglia) járt. Itt, 1890.08.11-én Victoria királynő és a Wales - i herceg is látogatást tett a hajón.

1890.08.13-14-én Wilhelmshaven-be (Németország) futott be.

1890.08.16-22-én Koppenhága (Dánia) következett.

1890.08.24-28-án Karlskrona-ban (Svédország) járt.⁴¹¹⁸

1890.08.29 – 1890.09.03 között részt vett a Kieli-öbölben megrendezett ünnepeken⁴¹¹⁹ (amin 41 hajó vett részt⁴¹²⁰), és a fedélzeten fogadták II. Vilmos császárt szeptember 3-án. A cirkáló ezután több manővert tett együtt a német flotta hajóival

1890.09.07-11-én Sonderburg (Dánia) következett.

1890.09.11-22-én Kielben (Németország) volt.

1890.09.26-29-én Cherbourg (Franciaország) következett.

1890.10.03-08-án Lisabon-ban (Portugália) horgonyzott.

1890.10.13-17-én Palermo-ban (Olaszország) kötött ki.

1890.10.21-én érkezett meg Triesztbe.

⁴¹¹⁵ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-05-18 / 2413. szám

⁴¹¹⁶ Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-05-19 / 137. szám

⁴¹¹⁷ Fővárosi Lapok 1890-06-12 / 160. szám

⁴¹¹⁸ Die Presse, August 1890-08-27

⁴¹¹⁹ Linzer Tages-Post, September 1890-09-02

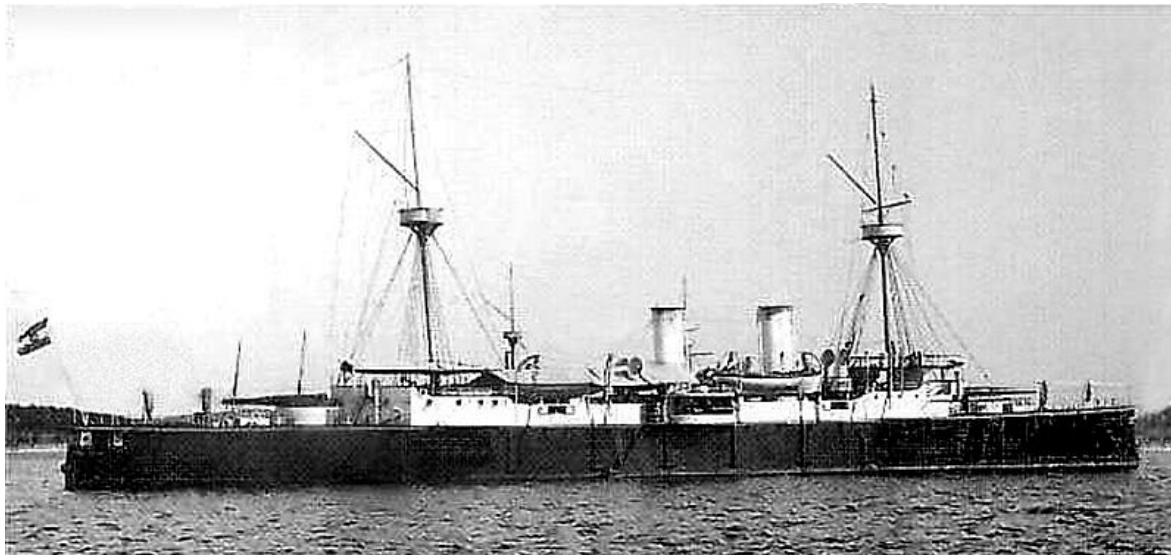
⁴¹²⁰ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1890-08-29

1890.11.06-án volt ismét bevethető.

1890.11.11-én csatlakozott a Cattaro-i öbölben lévő flottakötelékhez.

1890.12.11-én a cattaroi Kumbor-nál volt flottagyakorlaton.

1890.12.17-én leszerelték a hajót.⁴¹²¹



4122

1891.

1891.05.02-án állt ismét hadrendbe Károly István főherceg parancsnoksága alatt.

1891.06.25-én Lissa mellett volt a Császár által ellenőrzött flottamanőveren. 1890.06.26-án Trau-ban a császár felszállt a fedélzetére.⁴¹²³

1891 októberétől gyakorlóhajóként szolgált Polában.

1892.

„A májusban tengerre szálló hajórajhoz felszerelik a «Rudolf trónörökös» és a «Stefánia főhercegasszony» toronyhajókat, a «Ferencz József» czirkáló hajót, a «Custozza», «Don Juan», «Miksa császár» páncézhajókat, az említett «Pelikan» torpedó-anyahajót és a «Rodolfo»-t, mely utóbbi a tengernagyi hajó lesz.,⁴¹²⁴

1892.04.30-án felszerelték és besorolták a nyári századba.

„Fiume, jun. 25. A két szakaszból álló hajórajunk Sernek báró tengernagy főparancsnoksága alatt ideérkezett s a révben horgonyt vetett. Az egyik szakaszt, mely a »Kronprinz Rudolf«, »Kronprinzessin Stefanie« és »Kaiser Franz Josef I.« páncélosokból áll, Spaun báró ellentengernagy vezényli, a másikat, mely a »Custozza«, »Don Juan« és »Kaiser Max« páncélosokból, Seemann ellentengernagy, Sternek b. tengernagy a »Greif« yachtba vonta fel lobogóját. A »Geyer« és »Trabant« torpedó-gőzösök is itt vannak. A »Don Juan«-t Károly István főherceg vezényli. Lipót főherceg mint sorhajózáslós a »Kronprinzessin Stefanie« páncéloson tesz rendes szolgálatot. A gyönyörű hajóraj a révben sorakozva, meglepően szép tengeri képet nyújt. A hajóraj tiszteletére a kormányzónál ma nagy diszebed, később estély lesz, melyre több száz meghívót adtak ki.”⁴¹²⁵

⁴¹²¹ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

⁴¹²² https://i0.wp.com/www.vizalattifotozas.hu/wp-content/uploads/2014/11/IMG_19721.jpg

⁴¹²³ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-06-27 / 3170. szám

⁴¹²⁴ Magyar Génius, 1. évfolyam, 1892-03-13 / 11. szám

⁴¹²⁵ Pesti Napló esti kiadás, 43. évfolyam, 1892-06-25 / 175. szám

1892.08.22-én kifutott Pola-ból. „Pola: aug. 22. A Kronprinz Rudolf, Kronprinzezin Stefanie és Franz Josef I. osztrák-magyar hadihajók ma Spaun ellentengernagy vezérlete alatt Genuába indultak.”⁴¹²⁶
1892.08.24-29-én Catania-ban (Olaszország) volt.

„A genuai Kolumbus ünnepély. Az osztrák-magyar hajóraj, mely a »Rudolf trónörökös főherceg« és »Stefania főhercegnő« toronyhajókból és »I. Ferencz József« czirkáló hajóból áll, mint Cataniából írják, e hó 24-én vetett horgonyt az ottani kikötőben. Báró Spaun ellentengernagy, a hajórajparancsnok, ez alkalommal felkereste a hatóságok fejeit, kik a látogatást viszonzták. A prefektust és a szabadságon levő hadosztályparancsnok helyettesét, a parancsnoki hajón tett látogatás alkalmával a szokásos üdvölközésekkel fogadták. Az osztrák-magyar hadihajók, főleg a kis mólónál horgonyzó »Rudolf trónörökös« nevét viselő tengernagy hajónak temérdek nézője akadt. A hajóraj 29-én hagyta el Cataniát s egyenesen Genuába, a Columbus-ünnepélyekre ment. Hivatalos jelentés szerint Genuába a következő hadihajók érkeznek: Ausztria- Magyarország részéről: »Rudolf trónörökös« és »Stefania trónörökös« tornyos hajók és »I. Ferencz József« czirkáló hajó; Anglia részéről: »Sans Pareil« tornyos hajó és »Ausztrália« és »Phaeton« czirkáló hajók. Franciaország részéről: »Formidable«, »Admirable Baudin« és »Courbet« tornyos hajók és »Cosmac« czirkáló hajó; Spanyolország részéről: »Pelago« és »Victoria« páncélos hajók, »XIII. Alfons« és »Reina Regente« czirkáló hajók és »Temeraris« ágyúnaszád; Németország részéről: »Vilmos herceg« czirkáló korvett; Portugália részéről: »Vasco de Gama« páncélos hajó; Németalföld részéről: »Johan Willem Frito« czirkáló hajó; Görögország részéről: »Psara« páncélos hajó; az Egyesült Államok részéről: »Newark« czirkáló hajó és »Remington« ágyúnaszád; Mexico részéről: »Zaragoza« czirkáló hajó és végül az olasz hajóraj. Az olasz király valamennyi tengernagy hajót meglátogatja.”⁴¹²⁷

„Az olasz kormánynak eleinte nem csekély gondot okozott az az etiquette-kérdés, hogy a különféle hatalmak hajóinak milyen sorrendben jelöljön ki helyet. Végre azt a megoldást találta, hogy az érkezés ideje szerint foglalnak állást, így minden érzékenykedésnek be van vágva az útja. Aki elől akar lenni, siessen.”⁴¹²⁸

1892.09.01-16-án Genova-ban járt. Itt részt vett a Columbus ünnepségeken.⁴¹²⁹

1892.09.19-22-én Messina-ban volt.

1892.09.25-28-án Algír kikötőjében járt.

1892.09.29-31-én Gibraltár-ban kötött ki.

1892.10.01-05-ig Tanger következett.

1892.10.06-án befutott Cadiz-ba.

1892.10.13-án Huelva-ban (Spanyolország) részt vett Amerika felfedezésének 400 évfordulójára rendezett ünnepségen.

1892.10.14-15-én Cadiz-ban volt.

1892.10.17-21-én Gibraltár következett.

1892.23-26-án Máltán járt.

1892.10.29-én futott be Pola-ba.⁴¹³⁰

1892.11.01-én a hajót leszerelték.

Ebben az évben ismét felmerült az igény arra, hogy az épülő hadihajóink egy része magyar nevet kapjon. „Ha az egyes hajók az uralkodó legfőbb hatalmi méltóságáról neveztetnek el, akkor szükséges, hogy ne csak az osztrákhatalmi méltóság, hanem a magyarhatalmi méltóság is ki legyen fejezve. Feltétlenül szükséges továbbá, hogy magyar elnevezésű hadihajók is legyenek, hogy ha bárki találkozik is Ausztria és Magyarország tengeri hadierőivel, már e külsőségből is meggyőződést szerezhessen, hogy itt egy közös, nem pedig osztrák, magyar, vagy német intézménnyel áll szemben.”⁴¹³¹

1893.

1893.04.14-től a nyári századnál szolgált.

⁴¹²⁶ Budapesti Hírlap, 12. évfolyam, 1892-08-23 / 232. szám

⁴¹²⁷ Pesti Napló, 43. évfolyam, 1892-09-01 / 241. szám

⁴¹²⁸ Fővárosi Lapok, 29. évfolyam, 1892-08-23 / 232. szám

⁴¹²⁹ Die Presse, August 1892-08-30

Magyar Hírlap, 2. évfolyam, 1892-09-02 / 242. szám

⁴¹³⁰ Deutsches Volksblatt, Oktober 1892-10-30

⁴¹³¹ Nemzet, 11. évfolyam, 1892-10-19 / 3643. szám

1894.

1894.04.24-től a Cirkáló Csoport és a Torpedo Flotilla zászlóshajója volt Károly István főherceg ellentengernagy parancsnoksága alatt.

Az adriai flottagyakorlatra a következő hajókat mozgósították:” «Kronprinz Erzherzog Rudolf», «Kronprinzessin Erzherzogin Stefanie», «Tegetthoff», «Kaiser Franz Josef I.», «Tiger», «Lussin», «Sebenico», «Planet», «Trabout», «Satellit», «Pelikan» és «Gigant» nevű hajókon kívül 12 torpedónaszád vesz részt, június közepén pedig a «Prinz Eugen», «Kaiser Max» és «Don Juan d’Austria» nevű hadihajók csatlakoznak az előbbiekhöz. Hinze János ellentengernagy lesz a hajóhad főparancsnoka, a torpedó-flotta és a június közepén vízre bocsátandó páncélos-hajók Károly István főherceg parancsnoksága alatt fognak állani.”

1895.

1895.03.29-én felszerelték.

1895.05.10-én részt vett a Fasana-csatornában a császár jelenlétében megtartott gyakorlaton.

1895.05.17-én Polába hajózott.

Az SMS Kaiser Franz Joseph I. és az SMS Kaiserin Elisabeth az Északi-tenger vizeire indult.

1895.05.24-28-án Gibraltár-ban voltak.

1895.06.01-06-án Brest-ben kötöttek ki.⁴¹³²

1895.06.11-22-ig Kiel-ben voltak. Részt vettek az Északi-tengert és a Balti-tengert összekötő II. Wilhelm-csatorna (Kieli csatorna) megnyitó ünnepségén.

1895.06.27-30-án Plymouth-ban jártak.

1895.07.05-09-én Gibraltár követtezett.

1895.07.15-én érkeztek meg Polába.

1895.09.13-án leszerelték és első osztályú tartalékba került.

A hajó parancsnoka 1895. május és október között nemes Pirkershausen Ferencz Antal sorhajókapitány.⁴¹³³

1896.

1896.01.13-án felszerelési készenlétebe helyezték.⁴¹³⁴ A hajó március elején még nem volt felszerelve.⁴¹³⁵

„Zátonyra került Sianajo. — Katonai tudósítónktól. — Monarkiánk egyik legnagyobb páncélos hadihajója a »Kaiser Franz Josef I.« czirkáló torlaszhajó, melyet csak rövid idővel ezelőtt egészen váratlanul táviratilag helyezték felszerelési készütségbe, néhány nappal ezelőtt a Brioni szigeteknél zátonyra futott. E hír tengerészkörökben és a hadügyminisztériumban nagy izgatottságot keltett, minthogy a nevezett páncélos czirkálót, csak rövid, idővel ezelőtt építették milliókra menő költséggel. A hadihajó parancsnokát, Spetzler Emil sorhajókapitányt a király rendeletére táviratilag mentették fel állásától és rendelkezési állapotba helyezték. A hajó parancskává Adamovics Károly sorhajókapitányt nevezte ki a király. A vizsgálatot azonnal megindították és Pólaból búvárokat küldöttek ki a hajó megvizsgálására. Tehát néhány nap múlva már megállapítható lesz, hogy mily kárt szenvedett a hadihajó. Tengerészkörökben nagy elégedetlenséget keltett Spetzler sorhajókapitány felmentése. Spetzler a legkitűnőbb tengerésztisztek egyike, ki már eddig is több kitüntetésben részesült, és most a nevezett tisztet anélkül, hogy be lett volna bizonyítva, hogy ő volt-e a zátonyra futásnak az okozója, azonnal felmentették állásától. Tengerészkörökben például hozzák fel azt, hogy most nem régen egy egész francia hajóraj futott úgy zátonyra, hogy a hajóanyag nagy kárt szenvedett, és Franciaországban még sem alkalmazták e drákói rendszabályt, mely semmiesetre sem alkalmas arra, hogy merész és vakmerő tengerésztiszteket neveljen, amire pedig most még nagyobb szükség volna, mint bármikor. A »Kaiser Franz József I.« czirkáló hajó, mint értesülünk, visszatér a pólai kikötőbe, mihelyt a helyszínen

⁴¹³² Felsőmagyarország, 11. évfolyam, 1895-06-09 / 132. szám

⁴¹³³ Die Presse, Mai 1895-05-04

⁴¹³⁴ Prager Tagblatt, Januar 1896-01-13

⁴¹³⁵ Magyar Hírlap, 6. évfolyam, 1896-03-09 / 68. szám

a vizsgálatot a hajó sérülései mibenléte iránt megejtették. A hajó személyzetének ama része ellen, mely a zátonyra futás okozója volt, szintén megindították a vizsgálatot.”⁴¹³⁶

A javítás során a hajócsavarok tengelyeit kihúzták és beállították. Szellőztető és hűtési rendszereket kapott.

„Ez alkalommal összehasonlítjuk egymással a nagyhatalmak tengeri haderejét a hadihajóinak számát. A haderők összehasonlításánál elsősorban a csatahajók és a partvédő hajók számát hasonlítjuk össze egymással. Ily hadihajói vannak Angliának 69 (52 csatahajó, 17 partvédő), Franciaországnak 51 (35—16), Oroszágnak 31 (17—16), Németországnak 33 (15—21), Olaszországnak 28 (16—12), az Északamerikai egyesült államoknak 30 (15—15), Ausztria-Magyarországnak 13 (10—3.) E hadihajók közül jelenleg tökéletesen felszerelve és legénységgel ellátva van: Angliában 31, Franciaországban 19, Németországban 12, Olaszországban 10, Oroszágnak 4, Ausztria-Magyarországban 1, (Tegethoff). Az említett csata- és partvédőhajókon kívül a torpedó-naszádokat kivéve van meg Angliának 136, Franciaországnak 52, Németországnak 37, Oroszágnak 56, Olaszországnak 36, az északamerikai Egyesült Államoknak 32 és Ausztria-Magyarországnak 21 hajója. A jövő hadjáratában igen fontos szerep jut a czirkáló hajóknak, minthogy ezeknek lesz feladata az ellenséges állam kereskedelmét megakasztani. Ez okból az utóbbi időben e hajók készítésére különösen nagy gondot fordítanak, így Angliában jelenleg 11, Franciaországban pedig 18 pánczélos czirkáló építésén dolgoznak. Németországban a hajóépítésre fordítandó 200 millióból is főképpen pánczélos czirkáló hajókat építenek. Monarkiánk is készített az utóbbi időben több pánczélos czirkáló torlaszhajót, melyek közül különösen a »Kaiser Franz Josef I.«, a »Kronprinz Erzherzog Rudolf« és a »Kronprinzessin Erzherzogin Stefanie« tűnnek ki.”⁴¹³⁷

„Az ideai tengeri gyakorlatokhoz a következő hajókat rendelték ki: a „Tegethoff“ pánczélost, amelynek fedélzetén a hajóraj parancsnoka, báró Spaun altengernagy parancsnokolt, azonkívül a „Kaiserin Elisabeth“, „Kaiser Franz Josef I.“ és a „Kaiserin und Königin Maria Theresia“. A pánczélosok a „Spalato“ torpedógőzös vezérlete alatt a „Blitz“, „Trabant“, „Planet“, „Satellit“ torpedógőzösek és kilencz másodosztályú torpedóhajó.”⁴¹³⁸

1897.

„A külügyminisztérium hadihajót kért a hadügyminisztérium tengerészeti osztályától, hogy a monarchia új chinai követét, Zikan-Wahlborn bárót, Pekingbe vigye és annak beigtatását a monarchiához méltó és ünnepélyes módon eszközölje. Erre a misszióra a »Ferenc József« cirkáló hajót szemelték ki, melylyel egyidejűleg a »Panzer« nevű hadihajó is Csifuba érkezik, honnan az utat helyi gőzössel és egyéb járművekkel folytatják Pekingbe. A »Ferenc József« hajó parancsnoka a chinai utón Jedina fregatt kapitány lesz.”⁴¹³⁹

1897.02.01-én felszerelték, és Leopold Ritter von Jedina parancsnok parancsnoksága alá került.

1897.02.14-én Polából Kelet-Ázsiába hajózott, hogy Kínába szállítsa Ausztria Magyarország kínai nagykövetét Czikan von Wahlborn bárót, a pekingi udvarhoz delegált új cs. és kir. nagykövetet.

„Az a jelentés, hogy a »Ferenc József« czirkálóhajót a Kaneánál lévő flotta kiegészítésére szintén elküldik, valóban bizonyult.”⁴¹⁴⁰ Valójában ez a cikk és a többi hasonló tartalmú írás is hamis hírt közölt. A hajó tényleg kifutott, de nem Krétai vizeire ment Kelet-Ázsiába.

1897.02.19-24-én Port Said-ba érkezett.⁴¹⁴¹ Ekkor a nagykövet meglátogatta Egyiptom alkirályát (khedive).

1897.02.25-én Suez-ben járt. Az alsó fedélzetek hőmérséklete a szellőző és vászonszellőzők ellenére 55 C volt.

⁴¹³⁶ Magyar Hírlap, 6. évfolyam, 1896-02-26 / 56. szám

⁴¹³⁷ Magyar Hírlap, 6. évfolyam, 1896-03-16 / 75. szám

⁴¹³⁸ Kolozsvár, 10. évfolyam, 1896-08-14 / 185. szám

⁴¹³⁹ Pesti Hírlap, 19. évfolyam, 1897-01-28 / 28. szám

⁴¹⁴⁰ Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-02-18 / 49. szám

⁴¹⁴¹ Alkotmány, 2. évfolyam, 1897-02-21 / 45. szám

1897.03.01-05-én volt Aden-ben.

1897.03.14-18-án járt Colombo-ban. Egyik tengerészét egy éttermi számla kifizetése során csalással vádolták meg. Végül a tengerészt szabadon engedték.

1897.03.25-28-án Szingapúr-ban járt.

1897.04.03-13-án Hong Kong következett.

1897.04.18-1897.05.15-ig Tsifu-ban volt. Itt a legénység cserélődött az SMS Panther legénységével. A nagykövet Pekingbe utazott egy díszőrség kíséretében.



SMS Kaiser Franz Joseph I. egy viharban Kína partjainál

1897.05.20-23-án visszatért Hong Kong-ba.

1897.05.29-31-én Szingapúr-ban járt. A hajó ekkor igen rossz időben, viharban és hatalmas hullámok között hajózott.

1897.06.07-14-én Colombo-ban volt.

1897.06.25-29-én Aden kikötőjében volt.

1897.07.05-én Szuezbent volt.

1897.07.06-07-én Port Said következett.

1897.07.15-én érkezett haza Polába.⁴¹⁴² Itt a hajó kisebb karbantartáson esett át.



A hajó előlnézete. Igen szokatlan kinézetű az elülső lövegtornya

„Február 14-én indult el Polából Jedina Lipót lovag parancsnoksága alatt a Ferencz József-czirkáló hajó Czikkann báróval. Port-Szaid, Aden, Colombo, Szingapúr és Hongkong érintésével a hadihajó április 18-án ért Teslába. Itt a báró kisebb partihajóra szállt, mert Tiencsint mélyjáratú hajók nem közelíthetik meg. A követségi személyzetet, továbbá a Ferencz József parancsnokán és törzskarának egy részén kívül

⁴¹⁴² <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

Czikannt díszőrség kísérte, amely a hadihajó altisztjeiből és matrózaiból állt! Tiencsinből egy darabig a készülőfélben lévő vasúton utaztak, majd a követ hordszékebe ült, míg a többiek öszvéreken, vagy kis kocsikon folytatták az utat. Végre, május 22-én este, elérték Pekinget, ahol a spanyol követségnek ez idő szerint üresen álló s az osztrák-magyar követnek rendelkezésére bocsátott épületét foglalták el. Itt csatlakoztam én is Czikkann báró embereihez, hogy lapjukat értesíthessem a császári kihallgatás érdekes lefolyásáról. Hosszas tárgyalások előzték meg a kihallgatást. A császár bizonyos vallásos szertartások elvégzése miatt nem lévén Pekingben, csak június 11-én történhetett meg a bemutatás. Ezen a napon már reggel 8 órakor beállítottak hozzánk a csungli-jámen (külügyminisztérium) küldönczei és figyelmeztettek minket, hogy 11 órakor lesz a kihallgatás, hát valahogy el ne felejtjük. Dehogy felejtettük! Fél 10-kor megindult a menet. Elöl két kínai lovas haladt, fejükön a tányérforma szalmakalap vörös bojtokkal, egyenruhájuk fehér zubbony és kék nadrág. Azután jöttek a követnek és a személyzetnek hordszékei, mindegyik négy, a lovasokkal egyformán öltözött kínai vállán. Végül még egy kínai lovas zárta be a menetet, amely mellett jobbról-balról a tengerész-díszőrség, csupa öles, szép ember haladt, így vonultunk a városon keresztül. Peking négy részből áll, amelyek gyűrűmódra vannak egymásban. A külső gyűrű a kínai város, a második, kisebb gyűrű az arisztokratikus tatárváros, ebben van a csupán udvari alkalmazottak lakta palotaváros, és végül, középen, a bíborváros, amelyben a császár és közvetlen környezete lakik. Természetes, hogy a merre utunk vezetett, a piszkos kínai kék ruhákhoz szokott nép szájtátva bámulta az aranytól csillogó egyenruhákat, vállrózsákat és főként a szálas, pompás matrózokat. De bár nagy volt a tolongás, mindenütt tiszteletteljesen utat engedtek. A palotavárosban már kínai katonák álltak sorfalat. Ezek a szegények európai emberekre bizony nem valami jó benyomást gyakorolnak roppant bő ujjú kék zubbonyukban, kék nadrágjukkal és meztelen kardjaikkal, amelyek a rozsdától valóságos botoknak néztek ki. A bíborváros kapujánál megálltunk. Az udvarnagy és kísérete fogadott, mély meghajlásokkal. Kiszálltunk a hordszékekből és beléptünk a császári palota tágas, négyszögletű udvarába, amelynek minden oldalát kínai katonaság foglalta el. Csupa herceg, a császár nagybátyja és Li Hung Csang fogadott minket a csungli-jámen élén s egy váróterembe vezetett, ahol teát és cigarettát kaptunk, míg a kínaiak pipájukra gyújtottak. Csing herceg, egy kínainál meglepően szellemes kinézésű, hatvanéves öreg, Czikkann báróval beszélgetett a nyelvet kitérően bíró Rosthorn követségi tanácsos tolmácsolása mellett az utazásról, a hadihajóról és egyebekről, míg végre letelt az előírt várakozási idő és Csing herceg távozott, hogy jelentse a császárnak közeledésünket. Ekkor még egy pavillonba kellett mennünk, ahol ismét frissítőkkal szolgáltak, majd megjelent egy udvari hivatalnok és felszólított minket s a minisztereket, hogy járuljunk a császár elé. Amint a trónterem felé közeledtünk, mind magasabb rangú személyek sorfala közt haladtunk, míg a széles lépcsőzeten fölmenve, a középső kapun át beléptünk a kihallgatási csarnokba. Az európai ember alig foghatja föl egy ilyen jelenet érdekességét. Már maga az a gondolat, hogy olyan uralkodóval állunk szemben, akit 400 millió alattvalója közül alig néhány százan láthatnak csupán, alkalmas ünnepi hangulatot kelteni a szemlélőben. Pedig az egész kihallgatás meglehetősen közönséges részletekből áll s a díszítés is minden egyéb, csak nem pompás. A falakon egyszerű kakemónák lógnak, kínai mondásokkal tele, így a trón fölött az a naiv kívánság van, hogy ő felsége tízezer évig éljen. A terem faoszlopai vérvörösre vannak mázolva, a fedélzet durva lakkfestékekkel bevonva s a padlót fakóvá kopott sárga szőnyeg borítja. Kétoldalt az országnagyok százai élettelen szobrokká merevedve, s előttünk egy emelvény, a melyhez oldalt két kisebb és középen egy széles, nagy lépcsőzet vezet. Sárga damasz fedí az emelvényt, amelyen csupán egy asztal és egy szék áll, mindkettő sárga damaszszal behúzva. Az asztal tele van vert aranyedényekkel, füstölő vázákkal és ezek mögött ül a császár, akit ez a furcsa környezet egy dob utcai régiségkereskedőhöz tesz hasonlónak. De lassan kint enged a helyzet komikuma. A roppant számú ember mindenütt, a szinte hangtalan csend, a mozdulatlan uralkodó, aki mellett jobbról és balról egy-egy Gerszág és egy-egy pávatoll legyező áll, mintha egyforma díszítésül szolgálnának, a szemlélőben szinte szorongást keltenek. E közt a tömérdek rabszolga közt majdnem megdermed az európai ember. A császár, a hercegekhez hasonlóan, mandarinruhában van, amely sötétbolyaszínű. Fején a tányérkalap, az elmaradhatatlan vörös bojtokkal. Még csak 26 éves. Arcza sárgásbarna. Szemei alatt sötét karikák vannak, betegesnek néz ki. Egyébként barátságosnak látszik, de szellemnek nyoma sincs arczkifejezésében. A követség háromszor mélyen meghajlik és közeledik az emelvényhez. Elöl Czikkann báró, azután a Ferencz József parancsnoka és Rosthorn, mögöttük pedig egy sorban mi, többiek. Csing herceg Kuang Usü (ragyogó egység) császár elé lépett és térdre hullva, a követ nevét mondotta. Erre Czikkann németül szólott, amit Rosthorn kínaira, Csing herceg pedig az udvari mancsu nyelvre fordított. Most a követ átadta megbízó levelét Csingnek, aki az írást mély

meghajlással Kuang Usü elé tette az asztalra. A császár nyájasan int és fennhangon elmondja, mennyire örül, hogy Ausztria-Magyarország Kínával barátságosviszonyba akar lépni. Ezt ismét Csing és Rosthorn fordítják le. Csing beszéd közben ég felé tárt karokkal jön le az emelvényről, hogy így is jelezze a felséges üzenet roppant fontosságát. A császár pedig, a kinek sötét szemei nyugtalan kíváncsisággal nézegettek minket, intett fejével, mi háromszor mélyen meghajoltunk és folyton ő felségére nézve hátráltunk kifelé, minek folytán a lépcsőn majdnem leestünk. A kihallgatásnak vége volt. Az udvaron futárok százai vették át a parancsokat és nyomban elindultak értesíteni a népeket, hogy Kuangcsü barátságot kötött a magyar királlyal, mi pedig még egyszer a kis pavillonba mentünk, ahol Csing herceg nem győzött örvendeni a kihallgatás sikerén. Végre, úgy egy óra felé, megszabadultunk és kijuthattunk a bíborvárosból.”⁴¹⁴³

1897.08.10-én Kréta vizeire hajózott, hogy csatlakozzon a nemzetközi flottakötélékhez.

1897.03.12-13-án Teodo-ban horgonyzott.

1897.08.15-16-án Canea kikötőjében volt.

1897.08.17-18-án Pireus következett.

„A hajóhadosztály újonnan beosztott Franz Josef I. cirkáló torpedó-hajó a krétai vizekből Pireusba ment.”⁴¹⁴⁴

1897.09.19-én a Suda-öbölben volt.

1897.10.24-én Pireus felé indult.

1897.10.25-31-én a Suda-öbölbe tért vissza.

1897.11.01-17-én Pireus-ban volt.

1897.11.18-30-ig a Suda-öbölben horgonyzott.

„Merzina (Mersin, Törökország), 1897. nov. 18. A merzinai bíró a házába menekült, a kapuját becsukta s a kapukulcsot a tengerbe dobta. Az osztrák külügyminisztérium azonnal leküldötte a Ferencz József czirkáló hajót, hogy keresse meg a merzinai bíró kapukulcsát.”⁴¹⁴⁵

1897.11.30-1897.12.07-ig a Kissamo-öbölben járt.

1897.12.07-30-án Suda öblének a vize ringatta.

„Monarkiánknak jelenleg három torpedó koshajója van: »Kaiserin und Königin Maria Theresia(5200 tonna, 7000 lóerejű gépekkel és 32 ágyúval) »Kaiser Franz Josef I.« (4000 tonna, 6400 lóerő, 27 ágyú) »Kaiserin Elisabeth« (4000 tonna, 6400 lóerő, 25 ágyú)”.⁴¹⁴⁶ Érdekesség, hogy a Kaiserin Elisabeth-en kevesebb löveg van, mint Kaiser Franz Josef I.-en.

Tisztek:

Leopold Ritter von Jedina sorhajókapitány

Albert Morelli korvettkapitány

Erik Johann von Klint sorhajóhadnagy

Adolf Mendelein sorhajóhadnagy

Ludwig Henkl sorhajóhadnagy

Gustav Ritter von Nauta hadnagy ⁴¹⁴⁷

1898.

1898.01.04-1898.02.20-ig ismét a Suda öbölben volt.

1898.02.21-1898.03.01-ig Smyrnában járt.

1898.03.04-15 között ismét a Suda öbölben volt.

⁴¹⁴³ Magyarország, 4. évfolyam, 1897-07-18 / 197. szám

⁴¹⁴⁴ Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-09-14 / 256. szám

⁴¹⁴⁵ Az Űstökös, 40. évfolyam, 1897-11-21 / 47. szám

⁴¹⁴⁶ Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-06-21 / 170. szám

⁴¹⁴⁷ <https://www.austro-hungarian-army.co.uk/oobcreta.htm>

1898.03.17-1898.04.07-ig Pola-ban volt.⁴¹⁴⁸

„Tehát a krétai vizekben csak a Kaiser Franz Joseph I. cirkáló-hajó és a Leopold torpedó-cirkáló marad.”⁴¹⁴⁹

„A „Kaiser Franz Josef I.“ osztrák-magyar hadihajó parancsnokának a törökökkel szemben tanúsított jóakarataért a III. osztályú Osmanie-rendet adományozták.”⁴¹⁵⁰

1898.04.10-29-én visszatért a Suda öbölbe.

1898.04.30-1898.05.06-án Messina-ban járt.⁴¹⁵¹

1898.05.08-11-én Algír-ba érkezett.⁴¹⁵²

1898.05.14-24-ig Lisszabon-ban volt. Részt vett a Vasco de Gama 400 éves ünnepségén, avagy India tengeri felfedezésének ünnepén. Ekkor a királyi család és hatóságok részéről sokszoros kitüntetésekben részesült.⁴¹⁵³

„A Ferencz József czirkáló Lisszabonban volt, résztvenni a Vasco de Gama-ünnepélyben, ahol a királyi család és hatóságok részéről sokszoros kitüntetésekben részesült.”⁴¹⁵⁴

1898.05.25-27-én hajózott Gibraltár vizein.⁴¹⁵⁵

Gibraltár, május 26. A „Franz Josef I” osztrák-magyar döngölőcirkáló, Lisszabonból érkezett ide, szemet vételez.⁴¹⁵⁶ Innét Algírba hajózik tovább.⁴¹⁵⁷

1898.05.29-1898.06.02-án Algír-ban járt.

1898.06.06-án Teodo-ba (Tivat) érkezett. Itt csatlakozott a nyári hajórajhoz.

„Trieszt, aug. 8. (Eredeti távirat.) A császári és királyi hajóraj, amely a Monarch, Budapest, Don Juan d’Ausztia, Kaiser Max, Prinz Eugen, Kaiser Franz József I., Magnet, Blitz, Meteor és Viper hajókból és hat torpedónaszádból áll, tegnap délután harmadfél órakor Minutillo báró ellentengernagy vezérlete alatt néhány napra ideérkezett. A hajóraj parancsnoka meglátogatta ma délelőtt Goess gróf helytartót, aki viszonzta a látogatást. A hadihajók a szokásos tisztelgéssel fogadták a helytartót.”⁴¹⁵⁸

1898.08.20-án leszerelték.⁴¹⁵⁹

Felújították és megjavították a szellőztetését és a fő motorokat. A hajótestére hullámmász stabilizátort szereltek. A 15 cm-es ágyúit gyorstüzelővé alakították át.

⁴¹⁴⁸ Neues Wiener Journal, März 1898-03-17

⁴¹⁴⁹ Pesti Napló, 49. évfolyam, 1898-03-20 / 79. szám

⁴¹⁵⁰ Hazánk, 5. évfolyam, 1898-05-13 / 114. szám

⁴¹⁵¹ Magyar Hírlap, 8. évfolyam, 1898-05-10 / 129. szám

⁴¹⁵² Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-05-12 / 131. szám

⁴¹⁵³ Magyar Nemzet, 18. évfolyam, 1899-10-26 / 296. szám

⁴¹⁵⁴ Magyar Nemzet, 18. évfolyam, 1899-10-26 / 296. szám

⁴¹⁵⁵ Budapesti Napló, 3. évfolyam, 1898-05-27 / 146. szám

⁴¹⁵⁶ Linzer Volksblatt, Mai 1898-05-27

⁴¹⁵⁷ Hazánk, 5. évfolyam, 1898-05-27 / 126. szám

⁴¹⁵⁸ Pécsi Napló, 7. évfolyam, 1898-08-09 / 181. szám

⁴¹⁵⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, August 1898-08-23



4160

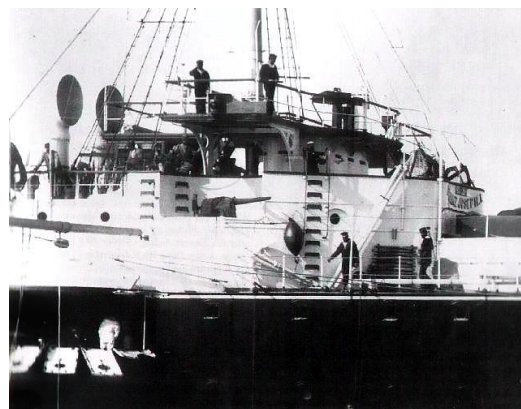
1899.

Tartalékban volt.

1901.

Poláról azt jelentik, hogy a „Karl VI” csatahajó és a „Franz Josef I” cirkáló parancsot kapott, hogy készüljenek fel egy spanyolországi utazásra.⁴¹⁶¹

1901.06.03 – 1901.07.03 között a nyári században szolgált és dalmát vizeken cirkált. Ekkor halálos baleset történt egy 47 mm-es gyorstüzelő ágyúnál, utánégés következtében, egy éjszakai lövészet során. Egy ember meghalt, míg öten megsebesültek.



4162

1902.

1902.06.15-től a Nyári Osztag Torpedóflottillájának volta parancsnoki hajója Leopold Ritter von Jedina altengernagy zászlóshajójaként.

Kaiser Franz Josef I.”, „Leopard” és „Tiger”, valamint a megfelelő számú torpedócsónak, megkezdik a nyári század gyakorlatai. Ezek kezdetben harci gyakorlatokból, partraszállásokból és általában mindazon gyakorlatokból állnak, amelyek biztosítják a teljes katonai kiképzést és harcászaltséget. Ezt az időszakot követik a haditengerészeti manőverek, amelyek során a haditengerészeti hadviselés témaköreit vitatják meg, miközben az összes modern technikai erőforrás gyakorlati kipróbálását elvégzik. A nyári gyakorlatok során ezután egy nagyobb léptékű partraszállási manőver is szerepel majd az isztriai parton, amelyen a szárazföldi hadsereg csapatai is részt vesznek a 3. hadtest (Graz) körzetéből és a zarai katonai parancsnokság egységei.⁴¹⁶³

⁴¹⁶⁰ https://www.youtube.com/watch?v=Nb27nHTm_Mg

⁴¹⁶¹ Neugkeits-Welt-Blatt, Mai 1901-05-21

⁴¹⁶² https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I

⁴¹⁶³ Neugkeits-Welt-Blatt, März 1902-03-13

1902.09.01-03. között partraszállási gyakorlatot hajtott végre Isztria partján a császár jelenlétében. „Nagyszabású partraszállási manővereket hajtanak végre az isztriai parton. A szárazföldi hadsereg részéről a Harmadik Hadtest egységei és a zárai katonai parancsnokságok vesznek részt; a haditengerészet részéről a "Monarch", "Wien", "Budapest", "Panther" és "Ragnet" hajók, valamint tíz torpedócsónak és a "Franz Joseph I", "Leopold" és "Tiger" cirkálók.,⁴¹⁶⁴

A bokszerlázadás után Ausztria – Magyarország 1902. decemberében koncessziót kapott Tiencsin-ben. Ez a terület 0,7 km² és 40 ezer fő lakta.⁴¹⁶⁵ Ettől kezdve állandósult a Monarchia flottájának a jelenléte a kínai vizeken. Az első állomáshajó az SMS Kaiserin Elisabeth lett.

1903.

1903.05.28-án bejelentették, hogy üzembe helyezik.⁴¹⁶⁶

A harmadik évfolyamos kadétoakat a „Franz Joseph I” cirkáló viszi egy hosszabb útra Szicíliába, Máltára, Alexandriába és Pireuszba. Augusztus 20-án visszatér Fiuméba, ahol a tanulók négyhetes szabadságot kapnak.⁴¹⁶⁷

1903.06.15-én felszerelték. 1903.06.17-én kifutott Polából. 1903.06.17-22-ig Fiumében volt. Ekkor másod és harmadéves kadétoakat vette a fedélzetére.

A „Kaiser Ferenc József I” cirkáló. (parancsnoka – Friedrich Freiherr v. Sohn (John) fregattkapitány) a Tengerészeti Akadémia harmadik évfolyamának növendékeivel oktató körútra megy. A körút állomásai: Cattaro, Suda-öböl (Canea), Haifa, Bejrút, Rodosz, Samos (Vathy), Syra, Todo (Teodo), Spalato és Pola.⁴¹⁶⁸ A hajó végül más útvonalat futott be és a Földközi-tengeren.

1903.06.22-24-én Cattaroba érkezett. 1903.06.24-28-án Teodo-ban horgonyzott.

1903.06.29 – 1903.07.03-ig a krétai Suda öbölben volt.

1903.07.06-12-ig Carissa (Kis-Ázsia) következett.

1903.07.14-23-án Smyrnában (Izmir) kötött ki.⁴¹⁶⁹

1903.07.26-án Samos szigete következett.

1903.07.27-31-én Syra-ban kötött ki.

1903.08.03-án befutott Teodo-ba.

1903.08.19-én érkezett meg Fiuméba, ahol fedélzetét elhagyták a kadétoak. Innét Polába hajózott tovább.⁴¹⁷⁰

1903.09.01-én ismét kadétoakat vett a fedélzetére. A tengerészeti akadémia végzős és az első éves kadétjait egy Földközi-tengeri missziós utakra vitte. A sajtó egy ideig az út mögött azt látta, hogy az orosz flotta Szevasztopolból kifutott egységei a Boszporusznál jelentek meg és angol kérésre, a nyugati hatalmak tengeri erejének megerősítésére indul a térségbe. Valójában, az út a tengerész kadétoak újfajta kiképzésének volt az első próbaútja és csak véletlenül esett egybe az orosz hadihajók mozgásával.⁴¹⁷¹

1903.09.03-06-ig Pátra (Görögország) kikötőjét kereste fel.⁴¹⁷²

1903.09.08-14 között Máltán (La Valletta) vetett horgonyt.⁴¹⁷³ Itt a kadétoak felkeresték a kikötőben álló angol hadihajókat.

1903.09.14-17-án Ajaccio-ban (Franciaország) volt.

⁴¹⁶⁴ Prager Tagblatt, Dezember 1901-12-10

⁴¹⁶⁵ <https://telex.hu/eszkombajn/2024/12/28/kaiserin-elisabeth-cirkalo-osztrak-magyar-monarchia-elso-vilagaboru-csingtao>

⁴¹⁶⁶ Neue Freie Presse, Mai 1903-05-28

⁴¹⁶⁷ Neue Freie Presse, März 1903-03-31

⁴¹⁶⁸ Neue Freie Presse, Juni 1903-06-19

⁴¹⁶⁹ Neue Freie Presse, Juli 1903-07-15

⁴¹⁷⁰ Neugkeits-Welt-Blatt, August 1903-08-23

⁴¹⁷¹ Grazer Volksblatt, August 1903-08-25

Neugkeits-Welt-Blatt, August 1903-08-23

⁴¹⁷² Neue Freie Presse, September 1903-09-05

⁴¹⁷³ Neue Freie Presse, September 1903-09-09

1903.09.17-24-én Villafranca-ban (Spanyolország) kötött ki.⁴¹⁷⁴

1903.09.26 – 1903.10.05-ig Barcelona-ban volt.⁴¹⁷⁵

1903.10.06-10-én Port Mahon (Spanyolország) következett.

1903.10.10-18-án Valenciában kötött ki.

1903.10.19-22-án Alicante-ben állt meg.

1903.10.22-27-én Cartagena-ban állomásozott.

(Nem egyértelmű, hogy mikor íródott a cikk, de lehet, hogy 29-én még itt volt a hajó. A cikk szerint a hajó további tervezett kikötői: Algír, Tanger, Gibraltár, majd francia és olasz kikötők, Taranto, Korfu. A hajó 1904. januárjában ér vissza Polába.)⁴¹⁷⁶ A valóságban a hajó útvonala más lett Algír után.

1903.10.28-1903.11.04-ig Algír-ban állt meg.

1903.11.06-12-én Tunisz következett.

1903.11.14-23-án Alexandriába (Egyiptom) érkezett.

1903.11.27-28-án Valona kikötőjébe (Albánia) futott be.

1903.11.28-29-én Durazzo-ban állt meg.

1903.11.29-én befutott Teodo-ba.

1903.12.21-én Pola-ban leszerelték a hajót.⁴¹⁷⁷

1904.

A fiumei cs. és kir. haditengerészeti akadémia harmadéves növendékei június 20-án a Kaiser Franz Josef I. cirkálóján hosszabb tanulmányútra indulnak a Közép-tengerre. A hajó útjában Málta-szigetet fogja érinteni, azután a messzinai és a Szent Bonifác-szoroson át a francia partra megy s Villefranche-ban és Marseilleben köt ki. Marseilleből a francia part mentén Spanyolországba megy, ahol rövid időt tölt Barcelonában, onnét ellátogat Algírba, majd pedig Szirakuzán át visszatér a hazai vizekre.⁴¹⁷⁸

1904.06.06-án felszerelték a hajót.

1904.06.17-én kihajózott Polából.

John Frigyes fregatta kapitány a parancsnoka.⁴¹⁷⁹

1904.06.17-21-én Fiumében volt.⁴¹⁸⁰ „Ünnepély a hadihajón, Fiumében nagy ünnepélyességgel eskették hadapródokká a haditengerészeti akadémia huszonöt végzett növendékét. Az ünnepség a kikötő előtt horgonyzó „Kaiser Franz Josef I“ torpedó cirkáló hajón folyt le. A fölesketésnél, a tengerészifjak hozzátartozóin kívül a katonai állam és városi polgári hatóságok vezetői és nagyszámú tengerész és gyalogos tiszt volt jelen. A vendégeket a hadihajó gőzcsonakjain az Adamich-mólótól reggel 8 órától 9-ig szállították a hadihajóhoz.”⁴¹⁸¹ Ez után, a hajó Fiumében a tengerésztishti iskola harmadéves diákjait vette a fedélzetére. 1904.06.22-25-én Teodo-ban kötött ki.

1904.06.27-29-én Máltán vetett horgonyt.

1904.07.02-06-án Villafranca és Nizza kikötőjében járt.

1904.07.06-15-e között Marseille-ben kötött ki.⁴¹⁸²

1904.07.06-25-én Barcelona kikötőjét kereste fel.⁴¹⁸³

1904.07.26 – 1904.08.01-én Algír-ban járt.

1904.08.06-09-én Castelmare következett.

1904.08.10-én visszaérkezett Pola-ba.⁴¹⁸⁴

1904.09.03-án Fiumében volt. „Itt van még a «Kaiser Franz József I.» torpedócirkáló tornyos hajó is, amely csak nemrég tért vissza haditengerészeti akadémiánk növendékeivel, akik a szünidei gyakorlati tanulmányúton voltak. A hajó parancsnoka Kohn báró sorhajókapitány. Ez a csatahajónk 1889-ben épült

⁴¹⁷⁴ Független Magyarország, 2. évfolyam, 1903-09-19 / 541. szám

⁴¹⁷⁵ Neue Freie Presse, September 1903-09-28

⁴¹⁷⁶ Neugkeits-Welt-Blatt, Oktober 1903-10-29

⁴¹⁷⁷ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

⁴¹⁷⁸ Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-05-28 / 147. szám

Neugkeits-Welt-Blatt, Mai 1904-05-28

⁴¹⁷⁹ Magyar Szó, 5. évfolyam, 1904-06-23 / 148. szám

⁴¹⁸⁰ Agrarzeitung, Mai 1904-05-27

⁴¹⁸¹ Magyar Szó, 5. évfolyam, 1904-06-21 / 146. szám

⁴¹⁸² Die Zeit, Juli 1904-07-07

⁴¹⁸³ Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-07-18 / 840. szám

⁴¹⁸⁴ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

Triesztben, 4000 tonnás, hossza 98, szélessége 15 méter. Van rajta két 11 cmr.-es és hat 15 cmr.-es Krupp-ágyú, két könnyű ágyú és húsz gyorstüzelő. Személyzete majd 400 főből áll.⁴¹⁸⁵

1904.10.19-i hír: A Habsburg, Árpád és Babenberg csatahajókból, a Kaiser Franz Josef I cirkálókból álló osztrák-magyar gyakorlószázad és a "Zenta" (cirkáló) és a "Satellit" torpedójármű belépett Lussinpiccolo kikötőjébe (Mali Lošinj, Losinij szigetén, Horvátország).⁴¹⁸⁶

A hajón ebben az évben hosszabb átalakítás vitte kezdetét, ami átnyúlt az 1905-ös évre is.

„Nyáron múlt két éve (A cikk 1909-ben jelent meg, de a hajó 1905-óta a Kína vizein van. Az említett útra 1903-ban vagy 1904-ben kerülhetett sor. Az útvonal leírása nem egyezik más forrás adataival.) a „Franz Josef I.“ csatahajóval a Földközi tengeren jártunk. Pólából indultunk ki. Utunk célja a fiumei haditengerészeti akadémia növendékeinek tanulmányútja volt, kik közül a III-ad évet végeztek ekkor tették meg első tengeri útjukat, hogy elméleti tudásukat gyakorlati tapasztalatokkal is gyarapítsák. Július elején indultunk Fiuméba, hol felvettük hajónkra az akadémia növendékeit. Milyen a tenger? Azt már sokan megkísérelték leírni. Gyönyörködni a partról a végtelen víztömegben, már egymagában is felséges látvány. Hát még ha hajón van az ember? Az tudja csak igazán élvezni annak szépségét! Magyar ember fél a tengertől. Ezt azonban megczáfolják Amerikába kivándorló honfitársaink ezrei. Pedig ez a félelem hiábavaló. Ma már oly biztosan vannak hajóink építve, hogy azok minden tengeri viharok ellenállanak. Ma a vonatösszeütközések gyakoriabbak, mint a hajószerencsétlenségek. A tengeri betegség sem oly szörnyű valami. Egy kis főfájás. Ezt sem kapja meg, csak az utasok egy kis része. Igaz, erről rémmeséket mondanak egyes tengertjáró igazmondók, akár csak az emberevő czápákról, melyeket oly emberek sem igen láttak, kik éveken át járták a tengert. Monarchiánknak haditengerészete nem igen fejlett. Egész partvidékünk Isztria és Dalmácia. Gyarmataink nincsenek s így a meglevő hadihajóink is inkább a nagyhatalmi állást kívánják bizonyítani, mert a partvidéket bizony sokkal jobban védik a modern várak, mint a hadihajók. Velence elvesztése óta Póla a főhadikikötőnk, mely az Isztria félsziget déli csúcsán fekszik s így igen alkalmas kereskedelmi kikötőnk Triest s Fiume megvédésére, ezenkívül a dalmát partokon van Sebenico s Theodo, melyek építése s megerősítése még befejezve nincs. **Pólából három óra alatt értünk a Quarnerot átszelve, egyetlen magyar tengeri kikötőnkbe, Fiumébe.** Azon gyönyörű fekvés, mellyel Fiume bír, ritkítja párját, sőt fejlődésében némileg éppen ezen fekvése hátráltatja, amennyiben nem igen terjeszkedhetik, fejlődésének útját állják a hirtelen emelkedő hegyek, melyek majdnem minden átmenet nélkül, a tengerből emelkednek. Szépen ki vannak építve mólói s belső kereskedelmi kikötőjét óriási pénzáldozattal épített hullámfogók védik a Quarnero szeszélyes hullámai ellen. Kereskedelme mindjobban virágzik, óriási versenyt támasztva Triestnek, mert a Magyarországra jövő áruk újabban Fiumén át érkeznek s ugyancsak Fiumén keresztül mennek külföldre termékeink is. — Vasúti összeköttetésünk Fiumével szintén óriási pénzáldozatba került, mert a Karston keresztül egyik legmerészebb, igaz igen szép, vasúti pályát kellett megépíteni s ez sem képes ma már a forgalmat lebonyolítani. Fiume igen szép, rendezett s feltűnően tiszta város, ami tengeri kikötőknél éppen nem szokásos. Lakosai olaszok, de megérjük még talán, hogy nyelvében is magyarrá lesz. Már az utcákon s üzletekben meg-megüti magyar szó az ember fülét. Az ifjabb nemzedék tekintélyes része beszél is már magyarul, mit állami iskoláinknak köszönhetünk. Aki teheti, mulasztást követ el, ha nem nézi meg Fiumét. Azon élvezet, melyet az oda való utazás s a tenger megismerése nyújt, bőven kárpótolja az anyagi áldozatot s fáradságot is. **Fiuméből kiindulva,** a dalmát partok mentén haladtunk dél felé. Képzeltető örömről, midőn az Adria kék hullámain szeltük. Szívesen viseltük azon fáradságot, melyet a szolgálat nehézségei okoztak. Utunkat rövid időre **Zarában a Gravosában** szakítottuk meg, hol az érdekesen épült dalmát városokban s népviseletben volt alkalmunk gyönyörködni. Tovább menve, értük el **Pireust, Athénnek, Görögország fővárosának kikötőjét** s berándultunk Athénbe is. — **Saloniki** volt következő állomásunk **Konstantinápoly** előtt. Nagy érdeklődéssel vártuk a török fővárost s az eléggé érdekes képet nyújt színes tarkaságával s eredetiségével. Innen mentünk le **Egyiptomba, Alexandriába** s csodáltuk azon óriási forgalmat, mely ezen kikötőben lebonyolul, különben az képzelhető is, mert egész Egyiptom kereskedelme ezen kikötőn át nyer lebonyolítást. — Innen vonaton

⁴¹⁸⁵ Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-09-03 / 885. szám

⁴¹⁸⁶ Das Vaterland, Oktober 1904-10-19

kirándulást tettünk Kairóba, csodálkozva az évezredes gúlák s spínynek hatalmas építkezésein, honnan a Níluson hajón tértünk vissza. **A Földközi tenger afrikai partja mentén, Algierig jutottunk**, hol találkoztunk a francia hajórajjal, mely fényesen fogadott bennünket s az ünnepélyek egész sorozatát rendezte tiszteletünkre. — Időnk kevés lévén, felszedtük horgonyainkat s **Gibraltárig mentünk**, itt volt alkalmunk meggyőződni arról, hogyan uralják az angolok az egész földön a tengert. — **Spanyolország hadi kikötőjébe, Kartagénába** jutottunk innen, majd **Barcelonába**, hol véletlenül a kőből épült szabad arénában, az eredeti spanyol bikaviadal borzalmait is volt alkalmunk végignézni, majd Franciaország legnagyobb déli kikötőjébe tértünk be, **Marseillébe**. A francia hajóraj ezen időben tartotta szokásos évi gyakorlatait Algier s Franciaország között a Földközi tengeren s ezen hajórajba volt beosztva a „Farfadet“ nevű, tenger alatt járó torpedónaszád is, melyet ezen időben ért azon szerencsétlenség, hogy Algier előtt elsüllyedt s koporsója lett a francia haditengerészet tizenhárom bátor emberének. A torpedónaszád egy igen kis méretű, de gyorsan járó hadihajó, melynek célja nagyobb ellenséges hadihajók megközelítése s azok ellen torpedótámadás intézése. A torpedó egy löveg, mely a víz színe alatt halad s oly szerkezettel van ellátva, hogy a vízbe jutva, a benne elhelyezett és sűrített levegővel hajtott csavarral önmagától halad s előre beállítható akár egyenes, akár ív irányban. Azon pillanatban pedig, midőn ütközőpontra talál, a benne elhelyezett nagy mennyiségű robbanóanyag explodál, mely óriási pusztítást okoz. A torpedó vízbe bocsájtva, 2000 m. távolságig meglehetősen biztossággal működik s hogy ily kis távolságra egy hajót észrevétlenül meg lehessen közelíteni, szerkesztették újabban a víz alatt haladó torpedónaszádokat, amilyen a Farfadet volt. Az ily torpedónaszádok tetszés szerint haladhatnak a víz felszínén, vagy a vízben, illetőleg annak színe alatt. Ezen célból két oldalán kamrák vannak, melyekbe vizet eresztve, az egész hajó a víz színe alá süllyed s ott haladhat is, míg ezen kamrákból a hajón levő szivattyúk segítségével a vizet a szabadba távolítva, ismét a víz felszínére emelkedik. A hajtóerőt itt nem gőzgép, hanem nyers olaj, vagy acetylén motor szolgáltatja. A levegőszükségletet a sűrített levegővel telt tartály fedezi s egy hajó mintegy hat órán át haladhat a vízben. A Farfadet egyik legújabb s modernül felszerelt torpedónaszádjá volt a francia haditengerészetnek. Katasztrófáját az idézte elő, hogy ismeretlen okból a parancsnoki helyiség ajtaja, midőn az a víz alá merült, kinyílt s ezen át oly nagy mennyiségben ömlött be ezen helyiségbe a víz, hogy a naszádot néhány perc alatt a többi hajók mellett, közvetlenül, a part mellett, az 50 m. mélynyi tengerfenékre süllyesztette. A parancsnok a kinyílt ajtón a tengerbe jutott s így szerencsésen megmenekült. — A parancsnoki helyiségben ezen időben más nem tartózkodott s a helyiségek egymástól vízhatlanul lévén elzárva, azokba a vízbe nem juthatott s a belső kamrában lévő 13 ember reménykedve várta a megmentését. A kikötőben levő hajóraj legnagyobb hajói végezték a mentési munkálatokat, melyek a legnagyobb nehézségekbe ütköztek. A Búvár 50 m. mélységre le nem szállhat, mert az emberi szervezet az ily mélységben uralkodó nyomást (5 atm.) már nem bírja. Ez legfeljebb erős szervezet mellett is 35 m. mélységig terjed, azonkívül az idő is igen rövidre volt szabva. Feltéve, hogy életben vannak az illetők, 10 óra múlva, levegő híján fulladnak meg. Sikerült is az elsüllyedéstől számított 8-ik órában, lánczokkal s elektromágnesekkel az elsüllyedt hajót megemelni úgy, hogy a víz színe alatt már mindössze 12 m. mélységben volt. — Már a mentés sikerrel kecsegtetett, nagy öröme a rajta levő embereknek, midőn a lánczok egyike elszakadt s a Fariadét újból a tenger fenekére süllyedt. Ekkor még nagyobb erővel fogtak a mentéshez, de az a kellő időre, a legnagyobb igyekezet dacára sem sikerült. Képzeltető azon szegény 13 embernek szenvedése, kik már-már szabadulást reméltek s újból a halál torkába kerültek. Meghalni levegő nélkül borzasztó lehet, ezt még fokozza az, hogy egymást szerető társak haláltusáját kellett nekik végigszenvedni. — Utolsó óráikban jegyzeteket készítettek s megírták, hogy a 11-ik órában jelentkeztek egyik társukon a fulladás tünetei s ekkor egy papírlapra írták fel mindannyiuk által aláírva e szavakat: „Szívesen halunk meg érted! Légy nagyra nemzetünk s hazánk, Franciaország!“ Szép jelét mutatja ez az igazi hazaszeretetnek, midőn annak fiai utolsó óráikban is hazájukra gondolnak. Midőn a Fariadét ép testét a 22-ik órában felszínre emelték, ott találták egymásra borultan s holtan annak 13 főből álló legénységét. Mély részvétellel eresztettük mi is a gyász jeléül félárboczra lobogónkat. A francia nemzet e szerencsétlenül kimúlt fiait illő gyásszal temette el. Az egyszerű tizenhárom koporsót vivő hajót az egész francia hajóraj kísérte Marseillébe, hogy onnan tetemeiket vasúton hozzátartozóikhoz szállítsák. Azon egyszerű menet pedig, midőn a kikötőtől a koporsókat ágyukon a pályaudvarra szállították, a nemzet igazi gyászának megnyilatkozása volt, mely meggyőzött bennünket arról, hogy ahol nemzeti hadsereg egybeforrott s egyik gyászában a másik igaz részvétellel osztozik, az növeli a nemzet erejét oly nagyra. Gyászolt ekkor egész Franciaország s ezen marseillei temetésen a francia nép nem mint egy báméskodó tömeg, hanem mint egy gyászoló család volt jelen. Emlékükre Algír

előtt s Marseilleben emléket emeltek Azután **Toulonba** mentünk, majd az olasz partok mentén haladtunk dél felé. — **Olasz kikötőt ezen alkalommal nem érintettünk.** Tudvalevő, hogy az olaszokkal nem vagyunk a legjobb barátságban s így természetes, hogy nem is lettünk volna szívesen látott vendégek. **A messinai szoroson jöttünk át,** melynek partjain fekvő Messinát s Reggiot a földrengés teljesen elpusztította. — Mily óriási erő kell egy ily hatalmas város rombadöntéséhez. A természetnek pár pillanatnyi romboló munkája semmivé teszi azt, aminek megépítésén az emberek százezrei évszázadokon keresztül munkálkodtak. Innen **Korfu** szigetére mentünk, néhai Erzsébet királynénk kedves tartózkodási helyére s elgyönyörködtünk itt úgy a természet, mint az Achilleon szépségében, mely most II. Vilmos német császár tulajdona. — Mély megilletődéssel állottunk itt meg néhai Rudolf trónörökös szobra előtt s akaratlanul is eszünkbe jutott nekünk magyaroknak, vajon nem vesztettük-e el benne azt, ki országunkat nagyá tette volna ? Végre **Triestbe értünk,** hol éppen nyári hajórajunk tartózkodott s gyönyörű diszkivilágítást rendeztünk ő Felsége születésnapja előestéjén, majd beolvadtunk a nyári hajórajba s együtt végeztük a dalmát partok mentén gyakorlatainkat, mely bizony más vágású időtöltés volt, mint előző utunk. Schmidt György.,⁴¹⁸⁷

1905.

Az SMS Kaiser Franz Joseph I.-ről leszerelték a 24 cm-es lövegeit. Helyette korszerűbb Skoda 15 cm-es lövegeket kapott. Ezek tüzgyorsasága jóval meghaladta a lecserélt ágyúkéét. A másodlagos lövegek kikerültek a kazamatákból és a hajó felső fedélzetén kaptak helyet. (Egyes források szerint csak 4 löveg kerül fel a felső fedélzetre.) Itt kevésbé voltak kitéve az elemeknek, leginkább a hullámvásznak, és nagyobb teret tudtak tűz alatt tartani, mint amit lefedtek a kazamatákból. Ekkor a kéményeit is meghosszabbították.

1905.06.05-én felszerelték a hajót.

1905.06.17-én kifutott Pola-ból egy Nyugat – Mediterráneumi körútra, a harmad évfolyamos tengerész kadéttal. Pola után befutott Fiuméba.⁴¹⁸⁸

„Fiumei levelezőnk írja: A haditengerészeti akadémia növendékei június 21-én, a Kaiser Franz Josef I. hadihajón és a Saida vitorlás-korvettán szünidei gyakorlati tanulmányútra indulnak. Az utazásban az első három kurzus növendékei vesznek részt. A Kaiser Franz Josef I., amely négyszázharminc főnyi személyzettel Bublay Ferdinánd fregatta-kapitány parancsnoksága alatt áll, Málta, Tunisz, Algír, Kartagena, Barcelona, Marseille, Ajaccio és Korfu kikötőit keresi föl. A hajó huszonöt napig lesz tengeren és harminckét napot fog a kikötőkben tölteni. A Saida úti programját nem állapították meg és az Holup Ferenc sorhajóhadnagy parancsnok rendelkezésétől függ. A Saida-n kétszázhetvenkét főnyi személyzet van. Mind a két hadihajó egy időben, augusztus 16-án tér vissza Pólába. A tanulmányutat végző növendékek azután szabadságra mennek és csak a jövő iskolai évre térnek vissza az akadámiába tanulmányaik folytatására.”⁴¹⁸⁹

1905.06.22-24-én Teodo-ba érkezett.

1905.06.26-29-én Máltán kötött ki.

„A „Kaiserin Elisabeth“ hadihajó, amely az orosz-japán harc kezdete óta mint állomáshajó a keletázsiai vizeken vesztegel, az év végére hazatér. A hajót a Fiuméből tegnapelőtt tanulmányútra indult a „Kaiser Franz Joseph I.“ cirkáló váltja fel. Ez a hajó Buday Ferdinánd fregattakapitány vezényletével augusztus végén indul útnak és októberben találkozik Singaporeban „Kaiserin Elisabeth-tel. A visszatérő cirkálóhajó magával hozza a keletázsiai őrszemélyzetnek azt a részét is, amelyiknek szolgálati ideje az idén kitelik.”⁴¹⁹⁰

1905.06.30 – 1905.07.03-án Tunisz következett.

1905.07.05-08-án Algír-ban kötött ki.

1905.07.09-12-én Cartagena következett.

1905.07.13-20-ig Barcelona kikötőjét kereste fel.

⁴¹⁸⁷ Békés, 41. évfolyam, 1909-02-21 / 8. szám

⁴¹⁸⁸ Somogy, 42. évfolyam, 1905-06-25 / 26. szám

⁴¹⁸⁹ Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-06-22 / 170. szám

⁴¹⁹⁰ Somogyi Hírlap, 2. évfolyam, 1905-06-27 / 144. szám

1905.07.21-29-ig Marseille-ben járt a hajó.

1905.07.30 – 1905.08.03.án Ajaccio-ba (Franciaország) futott be.

1905.08.06-09-én Korfu-ba érkezett. Korfuból egy küldöttséget vitt egy rövid kirándulásra a viharos tengeren.⁴¹⁹¹

1905.08.11-14-én érkezett meg Pola-ba. (a sajtó szerint 17-én futott be Polába.⁴¹⁹²)

1905.08.14-19-én befutott Fiume kikötőjébe, ahol a hajót elhagyták a kadétkok.

1905.08.19-én visszatért Pola-ba, ahol rövid időre dokkba került.

1905.09.14-én kifutott Polából, Budlay kapitány parancsnoksága alatt. Úticélja a Kelet-Ázsiai vizek. Célja, hogy felváltsa az SMS Kaiserin Elisabeth-et.

1905.09.19-21-én volt Port Said-ban.⁴¹⁹³

1905.09.21-22-én hajózott át a Szuezi-csatornán.

1905.27-29-én futott be Aden kikötőjébe.

1905.10.07-22-én Colombo-ba érkezett.

1905.10.19-21-én Szingapúr következett, ahol találkozott az SMS Kaiserin Elisabeth-el. Ez után egy erős tájfunba került, de a júniusban befejeződött javítások megfelelő tengerállóságot biztosított a hajónak.

1905.10.30-1905.11.02-ig Hong Kong kikötőjében horgonyzott.

1905.11.04-06-án Amoy-ban volt menedékben egy északi szélvihar miatt.

1905.11.10-16-án Shanhaikuan / Tsingwangtao-ban járt. Parancsnoka innét Pekingbe utazott.

1905.11.19-1905.12.18-ig Nagaszaki következett.⁴¹⁹⁴

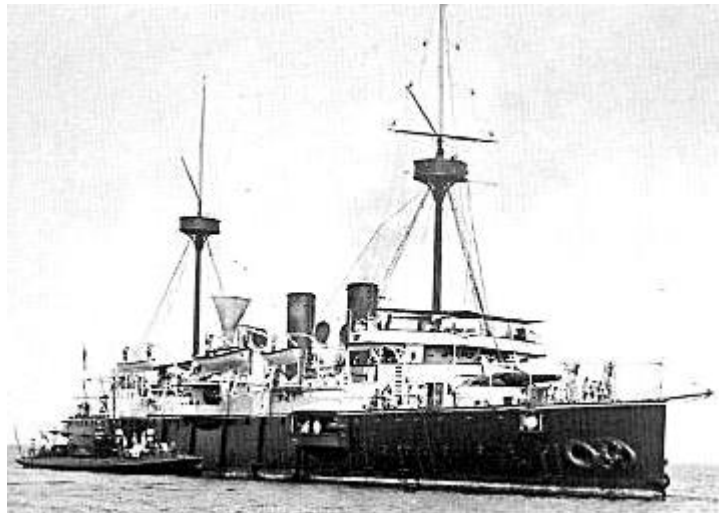
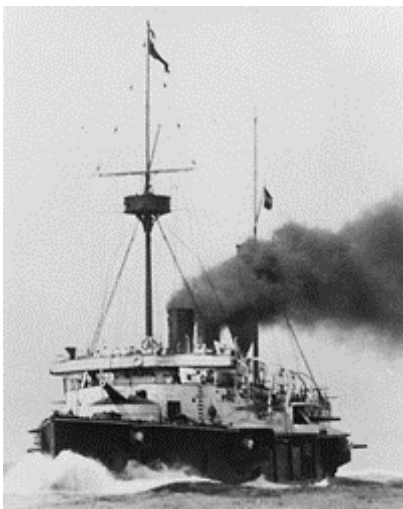
Nagaszakiból 1905.12.19-én Sanghaj felé hajózott tovább.⁴¹⁹⁵

A "Franz Jozef" lökettérfogata 4000 tonna, motorteljesítménye 8000 lóerő, legénysége 426 fő, három nagy és 23 kisebb ágyút szállít. Az utazósebessége 19 tengeri mérföld per óra.⁴¹⁹⁶

1905.12.20-án Megérkezett a Jangce folyó torkolatához.

1905.12.21-26-án befutott Woosung-ba.

1905.12.26-1906.02.26-ig Sanghaj-ban állomásozott.



A hajó már a módosított fegyverzettel. Ez leginkább az elülső lövegtornyon látszik, ami egy nyitott barbetta ágyúállást mutat a korábbi zárt lövegtorny helyett⁴¹⁹⁷

1906.

Sanghaji tartózkodása alatt a hajó különítményt küldött a konzulátus védelmére.

„A kikötőben horgonyzó harminc európai gőzös adott vagy háromszáz, a fegyverforgatáshoz jól értő tengerészt, az Iltis-szobor előtt horgonyzó Marco Polo, Waterland és egy kisebb angol ágyúnaszád pedig

⁴¹⁹¹ Reichspost, August 1905-08-18

⁴¹⁹² Alkotmány, 10. évfolyam, 1905-08-17 / 197. szám

⁴¹⁹³ Grazer Tagblatt, September 1905-09-28

⁴¹⁹⁴ Reichspost, Dezember 1905-12-21

⁴¹⁹⁵ Grazer Volksblatt, Dezember 1905-12-20

⁴¹⁹⁶ Illustrierte Kronen Zeitung, Dezember 1905-12-21

⁴¹⁹⁷ https://i0.wp.com/www.vizalattifotozas.hu/wp-content/uploads/2014/06/IMG_1839.jpg

háromszáz embert szállított gépfegyverekkel a partra. Három éjjel és nappal tartottak az európai városrész közepébe vezető utcákat elzárva, nem egyszer ropogott a gépfegyver és szóltak bele a Winchesterek, Mannlicherek, Lee-Metfordok, Mauserek stb. a megvadult tömeg csatakiállításába. Milliomos európai dámák, akiknek azelőtt húszharminc főből álló kínai cselédjük volt, hordták körül a frissítőket, a kötszereket és sokszor még a lőszerket is. A konzulátusok nagytermeiben szalmazsákokon pihentek a legkényesebb kényelemhez hozzászokott gyermekek, nők és betegek. Honkong, Wei-Hai-Wei és a német Tsingtau értesítve lettek az európaiakat fenyegető veszedelemről, mindenfelé elvitte a szikratávíró a segélykiáltást és rövid idő múlva két tucat európai és japán hadihajó sietett teljes gőzzel a Shanghai folyó torkolata felé. Három éjjel és két nappal állottunk már szolgálatban, midőn érkezett a veszély tetőpontja, mikor is a lázadókhöz több ezer kínai katona csatlakozott. Aggódva néztünk mi férfiak az éjjel elé, tudtuk, hogyha a nap folyamán nem kapunk feltétlenül segítséget, akkor az éjjel az ilyképp megerősödött lázadók, rohamot intéznek ellenünk és kétségtelenül benyomulnak az európai városrészbe és oly vérfürdőt rendeznek az odaszorult európaiak között, mint aminet Európa még nem látott. A védelem vezetősége ezért elhatározta, hogy a lakosságot estefelé a közelben horgonyzó európai hajókra szállíttatja. Nemsokára csak úgy hemzsegtek a gőzösök fedélzetei a menekülőktől. A délelőtti folyamán kémeink azt a hírt hozták, hogy a lázadók a koraesteli órákban meg fogják támadni a gázgyárat, a villanytelepet és a vízműveket, melyeket mindössze csak százötven tengerészkatona őrzött. A szerencse azonban nem kedvezett a gazembereknek, vérszomjukat és európai gyűlöletüket nem volt alkalmuk kielégíteni, mert a kora délutáni órákban az erősen vörösre izzót kéményekkel befutott a kikötőbe az első segélyt hozó hadihajó, a német Tiger, mely az európai lakosság nagy megkönnyebbülésére rövid idő múlva horgonyt vetett a Lauding stage-nél, szemben testvére, a taifunban elpusztult Iltis személyzetének emlékére emelt emlékbóccal. Egy óra múlva száz német tengerészkatona volt két gépfegyverrel a parton. Alig foglalták ezek el helyeiket, gyors egymásután több angol, amerikai, német, osztrák-magyar (Franz Josef I.), olasz és japán hadihajó futott be, úgy hogy még mielőtt sötét lett volna, háromezer tengerészkatona volt a parton, csak azután feltűzött szuronnal rövidesen megtisztították a kínai városrész utcáit a lázadó csőcseléktől. A következő nap a kikötőben már húsz hadihajó, Woosungnál pedig újabb tíz nagy páncélos hadihajó horgonyzott. A város lakossága rövidesen megbékült, a betódult rablók és forradalmárok elszöktek, úgy hogy egynéhány nap múlva Shanghaiban már a legnagyobb csend volt.”⁴¹⁹⁸

Sanghaji időzése során ismét túlélte egy tájfunt.

1906.02.28-1906.03.21-ig Woosung vizein járt. Ekkor, 1906.03.18-án Amoy közelében segített egy brit gőzösnek, amelynek a legénysége fellázadt.
 1906.03.22-26-án a Jangce torkolatánál volt.
 1906.03.27-31-én befutott Csingtao-ba (Tsingtao).
 1906.03.31-1906.04.01-ig Wei-hai-wei következett.⁴¹⁹⁹
 1906.04.02-15-én Tsingwangtao-t kereste fel.
 (Talán a fenti hely azonos Taku-Reede-del, vagy Taku-val (Pei-ho folyónál) mivel itt a hajó a cikkek szerint legalább 10-12 napot volt.)⁴²⁰⁰
 1906.04.15-17-én Tsifu-ba futott be.
 1906.04.18-22-én Anchorage (Fujan Dél-Kína) horgonyzóhely következett.
 1906.04.23-26-án Woosung-ot kereste fel.
 1906.04.27-29-én Chin kiang, következett a Jangce folyón.
 1906.04.29-1906.05.02-ig Shiakwan-ban (Nanking) kötött ki.
 1906.05.04-20 között Wuhu és Hankow kikötőket érintette a Jangce folyón. A Jangcén folyásiránnyal szemben 612 tengeri mérföldet hajózott felfelé. A hajó kapitánya felkereste az alkirályt.
 1906.05.22-1906.06.01-én Woosung-ba érkezett.
 1906.06.05-24-én Yokohama-ban vetett horgonyt.
 1906.06.26-29-én Yokkaichi kikötőjében időzött.
 1906.06.30-1906.07.13-ig Kobe-t kereste fel.

⁴¹⁹⁸ Magyarország, 21. évfolyam, 1914-05-30 / 128. szám

⁴¹⁹⁹ Neugkeits-Welt-Blatt, April 1906-04-04

⁴²⁰⁰ Neugkeits-Welt-Blatt, April 1906-04-05

Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-04-04 / 93. szám

1906.07.15-16-án Itsukishima következett.
 1906.07.17-18-án Kagoshima kikötőjébe érkezett.
 1906.07.19-28-án Nagasaki-t kereste fel.
 1906.07.29-1906.08.08-án Chemulpo-ba futott be.⁴²⁰¹
 1906.08.09-én áthajózott Dalny-ba⁴²⁰², ahol japán torpedóhajó kíséretet kapott és elhajózott Porth Arthur-ba.
 1906.08.10-25-én ismét Tsifu-ba érkezett.
 1906.08.28-1906.09.10-ig Taku-ban időzött. (Tsingwangtao)
 1906.09.12-13-án Tsifu (Ceffoch⁴²⁰³) volt a megállóhelye.
 1906.09.16-1906.11.15-ig Nagasaki-ban horgonyzott, ahol karbantartáson esett át.⁴²⁰⁴ A sajtó szerint a hajó itt csak 4 napra áll meg és a hajón minden rendben van. Ehhez képest a hajó közel két hónapot volt Nagasakiban.
 1906.11.17-27-én Fochow következett.
 1906.11.28-1906.12.12-ig Amoy kikötőjében járt.
 1906.12.13-15-én Swatow-ban állt meg Hong Kong-tól északra.⁴²⁰⁵
 1906.12.17-1907.02.01-ig Hong Kong-ban állomásozott.

Ismét külföldre kényszerült osztrák feltaláló. Triesztből érkezik a jelentés: Michele Micheluzzi trieszti hajószerelő, amint arról beszámoltunk, egy olyan elektromechanikus eszközt épített meg, amely egy gőzös fedélzetére szerelve a legsűrűbb ködben is képes azt biztonságosan közlekedtetni. Mint ismeretes, az eszköznek S. M. Kreuzer „I. Ferenc József” fedélzetén is kellett volna lennie tesztelés céljából a kínai vizeken. Miután azonban a tengerészeti hatóságok ezt és más ígéreteiket sokáig nem váltottak be, Micheluzzi úgy döntött, hogy Angliában is ismertté teszi találmányát. „Több kapitalista alapított Birminghamben egy céget Fog Disperser néven Micheluzzi találmányának kiaknázására, és a feltalálónak a nyereség ésszerű részesedése mellett igen jelentős vételárat is biztosítottak.⁴²⁰⁶ A találmány segítségével a sűrű köd mintegy varázsütésre 780 méteres távolságra oszlott el. A kísérleteket a következő alkalommal megismételték, és a készülék által ködtől megtisztított zóna ezúttal elérte az 1354 méter hosszúságot.⁴²⁰⁷

A szakértők szerint a Kaiser Franz Joseph I”, „Kaiserin Elisabeth”, „Panther”, „Leopard”, „Tiger” stb. cirkálók már nem harcképes egységek.⁴²⁰⁸

1907.

1907.01.28-án Hong Kong-ban egy viharban elszabadult a horgonyairól és 8 embert kellett a tengerből kimenteni.
 1907.02.04-11-én Woosung-ban (Vusung) volt.⁴²⁰⁹
 1907.02.12-1907.03.04-ig Shanghai-ban járt.
 1907.03.06-09-én Taku-ban (Kjúszú, Japán) volt.⁴²¹⁰
 1907.03.11-13-án Nagasakiban járt.
 1907.03.16-18-án Hong Kong kikötőjében volt.
 1907.03.28-1907.04.05-én Szingapúrba érkezett. Itt találkozott az SMS Szigetvár cirkálóval, amely ide 1907.03.31-án érkezett meg. Az SMS Kaiser Franz Joseph I. új parancsnoka Wilhelm Pachner.
 1907.04.12-20-án Hong Kong következett ismét.
 1907.04.23-1907.05.05-ig Tsingwangtao-t kereste fel.
 1907.05.06 – 1907.06.04-ig Shanghai-ban járt.
 1907.06.06-14-ig Nagasaki-ban kötött ki.

⁴²⁰¹ Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-01 / 210. szám

⁴²⁰² Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-11 / 220. szám

⁴²⁰³ Az Újság, 4. évfolyam, 1906-09-14 / 252. szám

⁴²⁰⁴ Magyarország, 13. évfolyam, 1906-09-19 / 227. szám

⁴²⁰⁵ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1906-12-16

⁴²⁰⁶ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1906-12-06

⁴²⁰⁷ Neugkeits-Welt-Blatt, Januar 1907-01-16

⁴²⁰⁸ Grazer Volksblatt, Mai 1906-05-23

Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-05-23 / 140. szám

⁴²⁰⁹ Az Újság, 5. évfolyam, 1907-02-07 / 33. szám

⁴²¹⁰ Magyarország, 14. évfolyam, 1907-03-10 / 60. szám

1907.06.17-25-én Yokohama-t kereste fel.
 1907.06.26-1907.08.03-ig Uruga-ban (Yokosuka része) dokkba állt.
 1907.08.05-26-án Kobe-ban volt. 1907.08.07-én Kobéra egy vihar csapott le. Ebben a viharban egy fa teherhajó bajba jutott és felborult. Legénységét az SMS Kaiser Franz Joseph I. csónakjai, 30 tengerésszel mentette ki. Ez után a hajó legénysége felállította a felborult hajót. Az esetről a japán sajtó is írt.⁴²¹¹
 1907.08.28-30-án Bingoitoraki (Bingoimozoki) következett.
 1907.08.30-1907.09.09-én Sukushi-ban (talán Fukushima) járt.
 1907.09.08-18-án Vlagyivosztokba érkezett.⁴²¹²
 1907.09.20-24-én Nagasaki-ba tért vissza.
 1907.09.27-1907.10.24-én Tsifu-ban állt meg. 1907.09.30-án a kigyulladt Nagaba Maru teherhajó eloltásában vett részt.
 1907.10.26-30-án Dairen/Dalny (Talán orosz terület) következett.
 1907.10.31-1907.11.15-ig Tsingtao-ban kötött ki.
 1907.11.24-30 között Amoy-ba érkezett.
 1907.12.04-1908.01.03-án Hong Kong-ban volt.

1908.

1908.01.04-08-án Amoy-ba tért vissza.
 1908.01.12-16-án Pagoda Anchorage-be érkezett.
 1908.01.19-1908.03.07-én Sanghai-ban járt.
 A posta útvonala vasúton: Bécs, Moszkva, Szibéria, Sanghai.⁴²¹³
 1908.03.09-23-án Nagasaki következett.⁴²¹⁴



1908-ban Sanghaj-ban⁴²¹⁵

1908.03.23-27-én Kagoshima-ba futott be.
 1908.03.27-29-én Beppu Bungo (Kjusu sziget Japánban) következett.
 1908.03.31-1908.04.08-án Kobe-ba érkezett.
 1908.04.11 – 1908.05.06-ig Yokohama-ban volt, ahol kisebb javításokat végeztek rajta.
 1908.05.07-10-én Hakodate-t kereste fel.
 1908.05.12-19-én Tsuruga (Japán) következett.
 1908.05.20-22-én Miyatsu-t kereste fel.
 1908.05.24-29-én visszatért Nagasaki-ba.⁴²¹⁶
 1908.06.03-án Tsifu-ba érkezett.
 1908.06.05-14-én Tsingwangtao következett.
 1908.06.15-1908.07.07-ig visszatért Tsifu-ba.
 1908.07.07-11-én Peitaiho-ban járt.

⁴²¹¹ Reichspost, September 1907-09-18

⁴²¹² Die Zeit, September 1907-09-18

⁴²¹³ Magyarország, 15. évfolyam, 1908-02-27 / 51. szám

⁴²¹⁴ Reichspost, März 1908-03-10

⁴²¹⁵ <https://hoppmuseum.hu/en/collection/the-s-m-s-kaiser-franz-josef-before-shanghai/153739?n=en>

⁴²¹⁶ Az Újság, 6. évfolyam, 1908-05-26 / 126. szám

1908.07.11-13-án megint Tsifu-ban járt.
1908.07.15-23-án Chemulpo-ban vetett horgonyt.
1908.07.23-29-én Pusan (Puszan, Dél-Korea) kikötőjébe futott be.
1908.07.30-1908.09.05-én Nagasaki-ba hajózott vissza.
1908.09.07-28-án Tsingtao-ban vetett horgonyt.
1908.07.30 – 1908.09.05-ig Nagaszaki vendégszeretetését élvezte.

„Az utóbbi időben nagy változások történtek a Pekingben és Tiencsinben állomásozó osztrák és magyar tengerészeti kirendeltség tisztikarában és legénységénél. Báró Meyern- Hohenberg Gottfried fregattkapitány és pekingi parancsnok egészen új vezérkart kapott. Az ott állomásozó tisztek közül v. Helmreichen sorhajóhadnagyot a „Ferenc József” cirkálóra helyezték. Ugyancsak erre a cirkálóra rendelték Homayr sorhajóhadnagyot is, aki már három esztendeje állomásozott Tiencsinben. Homayr a katonai szolgálaton kívül a tiencsini osztrák-magyar telepen mint rendőrtiszt és járásbíró is működött.”⁴²¹⁷

1908.09.07-28-án Tsingtao-ban (Czingtau) járt.⁴²¹⁸
1908.09.30-1908.10.02-án Wei-hai-wei-be hajózott be.
1908.10.03-16-ig Tsifu-ban vetett horgonyt.
1908.10.17-23-án Tsingwangtao-ba (Betshili-öbölbeli kikötő) hajózott. Itt találkozott az SMS Leopard cirkálóval és az SMS Kaiserin Elisabeth cirkálóval, amely hajók a leváltására érkeztek.⁴²¹⁹

1908.10.28-31-én Hong Kong-ba érkezett.
1908.11.06-09-én Szingapúr-t kereste fel.⁴²²⁰
1908.11.14-19-én Colombo (Ceylon szigete) következett a hazavezető úton.
1908.11.29-1908.12.01-én Aden-be érkezett.
1908.12.08-10-én Port Said-ban volt.
A cirkáló 1908.12.16-án érkezett Polába.
Az újság szerint 19-én érkezett meg, bár bizonytalan az időmeghatározása.⁴²²¹

„Pólóból írják nekünk, hogy az I. Ferenc József cirkáló, három évi távollét után, december 16-án reggel visszaérkezett Kínából Pólába. Helyét az Elisabeth hadihajó váltotta föl.”⁴²²²

A hajót 1908.12.21-én leszerelték.⁴²²³

1908-tól az SMS Kaiser Franz Joseph I.-et és az SMS Kaiserin Elisabeth-et átminősítették II. osztályú cirkálónak.

1909.

1909.06.15-én felszerelték a cirkálót.
1909.06.17-én Polából kihajózott a Tengerészeti Iskola II. és III. éves⁴²²⁴ kadétjaival egy Földközi-tengeri utazásra.
1909.06.19-21-én Fiuméba kötött ki.
1909.06.26-27-én Lemnos-on kötött ki.
1909.06.27-1909.07.01-én Smyrna kikötőjét kereste fel.
1909.07.02-án Santorini szigeténél volt.
1909.07.03-05-én Rodosz szigetére érkezett.
1909.07.07-13-ig az egyiptomi Alexandriában horgonyzott.
1909.07.16-18-án Korfü-ra érkezett.

⁴²¹⁷ Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-08-23 / 202. szám

⁴²¹⁸ Az Újság, 1908. szeptember/2, 6. évfolyam, 1908-09-18 / 224. szám

⁴²¹⁹ Das Vaterland, November 1908-11-11

⁴²²⁰ Az Újság, 6. évfolyam, 1908-11-12 / 271. szám

⁴²²¹ Grazer Tagblatt, Dezember 1908-12-20

⁴²²² Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-12-18 / 302. szám

⁴²²³ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

⁴²²⁴ Prager Tagblatt, Juni 1909-06-23

1909.07.20-án Sepurine-t kereste fel.

1909.07.21-én befutott Polába, ahol csatlakozott a nyári hajórajhoz.

"Kaiser Franz Josef I" cirkáló, az "Aspern" felderítő cirkáló, a "Meteor" és a "Satellit" torpedójárművek, valamint további nyolc hadihajó a hadgyakorlat során Dalmáciában egy megerősített célpontot védenek tengeri aknákkal és barikádokkal.⁴²²⁵

1909.08.18-án Fiuméba érkezett.⁴²²⁶

1909.08.28-án leszerelték és a hajót javításnak vetették alá.⁴²²⁷

Gőzgépeit felújították a felső fedélzet fa deszkáját kicserélték és rádióállomást kapott.

1910.

A cirkálót 1910.06.15-én felszerelték Polában.

1910.06.18-21-én Triesztben volt. A Tengerészeti Tiszti Iskola második és harmadik évfolyamos kadétjait vette a fedélzetére.

A "Kaiser Franz Josef I" cirkáló most egy hosszabb körútra indul a Földközi-tenger nyugati felébe a második és harmadéves kadét növendékekkel. A következő útvonalat tervezték: Indulás Fiuméből június 21-én, Tunisz, ott tartózkodás június 25-28. Barcelona, tartózkodás június 30-tól július 5-ig; Wearseille, tartózkodás július 7-től 10-ig; Villefranche, tartózkodás július 12-től 14-ig; Ajaccio, tartózkodás július 16-tól 18-ig. Július 20., Lissa emléknap, a tengeren; Málta, tartózkodás július 21-24, Korfu, tartózkodás július 28-30. Érkezés Teodóba (Boche di Cattaro) augusztus 1-jén. Ott Öfelsége "Franz Josef" hajója csatlakozik a hajórajhoz, hogy lehetőséget kínáljon a gyakornokoknak a szolgálati rutin elsajátítására.⁴²²⁸

1910.06.25-29-én a tunéziai Goletta kikötőjébe érkezett.

1910.07.01-06-án Barcelona következett.

1910.07.07-11-én Marseille kikötőjébe futott be.⁴²²⁹

1910.07.11-14-én Villafranca vizein horgonyzott.

1910.07.15-18-án Ajaccio kikötőjét kereste fel.

1910.07.20-22-én Málta szigeténél kötött ki.

A „Franz Joseph I” cirkáló, Ottokar Schuberth fregattkapitány parancsnoksága alatt, 1910. július 20-án érkezett Máltára kétnapos tartózkodásra, oktatói körútja során. A k. és k. Artur Kohen Ritter Hohenland főkonzul, aki mindig is meleg barátja volt haditengerészetünknek, üdvözlő táviratot küldött a cirkáló parancsnokának Badenből, ahol nyáron tartózkodott, és megkérte az alkonzult, hogy teára hívja meg a tiszteket és a gyakornokokat. A cirkáló parancsnoka őszinte köszönetét fejezte ki a főkonzulnak a meleg fogadtatásért, amelyet a fogadáson meleg szavakkal is kifejeztek.⁴²³⁰

1910.07.25-én Bugulje-be (Burgulje, ma Horvátország) érkezett.

1910.08.19-én befutott Fiuméba, ahol a hajót elhagyták a kadétek.

1910.09.03-án Kelet-Ázsia vizei felé indult, Alfred Cicoli parancsnoksága alatt. Célja, hogy Szingapúrban az SMS Kaiserin Elisabeth- től átvette az állomásszolgálatot.

1910.09.08-09-én már Port Said-ban jártak.

1910.09.15-17-én Aden-be érkezett.⁴²³¹

1910.09.26-30-án elérte Colombo-t.

1910.10.06-08-án Szingapúrba érkezett.

1910.10.14-17-én Hong Kong-ban horgonyzott.

⁴²²⁵ Reichspost, Juli 1909-07-20

⁴²²⁶ Kaposvári Hírlap, 1. évfolyam, 1909-08-19 / 130. szám

⁴²²⁷ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

⁴²²⁸ Das Vaterland, Juni 1910-06-17

⁴²²⁹ Pester Lloyd, Juli Jahrgang 57, 1910-07-08 / nr. 161

⁴²³⁰ Sport und Salon, Juli-Dezember 1910-08-13

⁴²³¹ Az Újság, 8. évfolyam, 1910-09-17 / 221. szám

1910.10.21-23-án Tsingtao-ba horgonyzott.
1910.11.05-1910.12.13-ig Sanghaj-ban járt.
1910.12.16-20-án Amoy következett.
1910.12.22-1911.01.24-én ismét Hong Kong-ban járt.

1911.

1911.01.26-1911.02.06-ig Amoy-ba tért vissza.
1911.02.10-14-én Pagoda Anchorage, Fochow következett.
1911.03.08-22-én Nagasaki-ba érkezett.
1911.03.23-26-án Kagoshima kikötőjébe futott be.
1911.03.29-1911.04.23-án Yokohama vizein volt.
1911.04.24-26-án Yokkaichi következett.
1911.04.28-1911.05.11-én Kobe kikötőjében volt.
1911.05.12-13-án Itosaki-t kereste fel.
1911.05.14-19-én Itsukushima-ba hajózott.
1911.05.20-22-én Beppu Bungo vizein volt.
1911.05.25 – 1911.06.06-ig Tsingtao kikötőjében horgonyzott.
1911.06.7-25-ig Tsifu-ban járt.
1911.06.27-1911.07.03-ig Tsingwangtao volt az állomáshelye.
1911.07.04-09-ig Porth Arthur-ban vetett horgonyt.
1911.07.10-16-án Dairen/Dalny-ben járt. Dairen a Liaotung-félszigeten van a Lüshun (Porth Arthur) haditengerészeti bázissal és néhány halászfaluval együtt. A Tsing-dinasztia 1898-ban bérbe adta a félszigetet a bázissal együtt az Orosz Birodalomnak. Ekkor kezdték Dairen-t építeni. Dairen-be 1903-ban mélyvízű kikötő és hajógyár épült. 1905-től a város a japánoké.⁴²³² A Monarchia tengerészeit lenyűgözte a város gyors fejlődése. A hajó korábban, 1907-ben már járt itt.
1911.07.18-23-án Chemulpo-t kereste fel.
1911.07.25 - 1911.08.04-én Wei-hai-we-ben járt.
1911.08.15 – 1911.09.06 között Tsingtao következett.
1911.09.08-26-án Sanghaj-ban volt.
1911.09.30 – 1911.10-15-ig Nagaszakit kereste fel.
1911.10.16-18 Sanghaj-ban állt meg.⁴²³³

„Mint már jelentettük, a «Kaiser Franz Josef I.» cirkáló Sanghajból Hankauba indult, és oda való érkezését már a mai napon jelezték. A nevezett hadihajó a hivatalos flottalista szerint a kisebb cirkálók csoportjába tartozik; hossza 98, szélessége 15, legnagyobb mélysége 5-6 méter és térfogata 4000 tonna, gépezetei pedig 8000 lóerőt képviselnek. Fel van szerelve 8 középnagyságú, 2 könnyű és 16 kis kaliberű ágyúval. Gyorsasága 19 tengeri mértföld, óránként; legénysége 441 ember. A cirkálót, melyet 1888-ban bocsátottak vízre, ezelőtt két esztendővel küldték a keletázsiai állomásozásra, amikor a «Kaiserin Elisabeth» csatahajót váltotta föl. A cirkáló parancsnoka Cicsi (Cicoli⁴²³⁴) Alfréd fregattkapitány.”⁴²³⁵

1911.10.22 – 1911.11.01-ig Hankow-ban (Hanfan, Hankou⁴²³⁶) volt ahol a 17 másik hadihajóval együtt hadba állították a zavargások elfojtására. Emberei részt vettek a nemzetközi rendelkezések védelmében vívott harcokban. Legénysége ekkor 441 fő. Mire Hankowba ért, a lázadók és kormányerők közötti csata a városban lezajlott, de nem dőlt el kié ténylegesen a város. Két kormánypárti hadosztály megtagadta a harcot a lázadók ellen. A fosztogatások mindennaposak voltak. A német Leipzig, Tiger és Vaterland hadihajók különítményt tettek partra, és a hankowi németek önkéntes csapataival együtt felvették a harcot a helyi maffia erőivel szemben.⁴²³⁷

⁴²³² <http://www.daochinasite.com/eng/places/dl1.shtml>

⁴²³³ Neugkeits-Welt-Blatt, Oktober 1911-10-19

Leitmeritzer Zeitung, Oktober 1911-10-21

Magyarország, 18. évfolyam, 1911-10-18 / 247. szám

⁴²³⁴ Linzer Tages-Post, Oktober 1911-10-19

⁴²³⁵ Világ, 2. évfolyam, 1911-10-20 / 249. szám

⁴²³⁶ Agrarmer Zeitung, Oktober 1911-10-18

⁴²³⁷ Inviertler Volkszeitung, Juli-Dezember 1911-10-20

Ez volt a Xinhai (Hsinhai) forradalom, ami alatt a Monarchia érdekeit védelmezte. A forradalom által 1912-ben létrejött Kínai Köztársaság.

Ebben az évben az SMS Kaiser Franz Joseph I.-et és az SMS Kaiserin Elisabeth-et átminősítették kiscirkálóvá.

1911.11.04 – 1912.05.01-ig Sanghaj-ban volt. Itt tartózkodása alatt a hajó zenekara fellépett a helyi Lyceum Színházban.⁴²³⁸

1911.12.02-án egy különítményt (2 tiszt és 42 tengerész) küldött Pekingbe és egy különítményt (1 tiszt és 38 tengerész) Tien-Tsinbe.⁴²³⁹ A hajó a parancs szerint akár 100 főt is partra tehetett volna.⁴²⁴⁰

„Az I. Ferenc József cirkálóról, mely jelenleg a kínai vizeken tartózkodik, Colbrig (Arthur Collorig) sorhajóhadnagyot harmincnyolc emberrel az osztrák és magyar kolónia védelmére Tiencinbe, Sziklay Aladár fregatthadnagyot és Worell dr. sorhajóorvost negyvenkét emberrel a pekingi követség őrségének megerősítésére Pekingbe rendelték ki.”⁴²⁴¹ A különítmény Pekingbe vonattal jutott el. A tiencsini katonai őrállomást két éve a Monarchia felszámolta és területet nemzetközileg védik. Ezért gondot jelentett a különítmény biztonságos elszállásolása. Pekingben a külképviseleten szállásolták el a különítményt, megfelelő laktanya hiányában.⁴²⁴² Pekingben Karl Löwe hadnagy vezetésével meg kellett védeni a követség épületét a támadóktól.⁴²⁴³

„Bécs, december 12. (Saját tudósítónk távirata.) A Zeit jelenti, hogy a Szigetvár czirkáló a napokban külön misszióval a szélső keletre indul. E misszió abból állana, hogy az I. Ferencz József czirkálóról, amelyet mint osztrák-magyar állomáshajót a kínai japán vizekre küldöttek, hazaszállítsa az 1908. évfolyam matrózait.”⁴²⁴⁴

1912.

„A keletázsiai cs. és kir. állomáshelyen, a Kaiser Franz Josef I. cirkálón nemrég történt törzs- és személyzeti csere alkalmával a pekingi követségőrség létszámát is fölemelték nyolcvanhat emberre. Ez az intézkedés igen hasznosnak bizonyult, mert a legutóbbi utcai harcok idején Löwe Károly sorhajóhadnagy, a különítmény parancsnoka, legénységének mostani állományával sikeresen tudta elhárítani a követség épületet fenyegető veszedelmet.”⁴²⁴⁵

1912.05.03-12-ig Tsingtao-ban volt.

1912.05.16 – 1912.07.20-ig ismét Sanghaj-ban horgonyzott. Itt csónakjaival 1912.07.01-én és 02-án is csónakversenyt nyert.

A hajó postáját Bécsből gyorsvonattal szállították Sanghaj felé, a szibériai vasútvonal felhasználásával.⁴²⁴⁶

1912.07.05-15-ig Tsinwangtao következett.

1912.07.14-19-ig Porth Arthurt kereste fel.⁴²⁴⁷

1912.07.19-30-án visszatért Tsifu-ba. (Chefoo)

1912.07.31 – 1912.08.02-ig Wei-hai-wei-ben volt.

1912.08.03-14-ig Tsingtao-ban horgonyzott.

1912.08.16-26-ig Sanghaj-ban volt.

1912.08.28-30-ig visszatért Tsingtao-ba.

1912.09.03-16-ig Yokohama-ban járt. A legénysége tiszteletét tette Meidzsi japán császár (1912.07.30+) temetésén.

⁴²³⁸ Österreichische Illustrierte Zeitung, Januar-Juni 1912-03-17

⁴²³⁹ Pilsner Tagblatt, Dezember 1911-12-24

⁴²⁴⁰ Egerer Anzeiger, Dezember 1911-12-03

⁴²⁴¹ Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-12-12 / 294. szám

⁴²⁴² Agrarzeitung, Dezember 1911-12-27

⁴²⁴³ Allgemeiner Tiroler Anzeiger, März 1912-03-05

⁴²⁴⁴ Az Újság, 1911. december/1, 9. évfolyam, 1911-12-13 / 295. szám

⁴²⁴⁵ Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-03-06 / 56. szám

⁴²⁴⁶ Grazer Tagblatt, Mai 1912-05-03

⁴²⁴⁷ Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-07-18 / 169. szám

1912.09.23-29-én Tsingwangtao-ban volt.
 1912.09.30 – 1912.10.03-ig Tsifu-ban járt.
 1912.10.10-én Chienpi-be érkezett.
 1912.10.11-én Taiping-be (Tajping) futott be.
 1912.10.12-én egy rövid ideig Wuhuba ment, majd folytatta útját, és befutott a Muke-tóba Nanking közelében.
 1912.10.13-15-ig Nankingban volt.
 1912.10.16-17-én Wuhu-ban horgonyzott.
 1912.10.18-24-én Siakwan, Nanking vizein volt.
 1912.10.24-én felkereste Chin Kiang-ot.
 1912.10.26-1912.12.02-ig és 1912.12.06-1913.01.29-ig Shanghai kikötőjében volt.
 (Egy cikk tévesen 1912.11.17-én a hajót Szaloniki kikötőjében véli felfedezni.)⁴²⁴⁸
 „Magyar matróz athléták. A haditengerészet által kiadott hivatalos jelentések már megemlékeztek arról, hogy Shanghaiban a Kaiser Franz Josef I. cirkáló hajónak legénysége közül két matróz egy ottani atletikai versenyen győzelmet aratott. Az érdekes versenyre vonatkozólag most maguk a hajón levő magyar matrózok küldik a következő érdekes leírást: Néhány nap óta hajónk, S. M. S. Kaiser Franz Jozsef I. horgonyt vetett Shanghai előtt. Már ez év tavaszán is egyszer itt voltunk és akkor az evezős versenyen hajónk két csónakja diadalmasan szerepelt. Shanghaiban körülbelül tízezer európai lakik, legtöbbje angol, akik hazájuktól távol is sokat foglalkoznak a sporttal és van egy sportklubjuk is. Ez a sportklub egy 2814 kilométeres távgyalogló versenyt írt ki és ez alkalommal egy itteni lap a tavaszi regatta győzteseit, minket, a versenyben való részvételre azzal akart rábírní, hogy gúnyosan megjegyze: „Szeretnénk látni, mit tudnak a matrózok a szárazon“. Bennünket ugyan nem nagyon kellett ugratni, noha még alig hevertük ki a nehéz japáni út fáradalmait, mégis rögtön tréninghez fogtunk. Szeretett parancsnokunk, Nauta Henrik beleegyezésével készültünk a versenyre. Tekintettel arra, hogy az összes itt állomásozó hadihajók legénységéből akadt résztvevő, a sportklub külön díjat tűzött ki az elsőnek beérkező matrózok számára. Pont kilenc órákor volt a verseny startja és 44 itteni sportemberen kívül igen sok matróz is a starthoz állt. Már a startnál körülbelül háromezer néző volt jelen és ez a szám a verseny végén felszorodott ötezerre. A közönség nem unatkozott mert a mi udvarias parancsnokunk partra rendelte hajónk zenekarát és az a legszebb zenei számokkal szórakoztatta a közönséget. Közben folyt a verseny és az ellenőrök lépten-nyomon lóháton, kerékpáron és az itt nagyon szokásos kétkerekű radlisba (riksa), melylyel a szegény chinai kuli szalad, követték a versenyzőket. Már az út felén körülbelül eldőlt, hogy a civilek megelőzik a matrózokat. Tényleg az angol civil sportklub egyik tagja 2 óra 30.5 mp. alatt mint első ért a célhoz, egy másodperccel később jött a második és 2 óra 46 perc 37 mp. alatt az első matróz. Nagyot nézek és szinte el se akarom hinni, hogy az első matróz bajtársam, egy magyar és még annyi időm sincs, hogy örömmönek kifejezést adjak, már beérkezik a második, aki ugyancsak a mi hajónkon szolgál, harmadik egy japán lett és aztán messze elmaradva a többi. Reális győzelmünknek nemcsak mi örültünk, hanem hajónk tisztikara is, mert tavaszi díjunkhoz egy új serleget és aranyérmét hoztunk. Shanghai, november 20.”⁴²⁴⁹

„Magyar győzelem Kelet-Ázsiában. Fiuméből jelentik: A Sanghai-ban állomásozó Ferenc József nevű osztrák-magyar csatahajó parancsnokának, lovag Nauta Henrik fregattkapitánynak ideérkezett értesítése szerint hadihajónk legénysége tevékeny részt vesz a keletázsiai város nemzetközi sportéletében. Különös előszeretettel futballoznak és ezen a téren — a nagyobbbrészt budapesti fiúkból álló válogatott csapat — legyőzte az angol hajó futballistáit. November 16-án pedig csupa magyar tengerészkatoná vitte el a kínai városban rendezett nemzetközi gyalogló verseny összes díjait. A parancsnok, továbbá Vécsey Sándor dr. sorhajó-orvos és Loewe Károly sorhajóhadnagy trenírozták a legénységet, amelynek kitűnő gyalogló képességeit egy gyakorlat alkalmából fedezték föl. Hetven versenyző között ötven az I. Ferenc József legénységéből került ki. Első lett Molnár László matróz, aki a 18 mérföldes távolságot 2 óra 50 másodperc alatt gyalogolta be; második lett Éberth János 2 óra 46 perc, 3 és fél másodperc alatt; harmadik Hanula Sándor 2 óra 57 perc alatt. Az idegen hadihajók tisztjei melegen gratuláltak a magyar győzteseknek, akik messze elhagyták a szárazföldi versenyzőket. A versenyt végignézte Sanghaj egész külföldi kolóniája, valamint több ezer kínai A verseny védője az angol főkonzul volt.”⁴²⁵⁰

⁴²⁴⁸ Neugkeits-Welt-Blatt, November 1912-11-07

⁴²⁴⁹ Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-12-25 / 305. szám

⁴²⁵⁰ Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-12-14 / 295. szám

„1912-ben, mint Ő Felseje «Kaiser Franz Josef I» czirkálójának orvosfőnöke (Vecsei Nándor) Shanghaiban tartózkodtam és úgy a tiszti orvos, mint a Chinese Isolation Hospital igazgatójának. Dr. S. M. Cox szívélyessége folytán alkalmam volt a járványt (pestis) és az ellene tett intézkedéseket megfigyelni.” Sanghai-ban már 1909-től kezdve jelen volt a pestis, amit a patkányok terjesztettek. A keletázsiai állomáshajónk Shanghai-ban évenként többször hosszabb ideig szokott tartózkodni és e körülmény folytán a hajó orvosfőnökének e város egészségügyét ismernie kell, hogy a 400 főből álló legénységénél a szükséges óvintézkedéseket megtegye. A pestis szempontjából a fődolog a hajót patkánymentessé tenni és meggátolni, hogy patkányok — melyek tudvalevőleg kitűnő úszók — a hajóra kerüljenek. Hajóra a patkányok főleg a horgonylánczok útján kerülnek, ezért egy tányérszerű széles karima erősítetik rájuk, amely a felkúszást megakadályozza. A patkányok elleni védekezésben az általános tisztaság a legjobb óvintézkedés; czirkálónkon azelőtt is alig észleltettek patkányok, a járvány ideje alatt az óvintézkedések még jobban megszigorítottak, továbbá fogakat és mérget osztottam ki oly helyeken, ahol tapasztalat szerint patkányok tartózkodni szoktak. Az így elejtett három patkány — mind más rattus — nem volt pestissel fertőzött (a Shanghai-i patkányok 70 %-arnus rattus, 30% M. decumanus).⁴²⁵¹

1913.

1913.02.01-17-ig Amoy következett.

1913.02.18 – 1913.03.03-ig Hong Kong-ban járt.

1913.03.06-13 között Pagoda Anchorage, Fochow következett.

1913.03.19-1913.05.05-ig Shanghai-ban volt. Részt vett a nagy sanghaji tűzvész eloltásában, mint a Hadihajós Oltóalakulat tagja.

1913.05.07-09 között Chin Kiang következett.

1913.05.09-12 között Siakwan, Nanking-nál horgonyzott.

1913.05.15-21-ig Riukiang-nál volt.

1913.05.21-27-én Hankow-ban horgonyzott.

1913.05.30 – 1913.06.18-ig ismét Sanghai-ban volt.

1913.06.21-31-ig Tsingwangtao következett.

1913.07.17-18-án Chemulpo-ban kötött ki.⁴²⁵²

1913.07.20 – 1913.08.25-ig ismét Shanghai vendégszeretét élvezte.⁴²⁵³ Az itteni zavargások miatt 2 tisztet és 50 tengerészt tett partra.

Az új kínai forradalommal kapcsolatban a pekingi nagykövetségi jelentések azt mutatják, hogy nincs közvetlen veszély a külföldiekre vagy a nagykövetségekre. Másrészt a sanghaji és nankingi konzuli képviselők arról számoltak be, hogy mindkét városban anarchia uralkodik, és minden észak felé vezető utat elzárnak a lázadó csapatok. A külföldiek nagy része elhagyta már mindkét várost.

— Pekingi lapértesülések szerint Nanking és Sanghaj kikiáltotta függetlenségét a pekingi központi kormányzattól. A központi kormányzat 4090 katonája átállt az új kormányhoz. Az Ingi-tótól délre a japánok csapatokat szálltak partra, hogy megvédjék a japán kereskedelmi állomásokat, amelyeknek át kell venniük a jávai konzulátusok irányítását is. Összesen 12 hadihajó érkezett Sanghaj kikötőjébe. Köztük öt japán, négy angol és két német. Osztrák hadihajó („Kaiser Franz Josef I”) is oda érkezett. A kínai kormány nagy csapatszállítmányokat küld délre a Peking-Hankov vasútvonalon. Csapataikat eddig kivonták Mongóliából. Juanschikkai (Jüan Si-Kaj politikus, katona és önjelölt császár) maga akar délre menni, hogy átvegye a legfelsőbb parancsnokságot.⁴²⁵⁴

1913.08.27-28-án Tsingtao-ba futott be.

1913.09.02-09-én Nagasakiban tartózkodott.

1913.09.09-11-ig Kagoshima kikötőjét kereste fel.

1913.09.14-17-én Yokohama-ba hajózott át.

Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-12-25 / 305. szám

⁴²⁵¹ Orvosképzés, 5. évfolyam, 1915 / 1-3. szám

⁴²⁵² Arbeiterwille - Neue Zeit, Juli 1913-07-19

⁴²⁵³ Pesti Hírlap, 35. évfolyam, 1913-07-26 / 176. szám

⁴²⁵⁴ Innsbrucker Nachrichten, Juli 1913-07-22

1913.09.19-24-én Kobe-ban volt.
 1913.09.25-én Hazaki-be ment.
 1913.09.25-27-én Itsukushima-t kereste fel.
 1913.09.30 – 1913.10.04-ig Wei-hai-wei-ben állomásozott.
 1913.10.04-09-ig Tsifu-t kereste fel.
 1913.10.10-15-ig Tsingwangtao-ban járt. Itt 1913.10.15-én átadta a kelet-ázsiai szolgálatot az érkező SMS Kaiserin Elisabeth-nek és elindult a hazai vizek felé.
 1913.10.21-23-án Hong Kong-ba érkezett.
 1913.10.29 – 1913.11.01-ig Szingapúrban járt.
 1913.11.02-03-án Penang következett.
 1913.11.10-15-én volt Colombo-ban.
 1913.11.24-27-én Aden-ben tartózkodott.
 1913.12.03-04-én volt Szuez-ben.
 1913.12.05-09-én Port Said kikötőjében volt.
 1913.12.15-én érkezett meg Polába.⁴²⁵⁵
 1913.12.17-én leszerelték a hajót. A legénység kitüntetését kapott az útról. Az érem körirata ez volt: SMS KAISER FRANZ JOSEF I. tengeri útja.



A távol-keleti körutazás emlékérméi⁴²⁵⁶

1914.

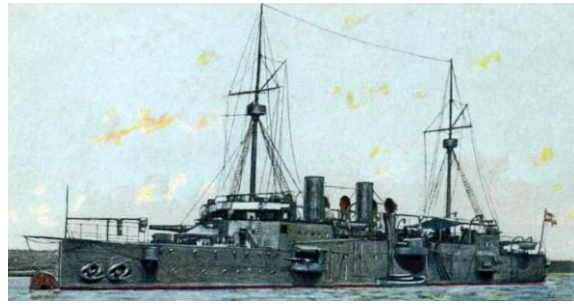
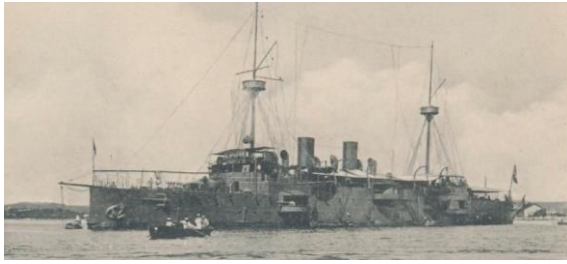
1914.08.01-én felszerelték és az Ötödik Hadihajóosztályba osztották be. Ez állt még az SMS Monarch, SMS Wien és SMS Budapest partvédő páncélosokból és az SMS Panther cirkálóból. Állomáshelye 1914.08.11-től a köteléknek Cattaro.
 1914.08.15-én áthajózott Budua-ra (Budva, Montenegró).

1914.08.27-én egy 15 cm-es lövedék találta el a fedélzetén, de a találat szerencsére nem követelt áldozatot. Mivel a nyílt tengeri harchoz a hajót már öregnek találták, a cirkáló a továbbiakban csak egy hadműveletben – albán Durazzo megszállásában – vett részt (tüzérségi támogatással), ettől eltekintve végig az öbölben maradt.

Lőtte a Lovcseni (Krstac nyereg) ellenséges francia – montenegrói ütegeket 1914.09.11-én és 1914.10.02-án. A franciák 8 nehézlöveget állítottak itt fel. A csatába az SMS Radetzky osztály egységei is besegítettek és két löveg elvesztése után elűzték a lövegeket.

⁴²⁵⁵ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

⁴²⁵⁶ <https://www.medalbook.com/europe/austria/austria-imperial/medals-decorations/far-eastern-cruise-medal-s-m-s-kaiser-f-joseph-i/far-eastern-cruise-medal-s-m-s-kaiser-f-joseph-i-1>



4257



*A hajó Cattaróban*⁴²⁵⁸

1915.

1915-ben a Cattaro-öbölben állomásozott, és fegyvereivel tüztámogatást nyújtott a montenegrói hadsereg ellen.

„Az „I. Ferenc József“ cirkálón szolgáló soproni fiatalember egy kissé későn érkezett levélben a következőképpen írja le a Polában rendezett lissai ünnepélyt: „Tegnap ültük meg a lissai nagy tengeri ütközet évfordulóját. A nap délutánján különféle versenyek voltak katonazenével kísérvé, este pedig lampionokkal és fáklyákkal kivilágított számos csónakkal jártuk körül szeretett öblünket, lelkes „hurrá“ kiáltásokkal. Az öböl legnépesebb részén, ahol „I. Ferenc József“ hajónk áll kikötve, megállottunk. A hegyen egy gyönyörűen utánzótt hajóparancsnoki híd volt, melyen két tengerész Tegethoffot és szolgálati tisztjét utánozta. Közben üdvövéseket is adtak le. E jelenetet hajónk két erős fényszórója világította meg. Ekkor a katonazenekar az osztrák, majd a magyar himnuszt játszotta, melyet a tisztek, valamint a legénység együtt énekeltek. A himnusz eléneklése és egy háromszoros „hurrá“ kiáltás után, mely ugyancsak lelkes visszhangot nyert a lakosságtól, befejeződött a mi kedves és emlékezetes ünnepélyünk.”⁴²⁵⁹

1916.

1916.01.08-tól a Lovcseni ütegeket lőtte az Ötödik Hadihajóosztály tagjaival együtt. A három napig tartó zárótűz eredményeként az Osztrák-Magyar XIX. hadtest 1916.01.11-én elfoglalta Montenegro fővárosát Cetinjét. A montenegrói harcok 1916.01.16-án értek véget.

⁴²⁵⁷ https://www.youtube.com/watch?v=Nb27nHTm_Mg

⁴²⁵⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I

⁴²⁵⁹ Soproni Napló, 19. évfolyam, 1915-07-29 / 171. szám

1916.02.26-án Durazzo-nál (Durrës, Albánia) szétlőtt 2 db 15 cm-es partvédő ágyút.

SMS Kaiser Franz Joseph I. ez után a háború végéig Bocce di Cattaro-ban maradt.

1917.

A hajót 1917.02.07-én leszerelték és Cattaroi (Baosic mellett) lett, őrhajó, csökkentett legénységgel.

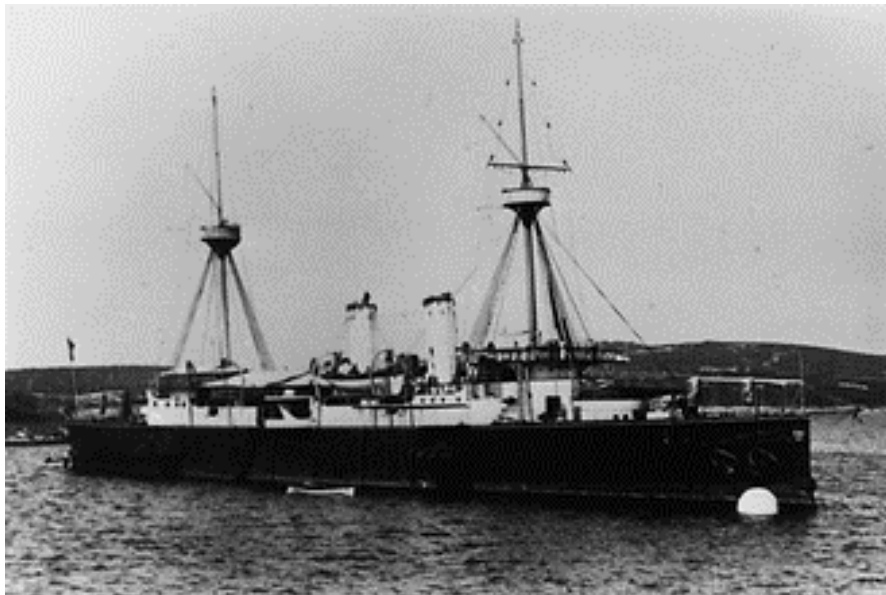
1918.

1918.02.01-én az SMS Kaiser Franz Joseph I. felvonta a vörös lobogót a lázadás során, de gyakorlatilag semleges maradt.

Ebben az évben leszerelték a 15 cm-es L/35-ös és a 4,7 cm-es L/44-es lövegeit, valamint a ballonelhárító légvédelmi fegyverzetét. Részben lakóhajó lett.⁴²⁶⁰ 1918.03.14-től a cattarói parancsnokság főhadiszállása.

1918. október 31-én névleg „Jugoszlávia” kapta meg.

A szövetséges hatalmak részéről, olasz, brit és francia egységek 1918.11.09-én foglalták el Cattaróban, és 10-én (máshol 11-én) adták át Franciaországnak.



A hajó a háború után

1918 decemberétől a körzetben lévő és leszerelt egykori Monarchia béli hadihajón található lőszert, ezen a hajón raktározta el. A hajó a Rodoni szigettől keletre, a Zajnicai-öbölben horgonyozott, francia őrséggel a fedélzetén. A hajó és a part között a kapcsolatot az angol HMS Glasgow könnyűcirkáló biztosította. A hajó a fokozott robbanásveszély miatt állt távol a parttól.

1919.

A franciák a hajót lőszerszállítóvá alakították át.

1919.10.17-én Kumbornál (Bocche di Cattaróban - Zajnicai – öböl) volt kikötve, amikor egy heves bóra viharban elsüllyedt. Az elsüllyedés okaként azt állapították meg, hogy több fedélzeti nyílás is nyitva volt, rosszul volt lehorgonyozva a hajó, illetve a vihar miatt a felhalmozott lőszer is elmozdult.⁴²⁶¹

A hajón ekkor 17 fős francia legénység volt. Nincs adat, arról, hogy hányan éltek túl a szerencsétlenséget.

⁴²⁶⁰ https://buvarregesz.blog.hu/2009/05/14/ujabb_expedicio_a_ferenc_jozsef_sms_kaiser_franz_josef_i_cirkalo_feltarasara

⁴²⁶¹ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I

A hajóroncshoz holland bűvárok (van Wieneen cég) 1922-ben lemerültek és a felszínre hozták a hajó fedélzeti daruit. Elégtelen felszerelés híján a hollandok a hajótestet nem tudták kiemelni. Felemelte a hajót úgy, hogy két hajó közé fogták és felhúzták kötelekkel és elkezdték kipakolni a lőszereket, de egy nagyobb vihar miatt levágták a kötelekről a hajót, nehogy a másik két hajó is vele együtt boruljon.⁴²⁶²

1967-ben a jugoszláv hajómentő cég, a Brodospas is felkereste a roncsot, ami azóta is a tengerfenéken nyugszik. Ekkor leszerelték a roncson lévő fő lövegeket. Két darab 15 cm-es ágyú ma a montenegrói Cetinjében látható. Ugyan ott volt a hajó lövegtornya is, mint győzelmi trófea. A torony páncél burkolata idővel eltűnt, majd az 1980-as évekre csak a torony váza maradt meg. Leszerelték a 4,42 m átmérőjű, háromszárnyú Griffith-hajócsavarokat is. Ekkor újabb nyílásokat vágtak a hajó oldalába.⁴²⁶³



4264

2007-ben és 2009-ben a hajóroncsot magyar bűvárok keresték fel. Bevonták a munkába Dr Balogh Tamást, aki a Zenta cirkáló, és a Streiter romboló feltárásakor a történelmi kutatásokat, és a fotók-videók alapján a rajz-dokumentációkat készítette. A roncs kutatásában nagy segítség volt a bécsi Hadtörténelmi Levéltárban Balla Tibor százados, aki a cirkalóról ott fellelhető dokumentumokat, rajzokat, fotókat a rendelkezésünkre bocsátotta, és az expedíción személyesen is részt vett.⁴²⁶⁵

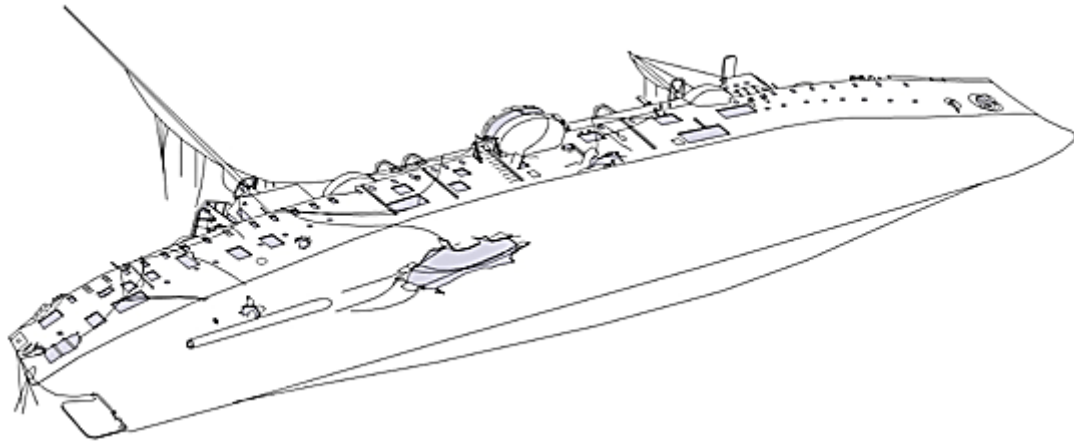
A hajó 45 m-mélyen van a vízalatt.

⁴²⁶² <https://rtl.hu/fokusz/2023/07/12/roncs-kutato-buvar-ferenc-jozsef-cirkalo-tortenelem-merules-tenger-hadihajo-csatahajo>

⁴²⁶³ <https://www.aquanauta.hu/hu/550-tudastar/3285-sms-ferenc-jozsef.html>

⁴²⁶⁴ https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b3/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I_Cannons.jpg

⁴²⁶⁵ https://buvarregesz.blog.hu/2009/05/14/ujabb-expedicio_a_ferenc_jozsef_sms_kaiser_franz_josef_i_cirkalo_feltarasara

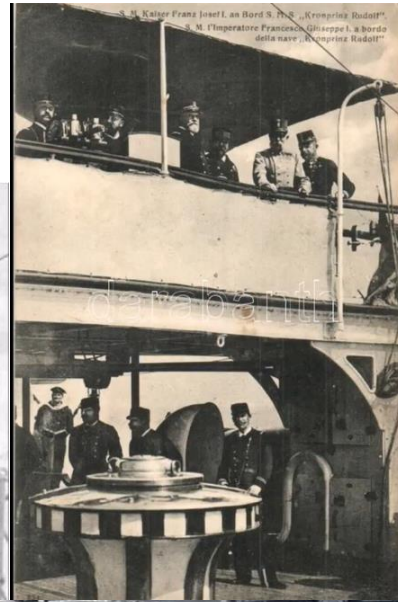


A hajó a bal oldalon fekszik a laza, iszapos aljzaton. Feltűnő a hajótest oldalán 1922-ben és 1965-ben vágott sok lék, ahol bűvárok a löszert kiszedték. A tatrészen már nincs ott a hajócsavar, csak a csonka tengelyvég (a 4,42 m átmérőjű háromszárnyú Griffith - csavarokat a Brodospas cég távolította el 1967-ben). Az orr- és fartőke mentén megtalálhatók a nyitott torpedóvető-csővek. Az árbocok még a víz alatt is kimagasodnak a fedélzetből. Az első hídon a kormányállásban még mindig ott áll a sárgaréz kormányoszlop. A mostani merülés tisztázta, hogy hajó orrán a helyén van mindkét főhorgony. Így megvan a baleset oka is. A hajó a parthoz volt kikötve és a vihar (esetleg szabotázs) következtében elszabadult túlterhelt hajón, az őrszemélyzet valószínűleg nem tudta hogyan kell a horgonyokat leengedni, így a hajó messze elsodródott a parttól, felborult és elsüllyedt. A hajótest oldalán mindenféle a gránátok kivető tölteteihez használt robbanóanyag – az úgynevezett „makaróni” – hever. A szanaszét heverő töltetek nagy csomó nádszálla hasonlítanak. Megtalálták a hajó tatján a feliratot is. A videó anyag, és a fotók, valamint a bűvárok által készített vázlatok, leírások alapján Balogh Tamás elkészítette a hajó állapotrajzát.



4266

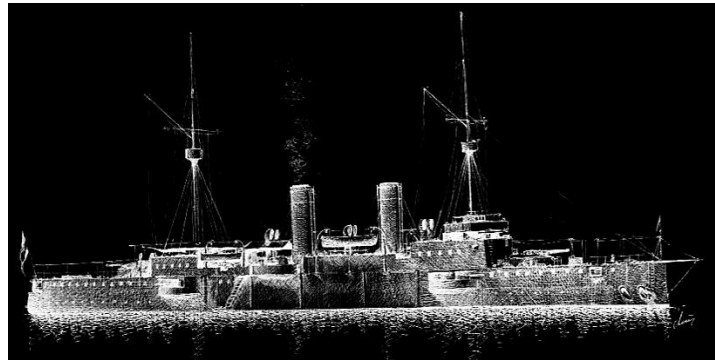
⁴²⁶⁶ https://buvarregesz.blog.hu/2009/05/14/ujabb_expedicio_a_ferenc_jozsef_sms_kaiser_franz_josef_i_cirkalo_feltarasara



4267

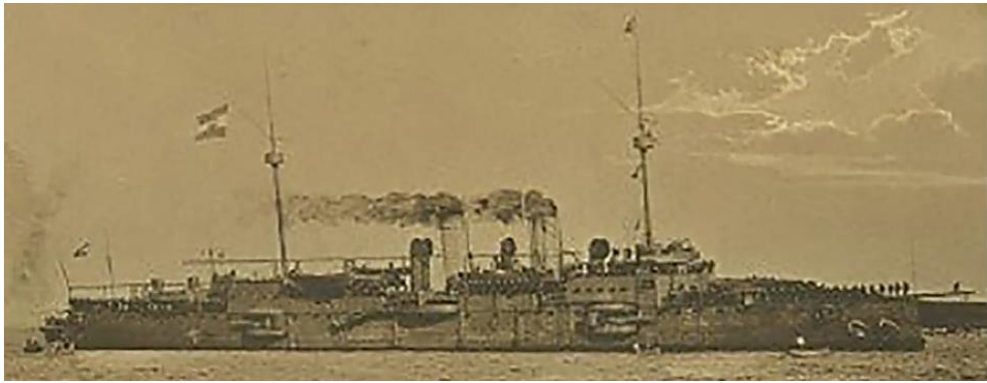


4268

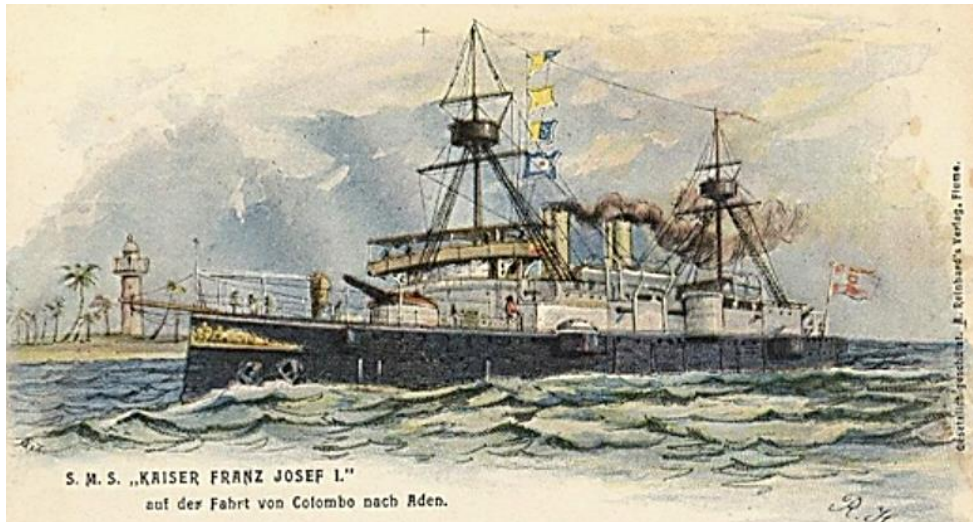


4267 <https://www.youtube.com/watch?v=fPBk8YdENq4>

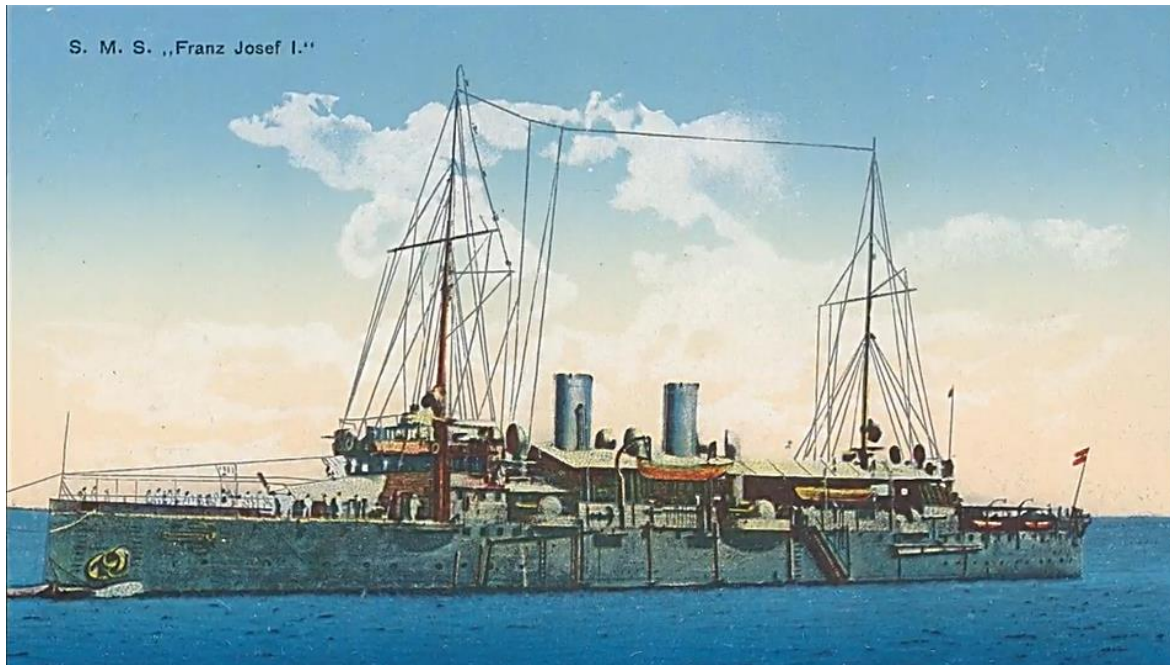
4268 <http://www.vizalattifotozas.hu/kaiser-franz-joseph-i-sms-%E2%80%A0A01919-adria-horvatorszag/>



4269

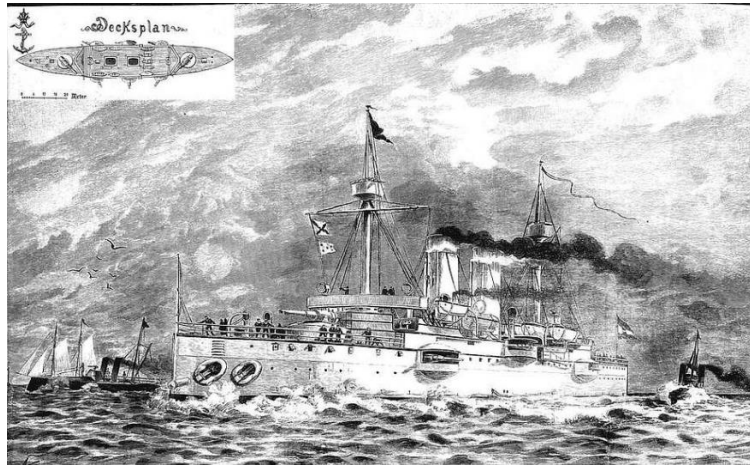


4270



4271

4269 https://www.youtube.com/watch?v=Nb27nHTm_Mg
 4270 https://www.buvarinfo.hu/zarterimerulesek/2011/201109_10_sms_ferencj.html
 4271 https://www.youtube.com/watch?v=Nb27nHTm_Mg



4272



©www.kriegsmarine.at

A hajó tisztikara⁴²⁷³

⁴²⁷² <https://picryl.com/media/rammkreuzer-kaiser-franz-joseph-i-5e2827>

⁴²⁷³ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>



4274

A hajó roncsához 2013-ban is vezettek kutatóexpedíciót. Sajnos, több részét is ellopták a roncsnak, például a hajó nevének betűinek egy részét.

Speciális irodalom:

Dr. Balogh Tamás a TIT Hajózástörténeti Klub elnöke részben a bécsi osztrák hadi levéltárból származó dokumentumok alapján megírta a cirkáló történetét, amelyet a tengeri feltárás alapján kiegészít. Könyve 2024-ben jelent meg.

A hajón szolgált:

Kankovszky Ede - korvettkapitány –hajóparancsnok

Bíró Albert – altiszt

Riedl Károly – tizedes

Gál Ferenc – tizedes

Fajcsik Sándor torpedókezelő⁴²⁷⁵

Parancsnoka:

1890-1892. Habsburg-Lotharingiai Károly István sorhajókapitány, 1893-tól ellentengernagy.

1892-1894. gróf Rudolf Montecuccoli (Montecuccoli-Polinago Rudolf gróf) fregattkapitány⁴²⁷⁶

1895. május és október között nemes Pirkershausen Ferencz Antal sorhajókapitány

1896. Spetzler Emil sorhajókapitány

1896. Adamovics Károly sorhajókapitány

1897-1898. Leopold Ritter von Jedina fregattkapitány, majd sorhajókapitány (utóbb báró és altengernagy)⁴²⁷⁷

1903-1904. Friedrich Freiherr von Kohn⁴²⁷⁸ sorhajókapitány

1904. John Frigyes fregatta kapitány

1905-1907. Budlay Ferdinánd (Talán inkább Budlay Nándor-ról lehet szó.) kapitány

1907-1908. Wilhelm Pachner kapitány

1910. Ottokar Schuberth fregattkapitány

1910-1911 Alfred Cicoli (Cicsi Alfréd) fregattkapitány

1912. lovag Nauta Henrik fregattkapitány (utóbb, nyugállományú ellentengernagy)

Admirális:

1894. Károly István főherceg ellentengernagy

1902. Leopold Ritter von Jedina altengernagy

⁴²⁷⁴ <https://rtl.hu/fokusz/2023/07/12/roncs-kutato-buvar-ferenc-jozsef-cirkalo-tortenelem-merules-tenger-hadihajo-csatahajo>

⁴²⁷⁵ https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I

⁴²⁷⁶ Grazer Tagblatt, Mai 1892-05-04

Magyarország, 11. évfolyam, 1904-10-08 / 241. szám

⁴²⁷⁷ Révai Nagy Lexikona, 10. kötet: Hérol-Jób (1914) J / Jefferson

⁴²⁷⁸ Neue Freie Presse, Mai 1903-05-28