

## **Kaiser Karl VI. cirkáló 1898**

### ***SMS Kaiser Karl VI nagycirkáló – koshajó- torpedózúzó, vértezett cirkáló, kos orrú páncélos czirkáló, ágyúnaszád, páncélos cirkáló<sup>5068</sup>***

Testvérhajója nincsen, megnövelt változata a SMS Sankt Georg páncélos cirkáló.  
A Monarchia harmadik páncélos cirkálója a Kaiserin und Königin Maria Theresia.  
SMS = Seiner Majestät Schiff = Öfelsége hajója

#### **Vízkeszorítása:**

Üresen: 6 265,6 - 6 300 tonna (6 166 hosszú tonna)  
Vízkeszorítása feltöltve: 6.864 hosszú tonna (6.973,7 t)

#### **Méretei:**

Hossza 112,2 m az egyenesek közötti hossza  
117,9 m – 386 láb 10 hüvelyk a vízvonalon  
118,96 m - 390 láb 3 hüvelyk<sup>5069</sup> a teljes hossza  
Szélessége 17,27 m - 56 láb 8 hüvelyk  
Merülése 6,26 m – 7,27 m (6,75 m – 22 láb)  
Merülése centinként 13,88 tonna  
Árbovmagasságok a főfedélzet felett: Főárbovc: 25,11 m, Előárbovc 25,13 m  
Orrárbovc a bójákhoz történő rögzítéshez: 8 m  
A medersornál lengéscsillapító borda.

#### **Meghajtása:**

16 db Belleville kazán<sup>5070</sup> – Julien Belleville által Franciaországban kifejlesztett, korai tengeri vízcsöves kazán. Ezeket a Maudslay, Sons and Field of Britain London gyártotta. Üzemi nyomás 18,3 atm. A kazánok 54 tüztérrel rendelkeztek.<sup>5071</sup> (Máshol tévesen 16 db Yarrow vagy Belleville széntüzelésű kazán szerepel, 11 atm. üzemi nyomással.)  
2 db álló 4 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép  
(A hajtóműveket a hajót építő triezsti Stabilimento Tecnico Triestino (STT) hajógyárban építették)  
2 db 3 szárnyú, kifelé forgó, acél hajócsavar, 4,88 m átmérővel<sup>5072</sup>  
1 db kormánylapát

#### **Teljesítménye:**

12 300 LE (9044 kW) (Máshol 12 000 LE – 8 900 kW)  
1904.04.21-én: 13 753 LE

**Sebessége:** 20 cs (20,83 cs - 129,44 fordulatszámmal) = 38,58 km/h

**Hatótávolsága:** 3000 tmf, 10 cs. sebességgel

**Üzemanyag:** Békeidőben: 500 hosszú tonna kőszén (510 t)

Max. szénterhelése: 818 hosszú tonna kőszén (831 t)

Max. szénterhelése: 757 hosszú tonna brikett (brikett 1 022,7 m<sup>3</sup>)

<sup>5068</sup> Budapesti Közlöny, 36. évfolyam, 1902-06-28 / 147. szám

Magyar Nemzet, 19. évfolyam, 1900-07-19 / 196. szám

<sup>5069</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Kaiser\\_Karl\\_VI](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Karl_VI)

<sup>5070</sup> Magyar Polgár, 24. évfolyam, 1901-05-23 / 116. szám

<sup>5071</sup> <https://www.armedconflicts.com/CR-SMS-Kaiser-Karl-VI-t31073>

<sup>5072</sup> <https://web.archive.org/web/20160304221556/http://kriegsmarine.hu/hk/cirkalok.pdf>

**Személyzete:** 1907-ben 549 fő (27 tiszt és 522 tengerész)  
 (535 – 550 fő pályafutása során)  
 A Tartalék Hajórajban 14 + 291 fő.  
 Felszerelési készenlétkben 7 + 123 fő.  
 Az 1-es Tartalékban 3 + 62 fő.

**Páncélzata:**

vízvonalon 170 -180 mm (7,1 hüvelyk elől és hátul) - 220 mm (8,7 hüvelyk középpen a fő gépeknél és a lőszeraktáraknál)

fedélzeten 32 mm (1,3 hüvelyk) - 64 mm (2,5 hüvelyk)

kazamata lövegek 75 mm (8,1 hüvelyk) - 80 mm – 150 mm (15 cm-es ágyúknál külön-külön kazamatában)

felépítményen 200 mm (3 hüvelyk) elől és oldalt és 100 mm felül, 190 mm hátul

lövegtornyon 200 mm elől és oldalt, 180 mm hátul, 50 mm felül

barbetek 205 mm (3,9 hüvelyk)

A páncéllemezek a Witkowiß bánya- és vasműipari üzemből származnak.<sup>5073</sup> A páncélt sokan Harvey típusú<sup>5074</sup> páncélnak tételezik fel. Valójában már a Monarch osztály és a Kaiser Karl VI. is, a korszerű, Friedrich Krupp AG-féle „cementált” nikkellacélját kapták meg.

A hajótest „a legjobb Limets-Martins acélból készült. A fedélzet két oldalát 2 méter magas és 220 milliméter vastag nickel-aczél páncél védi. A páncéllemezek a tenger színe alatt még 115 méternyire védik a hajótestet. A középfedélzet citadellája azonkívül még 60 milliméteres és redui-k pedig 80 milliméteres páncél által vannak védve.”<sup>5075</sup>

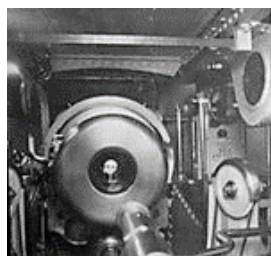
**Fegyverzete 1900-ban:**

2 db (2x1) 24 cm (238 mm) (9,4 hüvelyk) L/40 C/94 Krupp ágyú (Krupp K/9415 típusú ágyú) 215 kilogramm nehéz lövedékeket 700 méteres kezdetleges gyorsasággal 14 kilométernyire képes tüzelni. A két ágyúóriás önálló páncélos toronyban van elhelyezve. A lövegtornyot kézi erővel forgatták és a lövegcsövet is kézi erővel emelték és süllyesztették. A Habsburg osztályon és a St. George-n ezeket géppel működtették. Így, azoknál 1,5-2 szerte lassabban lőtt.<sup>5076</sup> Van olyan forrás, pl. Storia Militarie No. 21, 1995, amely a tornyokat elektromos meghajtásúnak írja le. A lövegcsövek mozgásáról nem ír.

Csőemelés +20 ° és - 4° Lőszerkészlet: 80 db páncéltörő lövedék és 80 db repeszgránát lövegcsövenként.

Távolság	Vaslemez	Harvey páncélja	Cementezett Krupp páncél
6000 m	430 mm	---	---
10.000 m	300 mm	180 mm	120 mm

*Páncéltörő képesség*



*A fő lövegcső hátulról nézve<sup>5077</sup>*

<sup>5073</sup> Die Arbeit, Juli-Dezember 1900-07-19

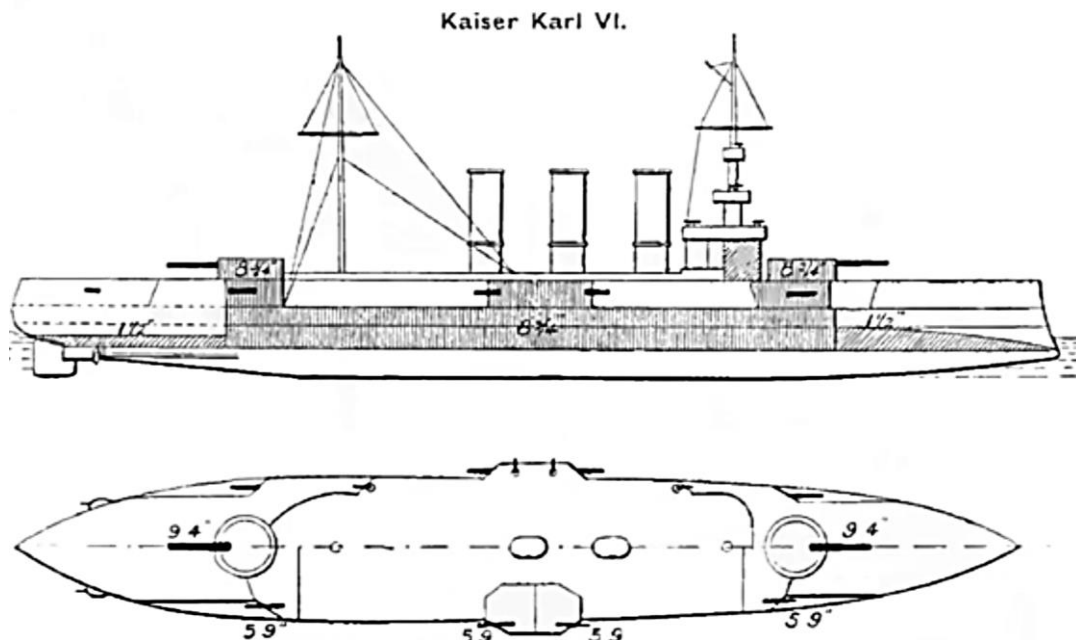
<sup>5074</sup> Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 3. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

<sup>5075</sup> Magyar Hirlap, 8. évfolyam, 1898-09-04 / 244. szám

<sup>5076</sup> [https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS\\_Kaiser\\_Karl\\_VI\\_\(1898\)](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Kaiser_Karl_VI_(1898))

<sup>5077</sup> [https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS\\_Kaiser\\_Karl\\_VI\\_\(1898\)](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Kaiser_Karl_VI_(1898))

8 db (8x1) 15 cm (149,1 mm) (5,9 hüvelyk) L/40 K-96 Skoda gyorstüzelő ágyú  
 (Kettő előre néz, kettő hátra néz, kettő a jobb és kettő a baloldalon volt.)  
 Csőemelés + 20° és - 4° Lőszerkészlet lövegcsőenként 20 db páncéltörő lövedék,  
 130 db repeszgránát és 30 db shrapnel lőszer.



5078

2 db 7 cm (66 mm) (2,6 hüvelyk) L/18 ágyú csónak löveg  
 lőszerkészlet 70 db robbanó és 70 db shrapnel csőenként.  
 16 db 4,7 cm (1,9 hüvelyk) L/44 gyorstüzelő Skoda ágyú Csőemelés +20° és - 10°  
 lőszerkészlet csőenként 750 db robbanó lőszer, 100 db páncéltörő lövedék.  
 2 db 4,7 cm (1,9 hüvelyk) L/33 gyorstüzelő francia Hotchkiss löveg  
 (Az egyiket 1917-ben kicserélték 1 db 66 mm L/50 AA hazai gyártású légvédelmi  
 lövegre.)  
 2 db 8 mm-es (0,31 hüvelyk) Skoda géppuska (golyószóró) Csőemelés +20° és - 17°  
 2 db 45 cm (17,7 hüvelyk) víz feletti torpedócső (Torpedókészlet 6 db.)  
 Indítási szög 32° től 122°-ig.

#### Fegyverzete 1917-ben:

2 db (2x1) 24 cm (238 mm) (9,4 hüvelyk) L/40 C/94 Krupp ágyú  
 8 db (8x1) 15 cm (149,1 mm) (5,9 hüvelyk) L/40 K-96 Skoda gyorstüzelő ágyú  
 1 db 66 mm L/50 AA hazai gyártású légvédelmi lövegre.  
 14 db 4,7 cm (1,9 hüvelyk) L/44 gyorstüzelő Skoda ágyú  
 2 db 4,7 cm (1,9 hüvelyk) L/33 gyorstüzelő francia Hotchkiss löveg  
 1 db 0,7 cm 8 MG 07/12-es légvédelmi géppuska  
 2 db 45 cm (17,7 hüvelyk) víz feletti torpedócső  
 A hajó villamos világításra van berendezve és ezért négy 25.000 gyertyafénnyel bíró ívlámpával (kereső  
 lámpa) és 350 izzólámpával van ellátva.<sup>5079</sup> A hajó minden helyiségét villamossággal világítják.<sup>5080</sup>

Drót nélküli telegráf van rajta 1912-ben.<sup>5081</sup>

<sup>5078</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=Lpdt6KqS8UQ>

<sup>5079</sup> Magyar Hírlap, 8. évfolyam, 1898-09-04 / 244. szám

<sup>5080</sup> Pesti Napló, 49. évfolyam, 1898-09-03 / 243. szám

<sup>5081</sup> Elektrotechnika, 5. évfolyam, 1912-03-15 / 6. szám

**Csónakok:**

2 db gőzcsónak, 1 db nagybárka, 1 db I. oszt. nagycsónak, 1 db I. oszt. mentőkutter,  
1 db I. oszt. kutter, 2 db II. oszt. kutter, 1 db I. oszt. gigg, 1 db II. oszt. gigg, 2 db jollboot,  
1 db jolle, 2 db kiscsónak.

**Horgonyok:**

3 db Tyszak típusú horgony: 4595 kg, 4595 kg, 4300 kg.  
3 db Admiralitás típusú horgony: 962 kg, 514 kg, 258 kg.

**Ismertető jegyek:** 3 kémény, túl nagy szellőző kürtők, egy kisebb daru.

Különösen szép a tengernagyi szalon, melynek fehér alapszínét dús aranyozás ékíti. Bútorai olajzöld színűek. Van e szalonban két gyönyörű történelmi festmény is Kircher festőtől.<sup>5082</sup>

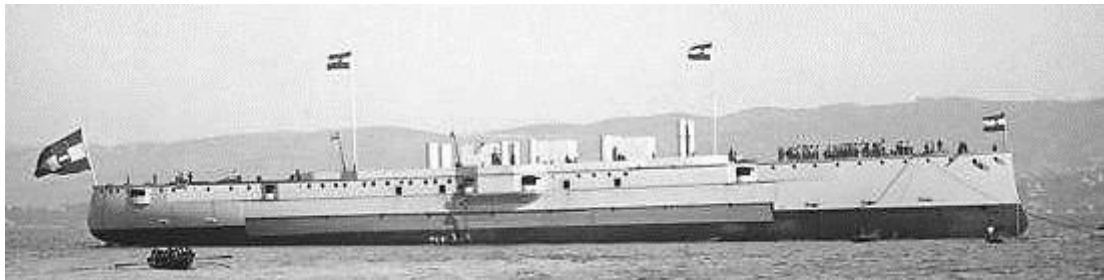
**Épült:** Stabilimento Tecnico Triestino<sup>5083</sup> - Triesti Bauwerft STT (Stabilimento Tecnico Triestino)

Építési költsége 11 millió korona (11 018 051 korona, máshol 11 015 562 korona), ami megegyezett az SMS Kaiser Franz Joseph I. és az SMS Kaiserin Elisabeth együttes építési költségével.<sup>5084</sup>

**Építés kezdete:** 1896.06.01.

**Nevének jóváhagyása:** 1898.05.15. I. Ferenc József császár és király Hermann Spaun altengernagy előzetes érvelésére jóváhagyta a nevét.

**Vízrebocsátás:** 1898.10.04-én a császár névnapján. A keresztanya, Izabella főhercegnő, Friedrich főherceg hitvese volt. Ez volt az első háromkéményes cs. és kir. hajó, és az utolsó hadihajó, amit a San Rocco Hajógyár Ausztria számára épített. A hadihajó építést a San Marconál lévő gyár folytatta.



*A vízrebocsátott hajó<sup>5085</sup>*



*A hajó felszentalése<sup>5086</sup>*

<sup>5082</sup> Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-03-25 / 83. szám

<sup>5083</sup> Bak József, Csonkaréti Károly, Lévai Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984

<sup>5084</sup> [https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS\\_Kaiser\\_Karl\\_VI\\_\(1898\)](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Kaiser_Karl_VI_(1898))

<sup>5085</sup> [https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS\\_Kaiser\\_Karl\\_VI\\_\(1898\)](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Kaiser_Karl_VI_(1898))

<sup>5086</sup> [https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS\\_Kaiser\\_Karl\\_VI\\_\(1898\)](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Kaiser_Karl_VI_(1898))

**Próbautak kezdete:** 1900.03.29.  
**Hadrendbe állt:** 1900.05.23.  
**Hadrendből kivonták:** 1918.03.19.  
**Lebontották:** 1922-ben Nápolyban

#### **Megépítésének oka:**

A fejlesztést Maximilian Daublebsky von Sterneck vizeadmírális (altengernagy kezdeményezte. Ő volt a Lissai tengeri csatában az SMS Erzherzog Ferdinand Max parancsnoka. Oka, hogy az 1890-es években a Monarchiának csak egy páncélos cirkálója volt.

A terveket **J. Kellener** hajóépítő mérnök készítette a „Rammkreuzer D” minta alapján, aki egy 6000 t vízkiszorítású, modern, erős övpáncélzattal felszerelt hajót képzelt el. A flotta további hajóit már Siegfried Popper tervezte. A hajóépítéseket Mollier Ede mérnök vezette<sup>5087</sup>.

Építési költsége 11 millió korona (11 015 562 korona). Ebbe benne volt az SMS Kaiserin Franz Joseph I. és SMS Kaiserin Elisabeth lövegei is. Ennek oka, hogy a flotta költségvetését a magyar pénzügyi bizottság rendre gátolta. Így a flotta a költségvetésben folyton manőverezett. Például az SMS Erzherzog Ferdinand Max újjáépítésére kérnek pénzt, mert új hajó építését a magyarok nem támogatták. Végül az SMS Erzherzog Ferdinand Max esetében a felújításból ténylegesen egy új hajó épült és az SMS Erzherzog Ferdinand Max-ot kivonták a forgalomból.

Az elektromos- és tűzvezető rendszereket a Krupp szállította. Az első háromkéményes hajója a Monarchiának.

A hajó építése az olasz Vettor Pisani-osztályra volt válasz.<sup>5088</sup> Az olasz hajónak csak 15 db 152 mm-es lövege volt. Szintén erősebb volt a francia Joan of Arc-nál.<sup>5089</sup>

SMS Kaiser Karl VI nagycirkáló a korábbi SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia cirkáló terveinek felhasználásával készült, de annál sokkal erősebb lett a fegyverzete, páncélzata és a sebessége is nagyobb lett. Súlya pedig 810 tonnával lett nagyobb, míg sebessége csak 1,5 csomóval haladta meg elődjét<sup>5090</sup>. Felépítménye lényegesen kisebb, mint az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia felépítménye és a hajó két oszlopárboca is egyszerűbb lett a stabilitás végett.

A hajó történetét a korabeli sajtó segítségével próbálom teljesebbé tenni. Sajnos, a sajtó a hajó valós hollétéről gyakorta ad téves információt. Ezt igyekszem korrigálni, ott, ahol erre módomban van, több forrás tükrében. Ez a KuK első háromkéményes hadihajója és egyben az utolsó nagyobb hadihajó, ami a San Rocco Hajógyár-ban épült. Ettől kezdve a nagy hadihajók a San Marcóban épültek.<sup>5091</sup>

1897.

1897-ben így vélekedd róla a magyar közvélemény:

„Kaiser Karl VI. Minekutánna van Tiger, Elster, Kibitz nevű hajónk (a mienk is, teringette, mert fizetünk bele, mint a köles), leszen Kaiser Karl VI. nevű első osztályú kos orrú páncélos czirkálónk. Azokat az igen előkelő és mély jelentőségű, csillogó elmességű és minden honfiúi szívet megdobogtató német állatneveket csak le tudjuk valahogyan fordítani a kis Ballagiból, mi bús szittyák. De hogy kicsoda az a Kaiser Karl VI., arról nem világosít fel még a nagy Ballagi sem.”<sup>5092</sup>

<sup>5087</sup> Magyarország, 13. évfolyam, 1906-09-29 / 236. szám

<sup>5088</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Kaiser\\_Karl\\_VI](https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Karl_VI).

<sup>5089</sup> <https://evgeny-zelikov.livejournal.com/21340.html>

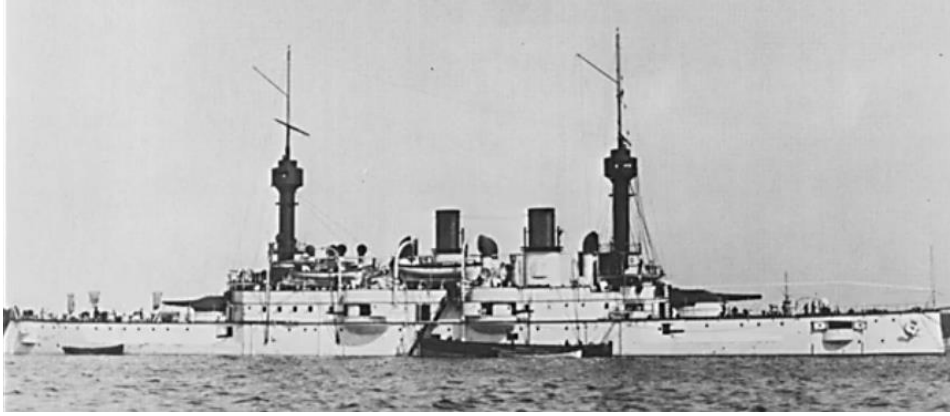
Storia Militare No.21 ANNO III GIUGNO 1995 ISSN 1122-5289 (Parma-Italy)

KAISER KARL VI, Az Osztrák-Magyar Haditengerészet első modern páncélozott cirkálója Erwin F. Ziche cirkálók fejlesztése a császári és királyi haditengerészetben

<sup>5090</sup> [https://ru.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Kaiser\\_Karl\\_VI\\_\(1898\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Karl_VI_(1898))

<sup>5091</sup> <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

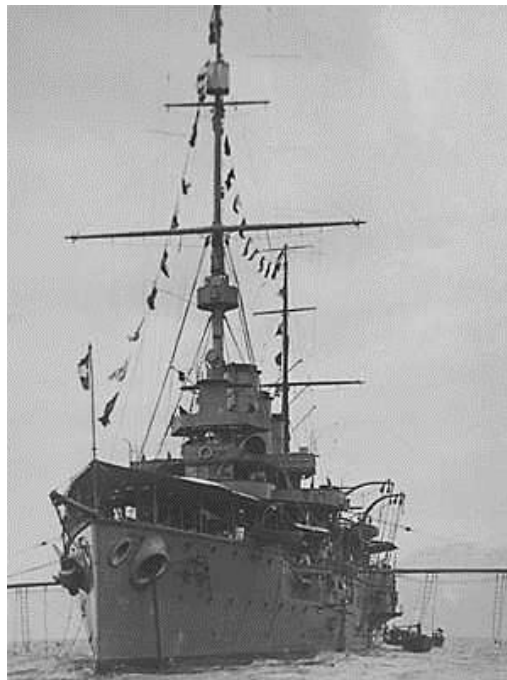
<sup>5092</sup> A Hét, 8. évfolyam, 1897-06-20 / 25. szám



*SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia*



*SMS Kaiser Karl VI nagycirkáló*



5093

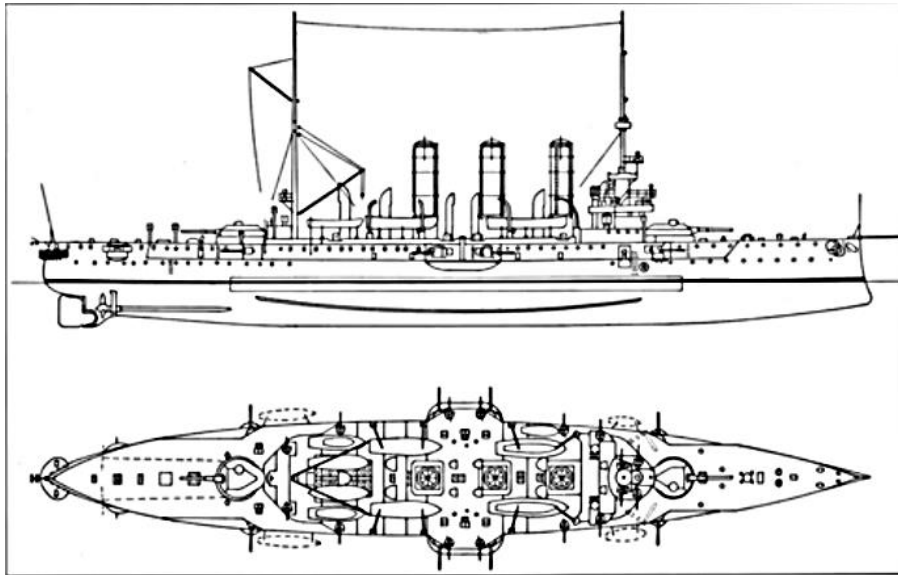
Az év végén a hajótest 36%-ban, a motorok 57%-ban, a kazánok 36%-ban készültek el.<sup>5094</sup>

<sup>5093</sup> [https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS\\_Kaiser\\_Karl\\_VI\\_\(1898\)](https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Kaiser_Karl_VI_(1898))

<sup>5094</sup> <https://evgeny-zelikov.livejournal.com/21340.html>

Storia Militare No.21 ANNO III GIUGNO 1995 ISSN 1122-5289 (Parma-Italy)

KAISER KARL VI, Az Osztrák-Magyar Haditengerészet első modern páncélozott cirkálójá Erwin F. Ziche cirkálók fejlesztése a császári és királyi haditengerészetben



**1898.**

„— (Kaiser Karl VI.) Október hónap 4-én, a király nevenapján St. Roccoban, Trieszt mellett vízrebocsátják nagy ünnepséggel a haditengerészet Kaiser Karl VI. nevű új torpedó-futó hajóját. A hajó keresztanyja Izabella kir. hercegnő lesz s az ünnepségen részt vesz rajta kívül Frigyes kir. herceg, valamint a két állam kormánya s valószínűleg parlamentje. Spaun báró, a közös hadügyminisztérium tengerészeti osztályának feje értesítette az ünnepségről a magyar miniszterelnökséget s kijelentette, hogy kiváló súlyt helyezne arra, ha a haditengerészet ily jelentőséges ünnepét a törvényhozás tagjai is megtisztelnék jelenlétükkel s ennél fogva a miniszterelnök közvetítését kérte arra, hogy a törvényhozásnak szóló meghívását a két Ház tudomására juttassa. A miniszterelnök eleget tett e kérésnek s Spaun báró meghívóját megküldte a két Ház elnökségének, hozzátartolva átiratához a vízrebocsátási ünnepség programjának és az új zuzóhajó leírásának egy-egy példányát is. A Kaiser Karl VI. torpedózó 6250 tonnás és 12.300 lóerejű, tehát nagy és tekintélyes hajó. Sebessége óránként húsz tengeri mérföld. Felszerelése és páncélozása oly nagyszabású és erős, hogy a hajó csaknem egyenlő értékű a valódi páncélos csatahajóval, sebessége pedig a cirkáló előnyével ruhazza föl. A hajó teste Siemens-Martin-féle acélból készült. A legnagyobb hossza 118,95 méter, legnagyobb szélessége 172,1 méter, járásának közepes mélysége 6,22 méter. Két négycylinders gőzgépe van. Fegyverzete : két 24 centiméteres Krupp-ágyú, melyek 215 kilós golyóbist lönek húsz foknyi emelkedésnél tizennyolc kilométernyire, továbbá nyolc 15 centiméteres gyorságyú, két 7 centiméteres, tizennyolc 4-7 centiméteres gyorstüzelő és két golyószóró. A hadügyminisztérium a meghívó mellé díszes füzetet mellékel, mely leírja a héjét. E füzet címlapját csak a császári korona ékesíti s az ismertetés így végződik : Szálljon hát ez a legfiatalabb, keményen fegyverzett cirkáló új elemére. Tegyen beszédes tanúságot a törekvő hazai iparról, hirdesse a nagy VI. Károly császár nevét és viselje a vörös-fehér-vörös lobogót, hazánk e tisztjes jelvényét minden időben fényben és dicsőségben. E lelkes fölfelállásra mi magyar szempontból, fájdalom, e megjegyzéseket vagyunk kénytelenek tenni. Magyar hazánk iparáról nem tehet tanúságot a hajó, mert itt ugyan egy szögét sem készítették; a vörös-fehér-vörös zászló nem hazánk tisztjes jelvénye; a VI. Károly név sem nagyon lelkesíthet bennünket, mert ez az uralkodó III. Károly néven volt királyunk. Íme öt sorban mennyi összeütközés a magyar és osztrák érzület között, mikor közös dologról van szó.”<sup>5095</sup>

„(Elmaradó ,hajókeresztelő ünnep.) Bécsitől jelentik: A királyné (Wittelsbach Erzsébet – Sisi) halála miatt elmaradnak az összes ünnepségek, amelyeket a Kaiser Karl VI. nevű új torpedó-kishajó vízrebocsátására tervbe vettek. A hajót október 4-én minden ünnepség nélkül bocsátják vízre.”<sup>5096</sup>

<sup>5095</sup> Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-09-03 / 243. szám

<sup>5096</sup> Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-09-17 / 257. szám

„A Kaiser Karl VI. vízrebocsátása. A Kaiser Karl VI. kishajónak vízrebocsátása — mint Triesztből táviratozzák — ma délelőtt történt meg a legnagyobb csendben a szokásos szertartások mellett. A vízrebocsátási ünnepélyre eredetileg Mária Terézia főhercegnő, aki a keresztanyas tisztet viselte volna, valamint Ottó főherceg is le akart menni. Nagy fényvel készültek megünnepelni ezt a vízrebocsátást, de Erzsébet királyné közbejött halála miatt az összes ünnepségek elmaradtak.”<sup>5097</sup>  
A hajótest 65%-ban, az erőmű 85%-ban készen áll ekkor.

Az SMS Kaiser Karl VI. építése során a munkásokat olaszok figyelték, akik a trieszti hajógyárból igyekeztek a hajóépítőket magukhoz átszábitani Olaszországba. Célpontjaik főleg a német származású munkások voltak. Az olaszok napi 12 frank munkabért és betegbiztosítást kínáltak. Az átszábitottaknak két hétig fizettek 12 frankot, majd pár hét alatt a bér lement 3 frank 20 centre és a betegbiztosítást sem fizették az olaszok.<sup>5098</sup>

Olaszország 1898 és 1902 között épített három Garibaldi-osztályú egységében reprodukálta a Kaiser Charles VI-t, de azokra erősebb fegyverzetet szerelt, egy 254 mm-es, és két 203 mm-es és tizennégy 152 mm-es löveg formájában. Jogosan vetődött fel a tervek ellopása. Erre válaszként kezdtek el építeni az SMS St. George cirkálót. A páncélos cirkálók viszont a csatacirkálók megjelenésével elavulttá váltak az óceánokon. Ez azonban nem vonatkozik az Adriai-tengerre, ahol nem voltak csatacirkálók.

A Császári és Királyi Haditengerészet cirkálóinak fejlesztése kapcsán megállapítható, hogy az osztrákok az akkori haditengerészeti verseny keretében kizárólag mások kezdeményezésére reagáltak, saját stratégiai elképzelésük kidolgozása nélkül. Így a két páncélozott cirkáló, az SMS Kaiser Karl VI és az SMS St. Georg a kisebb cirkálókkal együtt a csataflottát alkotott a partvidék védelmére, de ez a védelem következtelen volt, tekintettel a különféle hajótípusokra és fegyverzetükre.<sup>5099</sup>

## 1899.

„A Ganz Villamossági Rt. 1899-ben megszerezte a KAISER KARL VI páncélos cirkáló dinamóinak megrendelését 59 440 korona értékben.”<sup>5100</sup>

## 1900.

1900 januárjában a felfegyverzésére költöttek:

„1. tétel. Ágyuk stb. »Kaiser Karl. VI.« (D) czirkáló kishajó felfegyverzésére; az 1.460.000 K-nyi összes szükséglet harmadik részlete 321.140 korona”. Lőszer a »Kaiser Karl VI.« (D) czirkáló kishajó ágyú részére ; az 1.200.000 K-nyi összes szükséglet második részlete 658,090 korona.<sup>5101</sup> 6.250 tonnára felemelt »Kaiser Karl VI.« (D) czirkáló kishajó, a 8.200.000 Kra felemelt összes szükséglet ötödik részlete 860.950 korona.<sup>5102</sup>

1900 áprilisában folytak a tengeri próbautak.

1900 májusában 300 000 koronát fizetnek ki az SMS Kaiser Karl VI.-ra. A flotta fenntartása és a folyamatban lévő fejlesztés ebben az évben 9 400 000 koronába kerül.<sup>5103</sup>

## 1900.05.23-án állt hadrendbe.

1900 májusában a kapitánya Köppel sorhajókapitány.<sup>5104</sup>

„A VI. Károly császár nevű cirkáló hadihajó, amelynek próbaútjai pompásan beváltak, legközelebb el fog indulni Cherbourgba. Ez az új hadihajó van kiszemelve arra, hogy a párisi világiállítás alkalmából rendezendő nemzetközi flotta- szemlén képviselje az osztrák-magyar haditengerészetet.”<sup>5105</sup>

<sup>5097</sup> Magyarország, 5. évfolyam, 1898-10-05 / 276. szám

<sup>5098</sup> Deutsche Tageszeitung, November 1902-11-04

<sup>5099</sup> <https://evgeny-zelikov.livejournal.com/21340.html>

Storia Militare No.21 ANNO III GIUGNO 1995 ISSN 1122-5289 (Parma-Italy)

KAISER KARL VI, Az Osztrák-Magyar Haditengerészet első modern páncélozott cirkálójá Erwin F. Ziche cirkálók fejlesztése a császári és királyi haditengerészetben

<sup>5100</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 114. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Pécs, 2001) 1. szám / Tanulmányok / Krámlai Mihály: Magyarország és a cs. és kir. haditengerészet ipari megrendeléseinek kvóta szerinti megosztása, 1890-1910. - 2001. 36. p.

<sup>5101</sup> Budapesti Közlöny, 34. évfolyam, 1900-01-27 / 21. szám

<sup>5102</sup> Budapesti Közlöny, 34. évfolyam, 1900-01-27 / 21. szám

<sup>5103</sup> Pester Lloyd, Mai Jahrgang 47, nr. 1900-05-19 / nr. 120

<sup>5104</sup> Sport und Salon, Januar-Juni 1900-05-10

<sup>5105</sup> Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-05-19 / 136. szám

1900-ban **Rudolf Montecuccoli ellentengernagy** zászlóshajója a Nyári Flottakötélék élén 1900.06.29-ig. Ekkor az *SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia* cirkálóval alkotott egy köteléket.

#### 1900.06.16:

Hajóépítés és gépekre: 1. tétel. 6.250 tonnás »Kaiser Karl VI.« (D) czirkáló kishajó; a 8.286.950 K-nyi összes szükséglet hatodik és utolsó részlete 300 000 korona, 1. tétel Ágyuk stb. a »Kaiser Karl.VI« (D) czirkáló kishajó felfegyverzésére; az 1.501.140 K-nyi összes szükséglet negyedik és utolsó részlete 64 000 korona, Lőszer a »Kaiser Karl VI.« (D) czirkáló kishajó ágyú részére ; az 1.360.000 K-ra felemelt összes szükséglet harmadik és utolsó részlete 381 910 korona.<sup>5106</sup>

1900.06.20: A Kaiser Karl VI. nevű hadihajó gróf Montecuccoli ellentengernagy parancsnoksága alatt ma délután Polából Triesztbe ideérkezett, hogy **báró Krieghammer hadügyminisztert** felvegye.<sup>5107</sup> Ekkor a hadügyminiszter megtekintette a hajót.

1900.06.23-án még a Kínai útra készítették fel.<sup>5108</sup>

1900.07.09-én angol kötelék érkezett Triesztbe. „diszlövéseket. Sir John Fisher hajóparancsnok erre meglátogatta gróf Montecuccoli hajórajparancsnokot a Kaiser Karl VI. hadihajón, ahol valamennyi zászlóstitzt, Brosch és Sachs ellentengernagyok és az összes hajóparancsnokok várták.”<sup>5109</sup>

1900.07.11-én Délután 3 órakor a Kaiser Karl VI.,1Aspern és Tiger osztrák-magyar vezérhajók mindkén lunch volt, amelyeken az angol tengernagyok és parancsnokok résztvettek.<sup>5110</sup> Az ebéd alatt mindenik hajón tengerész-zenekar hangversenyzett.<sup>5111</sup>

1900.07.14-én Triesztben Sir John Fisher altengernagy a hozzánk látogató angol kötelék parancsnoka kereste fel a hajót. Mint Triesztből táviratozzák, Montecuccoli gróf, az osztrák-magyar hajóraj parancsnoka, tegnap este fél 7 órakor a Kaiser Karl VI. fedélzetén 20 terítékű ebédet adott, amelyben sir John Fisher, az angol hajóraj parancsnoka feleségével és leányaival, lord Beresford ellentengernagy, Brosch és Sachs ellentengernagyok, Goes gróf helytartó, Lützow gróf osztályfőnök és mások vettek részt. Montecuccoli gróf Viktória királynőt, Fisher altengernagy pedig Ferenc József királyt köszöntötte fel. Az első pohárköszöntő után az angol himnuszt, a második után a Gotterhaltet játszotta a zenekar.<sup>5112</sup> A Renown-t, Caesart-t és a Surprise-t, Rumilies-t ez után az SMS Kaiser Karl VI. a Trieszti-öböl partján lévő piranói magaslatokig kísérte el. Innét Dalmáciába ment, hogy folytassa a hadgyakorlatot.<sup>5113</sup>

1900.07.20-án Kínába kellett volna indulnia, de végül az SMS Aspern ment a távolkeletre.<sup>5114</sup>

„— Hadi flottánk Fiumében (1900.07.26-i hír). Fiuméből telegrafálják nekünk, hogy az osztrák-magyar hajóraj, mely jelenleg gyakorlatokat végez, augusztus közepén meglátogatja Fiumét. A hajóraj két hajóosztályból áll **lovag Brosch Gusztáv ellentengernagy** parancsnoksága alatt. Fiuméba jönnek a Kaiser Karl VI. (598 fő) és a Tegetthoff (578 fő) csatahajók, a Tiger, Panther és Leopard torpedó cirkálók, a Satellit, Planet és Blitz torpedóhajók, azonkívül három nagy és tizenöt kisebb torpedónaszád. A tiszteket gróf Szapáry kormányzó dejeunerre és ebédre fogja meghívni.”<sup>5115</sup>

1900.08.16-án befutottak Fiuméba az első divízió tagjaként Kaiser Karl VI. és Tegethoff sorhajók; az előbbi 598, az utóbbi 578 főnyi legénységgel, a Satallet, Kánezt és Blitz korvethajók összesen 236 emberrel, azonkívül 17 torpedónaszád 257 főnyi legénységgel.

Ekkor lovag **Brosch Gusztáv ellentengernagy** zászlóshajója a Kaiser Karl VI. A kötelék második divíziója a kikötő előtt, a nyílt tengeren vetett horgonyt.<sup>5116</sup>

<sup>5106</sup> Budapesti Közlöny, 34. évfolyam, 1900-06-16 / 137. szám

<sup>5107</sup> Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-06-21 / 168. szám

<sup>5108</sup> Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-06-23 / 170. szám

<sup>5109</sup> Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-10 / 187. szám

<sup>5110</sup> Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-11 / 163. szám

<sup>5111</sup> Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-07-11 / 188. szám

<sup>5112</sup> Magyar Szó, 1. évfolyam, 1900-07-14 / 142. szám

<sup>5113</sup> Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-15 / 192. szám

<sup>5114</sup> Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-20 / 197. szám

<sup>5115</sup> Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-26 / 203. szám

Pester Lloyd, August Jahrgang 47, nr. 1900-08-16 / nr. 196

<sup>5116</sup> Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-08-16 / 224. szám

1900.08.18-án a király születésnapján Fiumében volt. „A Kaiser Karl VI. tengernagyi hajó n díszbéd volt, amelyben Szapáry László gróf kormányzó és a hatóságok főnökei vettek részt. Ma korán reggel óriási dördüléssel megszólaltak a hadihajók és a naszádkikötő ágyúí.”<sup>5117</sup>

1900.08.23-án befutott Fiuméba a flotta Nyári Hajóhada (ekkor vethetett horgonyt a kikötőben az összes hajó), ami előtte Dalmácia vizein gyakorlatozott. Az első osztályba tartoznak a „Kaiser Karl VI” (598 fős) és a „Tegetthoff” (578 fős) hajók, a „Satellit”, a „Planet” és a „Blitz” korvettek 236 fős személyzettel. mint 17 torpedócsónak egy 257 fős legénységgel. A második osztályba (Commander Contreadmiral Moriz Sachs v. Hellenau) a „Tiger”, „Panther” és „Leoparde” fregattok 382 fővel, a „Weihe”, „Staar”, „Ibise”, „Bussard” 1. osztályú torpedócsónakok. „Kranich” és „Condors”, valamint hat torpedó csónak.<sup>5118</sup> Az SMS Kaiser Karl VI., **G. Ritter von Brosch ellentengernagy** zászlóshajója volt.

„A tengerész-templomban ma reggel (1900.08.23) 9 órakor gyászmise volt a Khinaban elesett osztrák-magyar tengerészekért.... Ott volt továbbá a Kaiser Karl VI. és a Radetzky hadihajók parancsnokainak és tisztikarának a koszorúja, a tengerészeti kaszinó koszorúja és a tengerészeti mérnöki kar koszorúja. A rekviem alatt a kikötőben veszteglő hajókon félárbcra eresztették a lobogót.”<sup>5119</sup>

1900.09.09-én befutott Triesztbe **G. Ritter von Brosch ellentengernaggyal**, és ismét zászlóshajó. Este fogadás volt a hajó fedélzetén. <sup>5120</sup> A hajó hosszabb időt töltött Triesztben. Ekkor bocsátották vízre az SMS Habsburg-ot. (A fogadást eredetileg 8-ára tervezték.)<sup>5121</sup>

1900.10.29-én jelen volt az SMS Szigetvár cirkáló vízrebocsátásánál Pólában.

## 1901.

1901.03.30-ig, Polában volt az Isztriai félszigeten a Téli Hajóraj keretében, mint zászlóshajó.<sup>5122</sup>

1901.03.31-én vont a lobogóját **G. Ritter von Brosch ellentengernagy**.<sup>5123</sup>

A hajó felszerelve marad, mert a Nyári Hajóraj tagjaként Polában marad.<sup>5124</sup>

1901. márciusi híradás: A flotta emberhiányára jellemző, hogy „Miután Kelet-Ázsiában a jelenleg szolgálatot teljesítő tengerész-legénység teljes fennmaradó része felszállt a négy cirkálóra, idén már nem lehet csatahajót kiképzési céllal hadrendbe állítani, és a "torpedóflottilla" megtartását is meg kell szüntetni. Ennek a cirkálószáznak a hathetes hadműveleteit ezért elsősorban tüzelési és rakodási gyakorlatokra kell korlátozni.”,<sup>5125</sup>

1901 áprilisában került a hajó fedélzetére Leopold Sellner korvettkapitány (mint átfogó tiszt).<sup>5126</sup> Ekkor a Nyári Hajóraj tagja az SMS Kaiser Karl VI., SMS Tegetthoff stb.<sup>5127</sup>

1901 májusában felvetődött, hogy a hajót Spanyolországba küldik.<sup>5128</sup>

1901.06.03-tól a Gyakorló Hajórajhoz lett beosztva. Ekkor a nyári hadgyakorlaton **G. Ritter von Brosch ellentengernagy**, a tartalékszázad parancsnokának zászlóshajója 1901.06.03-1901.07.03-ig. Itt volt az öreg SMS Tegetthoff és az SMS Kaiser Franz Josef cirkáló is.

<sup>5117</sup> Magyar Szó, 1. évfolyam, 1900-08-19 / 173. szám

<sup>5118</sup> Sport und Salon, Juli-Dezember 1900-08-23

<sup>5119</sup> Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-08-24 / 231. szám

<sup>5120</sup> Sport und Salon, Juli-Dezember 1900-09-13

<sup>5121</sup> Hazánk, 7. évfolyam, 1900-08-30 / 204. szám

<sup>5122</sup> Sport und Salon, Januar-Juni 1901-03-21

<sup>5123</sup> Sport und Salon, Januar-Juni 1901-04-18

<sup>5124</sup> Sport und Salon, Januar-Juni 1901-04-18

<sup>5125</sup> Sport und Salon, Januar-Juni 1901-03-21

<sup>5126</sup> Sport und Salon, Januar-Juni 1901-04-04

<sup>5127</sup> Pester Lloyd, April (Jahrgang 48, nr. 1901-04-12 / nr. 88

<sup>5128</sup> Pester Lloyd, Mai Jahrgang 48, nr. 1901-05-16 / nr. 117

1901.04.06-án Polában volt. „Április 6-án a Radecky hajóról áthajóztunk a Kaiser Karl VI.-ra. Ott Bordarrest-at kaptunk, mert a hajón lopás történt. Április 23-án a Kaiser Karl VI-on kikötöttek egy matrózt két ferde vitorlakötél közé ég és föld között, kezénél, lábánál és fejénél fogva. Elájul, a legénység zúgolódik **Sellner korvett-kapitány** ellen.”<sup>5129</sup>

1901.06.16-i híradás: „A nyári hajóraj. Polából jelentik, hogy az osztrák-magyar nyári flotta már megkezdte gyakorlatait. A hajóraj, mely Brosch ellentengernagy vezetése alatt áll, a «Kaiser Karl VI.», «Franz Josef I.», «Sebenico», «Panther», «Tegethoff», Zara és «Salamander» páncélosokból áll. A gyakorlatok folyamán fölkeresik a dalmát partokat és valószínűleg eljönnek Fiuméba is.”<sup>5130</sup>

1901 júniusában, létszámhiány miatt a tengerészek erőnléti és úszási képzéseken vettek részt.

1901-ben az Égei-tengeren volt kiképző úton.



Kifut Póla (Pula) kikötőjéből	
1901.07.16-án kifutott (Gruž) Gravosa-ból, ahová 15-én érkezett. Ekkor a fedélzetén volt <b>Spaun tengernagy</b> . <sup>5131</sup> Ez Dubrovnik (Ragúza) egyik városrésze az Adriai-tenger partján. (Ma Horvátország.)	(Pula – Dubrovnik kb. 690 km)
1901. 07.16-17-én Castelnuovo (Montenegró)-ban volt.	(Dubrovnik – Castelnuovo kb. 51 km)
1901.07.18-19-én Valona (Albánia)-ban volt.	(Castelnuovo – Valona kb. 330 km)
1901.07.20-21-én Korfu (Görögország)- van volt. <sup>5132</sup>	(Valona – Korfu kb. 140 km)
1901.07.24-26-án Prevesa (Görögország, de akkor az osztrák-magyar Lyoyd állomáshelye a török Epiruszban, az Artai-öböl bejáratánál.)  A sajtó úgy tudta, hogy az SMS Pelikan társaságában felkereste Cherson-t (Kréta) és onnét küldték őket az albán partok elé járőrözni. <sup>5133</sup> Nem kizárt, hogy elhajózott Krétára, de nem tudom egyértelműen ezt alátámasztani.	(Korfu – Prevesa kb. 120 km)
1901.07.28-án befutott Cattarói-öböl, Teodó-öblébe. <sup>5134</sup> (Tivat/Bokka) <sup>5135</sup>	(Prevesa – Cattaro kb. 511 km) <b>Összes út: 1842 km = 995 tengeri mérföld.</b>

<sup>5129</sup> Budapesti Hírlap, 21. évfolyam, 1901-10-09 / 278. szám

<sup>5130</sup> Magyar Szó, 2. évfolyam, 1901-06-16 / 141. szám

<sup>5131</sup> Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-07-16 / 194. szám

<sup>5132</sup> Pester Lloyd, Juli Jahrgang 48, nr. 1901-07-26 / nr. 178

<sup>5133</sup> Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-07-26 / 204. szám

<sup>5134</sup> Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-07-29 / 207. szám

<sup>5135</sup> <https://evgeny-zelikov.livejournal.com/21340.html>

Storia Militare No.21 ANNO III GIUGNO 1995 ISSN 1122-5289 (Parma-Italy)

KAISER KARL VI. Az Osztrák-Magyar Haditengerészet első modern páncélozott cirkálója Erwin F. Ziche cirkálók fejlesztése a császári és királyi haditengerészetben

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

1901.08.04-i hír: "Az SMS Kaiser Karl VI. és a Pelican három hétre az albán vizekre indul, ahol több kikötőt is felkeresnek. Ez a szokatlan idejű út tüntetés Montenegro és az olasz ultrák ellen Albánia kapcsán.<sup>5136</sup>

Az az Osztrák Gyáriparosok Szövetségét 1901.-ben arra panaszkodott, hogy az SMS Kaiser Karl VI. és több épülő hajó felszerelésének nagy része, magyar gyárakban készül. Szerintük a hajókhoz az osztrák termelést kellene felhasználni.<sup>5137</sup> Ugyan így sérelmezték, hogy a hajó több felszerelését külföldön rendelték meg.<sup>5138</sup>

Tegnap (1901.09.03-án) délben a fiumei kikötő bejárata előtt — mint ottani levelezőnk jelenti — horgonyt vetett hadiflottánk egyik nagyobb páncélosa, a 6210 tonnás «Kaiser Karl VI.» A gőzösön, melynek parancsnoka **Schweisgut A. sorhajókapitány**, 582 főből álló legénysége van. Ezúttal Dalmáciából jött, s három napot tölt Fiúmében. Onnét Polába megy, 11-én pedig Triesztbe, hogy jelen legyen az Árpád hadigőzös vízrebocsátásánál.<sup>5139</sup>

1901.09.11-én Triesztben tartózkodott az SMS Árpád hadihajó vízrebocsátásánál.

1901.09.11-től a **mozgósítási Hajóraj zászlóshajója** volt 1901.09.20-ig. Ekkor Triesztben volt.

1901.09.30-án Polában leszerelték.

1901.10.08-23-án Polában volt.

## 1902

1902.06.28-án 1. tétel: Ágyuk stb. a »Kaiser Karl VI« (D) czirkáló kishajó felfegyverzésére ; az 1,460.000 K-nyi összes szükséglet harmadik részlete 11.826,67 korona, Lőszer a »Kaiser Karl VI« (D) czirkáló kishajó ágyúi részére; az 1.200.000 K-nyi összes szükséglet második részlete 177.393,20 korona.<sup>5140</sup>

1902.09.18-án felszerelték.

Ágyuk stb. a »Kaiser Karl VI« (D) czirkáló kishajó felfegyverzésére ; az 1,460.000 K-nyi összes szükséglet harmadik részlete 11 826, 67 korona. és Lőszer a »Kaiser Karl VI« (D) czirkáló kishajó ágyúi részére; az 1.200.000 K-nyi összes szükséglet második részlete 177 393, 20 korona.<sup>5141</sup>

„Utalványforgalom berendezése „Kaiser Karl VI“ nevű cs. és kir hadihajóval. 64.914. A cs. és kir. hadihajókkal való utalványforgalom tárgyában 1901. év június hó 15-én 44.323. sz. a. kelt rendelet kapcsán (1. a „P. és T. R. T/ 1901. évf. 41. sz.) értesítem a kir. posta- és távirdahivatalokat, hogy a „Kaiser Karl VI“ nevű cs. és kir. hadihajó Kelet-Ázsiába rendeltetvén ki, utalványok fölvételére és kifizetésére fölhatalmaztatott. A kir. posta- és távirdahivatalok e rendeletet az 1901. évi kiadású „Postai Tarifák“ 1. rész II. szakaszának 12. §-ban (1. a „P. és T. R. T.“ 1901. évi 41. számát) megfelelően jegyezték elő. Budapest, 1902. október 1.”<sup>5142</sup>

1902.09.20-án **Richard Dreyer sorhajókapitány** parancsnoksága alatt kifutott Polából Kelet-Ázsia felé.

A hajó személyzete a tengerészeken kívül: „Parancsnok: Richard Dreyer (máshol Dreger) sorhajókapitány; továbbá a tisztikar Elemér László von Kasson-Jakabfalva, Antonio Edler von Triulzi, Ernst Freiherr von Preuschen von und zu Liebenstein, Hermann Jobst, Johann Prinz von und zu Liechtenstein, Bogumil Nowotny hajóhadnagyok.

A sorhajós „midshipmen – kadétek vagy fiatal urak” Hektor Verzeznassi, Richard Salcher, Arthur Ritter von Jettmar, Oskar Dolezal, Kajetan Alande Rivera von Roccalmare és Remus Pulgher. A midshipmen - kadét Jakob Matkovic, August Weisbach, Heinrich Freiherr von Levetzow, Hubert Schalloschek, Franz Koezelmann, Karl Kuralt, Josef Swistun, Robert Pelz, Willibald Kralik, Richard Edler Dietrich von Sachsenfels, Adam Moskwinski és Wilhelm Malek.

A hajó főorvosa, dr. Josef Klimesch, segítője Dr. Karl Bettini fregatt orvos.

<sup>5136</sup> Foia populului, (Anul 9, nr. 1901-08-04 / nr. 30

<sup>5137</sup> Arbeiterwille - Neue Zeit, September 1901-09-05

<sup>5138</sup> Pester Lloyd, September Jahrgang 48, nr. 1901-09-04 / nr. 211

<sup>5139</sup> Magyarország, 8. évfolyam, 1901-09-04 / 209. szám

<sup>5140</sup> Budapesti Közlöny, 36. évfolyam, 1902-06-28 / 147. szám


<sup>5141</sup> Budapesti Közlöny, 36. évfolyam, 1902-06-28 / 147. szám

<sup>5142</sup> Távirtda és Posta (Magyar Királyi Posta és Távirtda Rendeletek Tára, 1902-10-14 / 34. szám

Van a hajón három másodosztályú motorvezető (gépész) és három harmadik osztály gépész, egy haditengerészeti biztos adjunktus és egy haditengerészeti rangidős biztos.

S. M. S. »Károly császár VI. egy 6240 tonnás és 12 000 lóerős döngölőhajó. Acélból készült, és 1898-ban készült el. Jelenleg flottánk legnagyobb cirkálója, és először 1900. május 23-án állították üzembe. A cirkáló Szingapúrban találkozik a H.M. „Empress and Queen Maria”<sup>5143</sup>

A tisztikar a magyar újságokban: „A hadsereg rendeleti közlönyében legutóbb jelentek meg azok az intézkedések, amelyek szükségessé váltak abból az alkalomból, hogy a VI. Károly császár torpedónaszád a kínai vizekre vitorlázik, hol fölváltja a Mária Terézia császárné és királyné torpedónaszádot. A Mária Terézia több mint két évig volt a kínai vizeken. A hajó tisztikarát a következőképpen állították össze: Parancsnok Dréger Rikárd sorhajókapitány, továbbá kásonjakabfalvai László Elemér, ki az egyedüli magyar a tisztikarban, nemes Thulezi Antal, herceg Liebenstein Ernő, Nowotny Bogumil sorhajóhadnagyok; Verszegnessi Hektor, Scalcher Rikárd, Dolezsál Oszkár, Rivera-Roccalmore Kajetán és Pulgherr Remus sorhajószózlósok; Matkovic Jakab, Weisbach Ágost, gróf Levetzow Henrik, Schalloschek Hubert, Kézelmann Ferenc, Kralik Willibald, Dietrich Rikárd, Moskorinszki Ádám és Malek Vilmos kadétek. Sorhajóorvos dr. Klmiesch József; fregattaorvos dr. Bettini Károly, továbbá három, elsőosztályú, két másodosztályú és három harmadosztályú gépész.”<sup>5144</sup>

1902.09.25-26-án Port Said (Egyiptom)-ban volt.	(Pola – Port Said kb. 3000 km)
1902.09.27-én Szuezb-be érkezett.	(Port Said – Szuezb kb. 170 km)
1902.10.02-04.-én Áden-ben volt, miután áthajózott a Szuezi-csatornán. <sup>5145</sup> (Scalo Piroscafi (szó szerint gőzhajó móló)/Áden)	Port Said – Áden kb. 2900 km)
1902.10.12-18-án Colombo (Sri Lanka)-ban volt. <sup>5146</sup>	(Áden – Colombo kb. 3500 km)
	
1902.10.24-28.-án Szingapúr (Malajzia) kikötőjében járt. Találkozás az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresa cirkálóval, amely a Távol-Keletről ment haza Polába.	(Colombo – Szingapúr kb. 2700 km)
1902.11.03-08-án Hongkong (Kína) kikötőjét kereste fel. <sup>5148</sup>	(Szingapúr – Hongkong kb. 3000 km)
1902.11.13-16- Siakwan, Nanking tartomány (Kína)-ban járt. <sup>5149</sup>	(Hongkong – Siakwan kb. 1700 km)
1902.11.18-19-én Wuszung (Sanghaj északi része)-ban járt. <sup>5150</sup>	(Siakwan – Wuszung /Woosung/ kb. 300 km)

<sup>5143</sup> Sport und Salon, Juli-Dezember 1902-11-22

<sup>5144</sup> Pesti Napló, 53. évfolyam, 1902-09-05 / 244. szám

<sup>5145</sup> Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-11-24 / 323. szám

<sup>5146</sup> Grazer Tagblatt, Oktober 1902-10-14

<sup>5147</sup> [https://vk.com/wall-2169946\\_303374](https://vk.com/wall-2169946_303374)

<sup>5148</sup> Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-11-04 / 303. szám

<sup>5149</sup> Die Zeit, November 1902-11-14

<sup>5150</sup> Die Zeit, Oktober 1902-10-09

1902.11.22.-1902.12. 04.én Csingwangtao (Csituba) (Kína)-ban volt. <sup>5151</sup> Ez a kikötő 1898-1914-között német gyarmat és szabad kikötő. Itt süllyed el 1914-ben a japánok elleni harcban két Osztrák – Magyar cirkáló, úgy, hogy nem álltunk hadban a japánokkal. Útja során a korábban a térségben lévő SMS Mária Terézia cirkálót váltotta fel. <sup>5152</sup>	(Wuszung – Csingwangtao / Qingdao/ kb. 430 km)
1902.12.05-09-én Csifu (Tichifu, Chefoo) (Kína – Pecsili-öböl, Yantai)-ben tartózkodott. <sup>5153</sup>	(Csingwangtao / Qingdao/ - Yantai kb. 400 km)
1902.12.11-13-án Carpenter-öböl, ekkor a Koreai Szigettenger-nél hajózott.	(Yantai – Carpenter-öböl kb. 500 km)
1902.12.15. – 1903.01.10.-án Kobe (Muko) (Japán) kikötőjét kereste fel.	(Carpenter-öböl – Kobe kb. 1200 km, attól függően, hogy melyik átjárókat használják.) <b>Eddig megtett út kb. 17 100 km (9 233 tmf)</b>
<b>1903.</b>	
1903.01.11. – 1903.02.03-án Yokohama-t kereste fel. <sup>5154</sup>	(Kobe – Yokohama kb. 750 km)
1903.02.04-13-án ismét Kobe-n volt. <sup>5155</sup>	(Yokohama – Kobe kb. 750 km)
1903.02.15-25-án Nagaszaki kikötőjét kereste fel. <sup>5156</sup>	(Kobe – Nagaszaki kb. 1100 km)
1903.02.27-28-án ismét Wuszung (Woosung)-ban volt.	(Nagaszaki – Wuszung kb. 2000 km)
1903.03.01-14-án Sanghaj kikötőjében volt. <sup>5157</sup> Ruprecht von Bayern herceg és hercegnő látogatása a hajón.	(Wuszung – Sanghaj kb. 1300 km)
1903.03.14-17-én ismét Wuszung-ban volt.	(Sanghaj – Wuszung kb. 1300 km)
1903.03.19-21-én Amoy (Emoy (Hiamum) sziget Kínában)-ban járt. <sup>5158</sup> (Xiamen)	(Wuszung – Amoy (Xiamen Island) kb. 500 km)
1903.03.22-én érintette Matsu (Mutsu) (Aomori)- (Shimokita félsziget)-et Japánban.	(Amoy – Aomori kb. 3000 km)
1903.03.22-27-én Fucus (Csofu/Chofu/Fochow)-ban (Shuku közelében) volt, ami Tokió külvárosa.	(Aomori – Tokió kb. 800 km)
1903.03.27-29-én Santu Horgonyzóhely ( <i>Santu Anchorage</i> egy öböl Fujian-ban, Kelet-Kínában) volt a következő állomás kb. Taipei-vel egy magasságban Kínában.	(Tokió - <i>Santu Anchorage</i> kb. 1700 km)
1903.03.29-31-én Nam Kwan (Namquan – Nan Ouan) (Kína)-ba volt.	Létező hely, de nem tudom a térképen azonosítani.)
1903.04.02-04.-án Nimrod Sound (Hsiang Shan bay)-ban volt.	( <i>Santu Anchorage</i> - Hsiang Shan bay kb. 400 km)
1903.04.04-05-én ismét Csingtao (Csingwangtao - Qingdao, Santung, Kína) következett.	(Hsiang Shan bay – Qingdao kb. 800 km)
1903.04.05-11-án befutott Wuszung-ba.	(Qingdao - Wuszung kb. 1500 km)
1903.04.13-16-án megint Csingtao-ban volt. <sup>5159</sup>	(Wuszung – Qingdao kb. 1500 km)

<sup>5151</sup> Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-11-24 / 323. szám

<sup>5152</sup> Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-11-21 / 275. szám

<sup>5153</sup> Pester Lloyd - Abendblatt, Jahrgang 49, nr. 1902-12-06 / nr. 280

<sup>5154</sup> Pester Lloyd - Abendblatt, Januar Jahrgang 50, 1903-01-12 / 8. szám

<sup>5155</sup> Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-02-05 / 35. szám

<sup>5156</sup> Deutsche Tageszeitung, 1903-02-17

<sup>5157</sup> Grazer Tagblatt, März 1903-03-02

<sup>5158</sup> Grazer Tagblatt, März 1903-03-20

<sup>5159</sup> Deutsche Tageszeitung, April 1903-04-14

1903.04.17-22-én a koreai Csemulpo (Chemulpo - Incshoen) öbölben volt.	(Qingdao – Incshoen kb. 600 km)
1903.04.25-30-án Macsampo (Masanpo Dél-Koreában) volt a megállóhely.	Incshoen - Masanpo 90 km
1903.05.01-03-án Majashima (talán Yakashima) (Japán) következett.	Masanpo – Yakashima 900 km
1903.05.03-04-én Hozaki (Itsukushima, Itosake) (Japán) volt a megálló.	Yakashima – Itsukushima 500 km
1903.05.04-16. Kobe. Meglátogatták Osakában a kiállítást. <sup>5160</sup>	(Incshoen – Kobe kb. 1200 - 1490 km)
1903.05.17-25-án Yokoshima következett.	(Kobe – Yokoshima kb. 850 km)
1903.05.27- 31-én Hakodate (Japán)-t kereste fel.	(Yokoshima – Hakodate kb. 1200 km)
1903.06.02-05. Vlagyivosztok, ahol a triezsti STT által gyártott Mongólia és Mandzsúria gőzösök a szibériai vasútvonalhoz csatlakoztak. A távolkeleti útvonal a gyorsgőzösekkel folytatódott. <sup>5161</sup>	(Hakodate – Vlagyivosztok kb. 850 km)
1903.06.06-08-án Gensan-ban (Genzan) volt. <sup>5162</sup> (Talán Wonsan-hang)	Vlagyivosztok – Wonsan-hang kb. 500 km
1903.06.11-13-án Wei-hai-wei (Weihaiwei - Wiehai Kínában) következett. <sup>5163</sup>	(Vlagyivosztok – Wiehai kb. 1350 - 1400 km)
1903.06.13-22. Csifu (Kína – Pecsili-öböl, Yantai)-ben tartózkodott. <sup>5164</sup>	(Wiehai – Yantai kb. 70 km)
1903.06.23. – 07.05-én Tongku-Taku (Tanggu - Tiencsin) (Kína) volt a hosszabb pihenő. Személyzetcserét hajtott végre. Tiencsin-ben nemzetközi erők verték le a Bokszerlázadást 1901-ben. A területen az Osztrák-Magyar Monarchia is koncessziót kapott, mint azon 8 állam tagja, aki részt vett a lázadás leverésében. Utóbb az USA is szerzett itt érdekeltséget magának. A város 60%-a lett így a nyugatiaké. Az Osztrák-Magyar Monarchiának 150 (máshol 108 hektár szerepel) hektár-os birtoka volt itt. <sup>5165</sup> Itt, 30 000 fő, főleg kínaiak éltek, akik megkapták automatikusan a magyar állampolgárságot. Ezt a birtokot 1917.08.14-én veszítette el a Monarchia. (A kérdést végül a trianoni békediktátum zárta le.)	(Yantai - Tongku-Taku (Tiencsin) kb. 400 km)

<sup>5160</sup> Pester Lloyd, Mai Jahrgang 50, nr. 1903-05-09 / 110. szám

<sup>5161</sup> Grazer Tagblatt, Juni 1903-06-03

<sup>5162</sup> Grazer Tagblatt, Juni 1903-06-08

<sup>5163</sup> Pester Lloyd, Juni Jahrgang 50, nr. 1903-06-07 / 136. szám

<sup>5164</sup> Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-06-15 / 162. szám

<sup>5165</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/Tiencsini\\_koncesszi%C3%B3s\\_z%C3%B3n%C3%A1k](https://hu.wikipedia.org/wiki/Tiencsini_koncesszi%C3%B3s_z%C3%B3n%C3%A1k)



Az Osztrák – Magyar Császári és Királyi haditengerészet katonái Tiencsin-ben 1903 körül. Itt 40 tengerész és 70 kínai katona szolgált.

Az osztrák–magyar koncesszió önálló terület volt, mely rendelkezett saját fürdővel, színházzal, [zálogházzal](#), iskolával, laktanyával, börtönnel, temetővel és kórházzal is. A terület és az itt működő konzulátus is az osztrák-magyar törvények, és nem a kínai hatálya alatt állt. A fennhatóság mindössze tizenhat évig tartott, de több ma is látható építészeti emléket hagyott maga után. Jelentős volt továbbá, hogy az anyakönyvvezetést 1907-től bevezetették a koncesszióban. A közrend védelme érdekében négy rendőrőrsöt telepítettek, és a kínai gyerekek részére [angol nyelvű](#) (nem német vagy magyar) iskolát nyitottak. A közigazgatást helyi előkelőségekből válogatták, akiket az osztrák-magyar konzul és a katonai parancsnok felügyelt. Hatalmukat biztosította, hogy az önkormányzatot vezető tanácsban kettejüknek együttesen többségi szavazata volt. Az itt alkalmazott osztrák-magyar büntetőrendszer általában kisebb bűncselekményekkel foglalkozott, és azt az elvet követte, hogy az elkövetés helye alapján alkalmazták a törvényeket. Ezek szerint ha az elkövető kínai területen követte el a tettet, akkor a kínai törvénytörés elé állították, ha a koncesszió területén, akkor az osztrák-magyar törvénykezési gyakorlatot követték.

Magyar konzulok listája:

Carl Bernauer (1901–1908)

Erwin Ritter von Zach (1908)

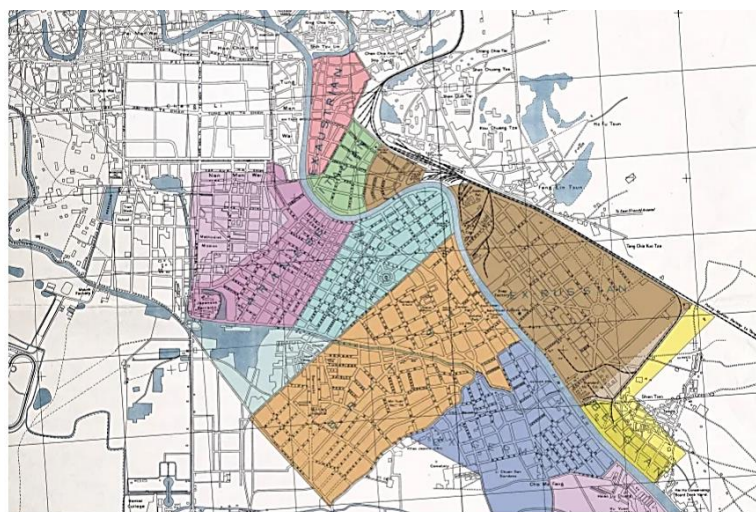
Miloslav Kobr (1908–1912)

Hugo Schumpeter (1913–1917)

„Theo dor Ritter von Kirchmayr fregattkapitány helyére, aki 1901 szeptembere óta az Osztrák-Magyar Településen lévő Tientsin tengerész-különítmény parancsnoka volt, Nikolaus Ritter von Rodakowsky korvettkapitányt nevezték ki. A leváltott parancsnok a „Kaiser Karl VI” hadihajóval tér haza. Ennek a cirkálónak az

osztrák-magyar vizekre érkezése október 1-jén várható., <sup>5166</sup>	
1903.07.06-07-én Tahienkwan (Talienwan) volt. Talán Dalian-Wan.	Tiencsin – Dalian-Wan kb. 400 km
1903.07.07-11-én Dalny-ban (Far Dairen) kötött ki.	Dalian-Wan – Far Dairen 40 km
1903.07.11-29-én ismét Csifu-ban volt. Kína – Pecsili-öböl, Yantai)-ben tartózkodott.	(Tiencsin – Yantai kb. 400 km)
1903.07.31. - 08.11. Wuszung (Woosung)-ban volt. <sup>5167</sup>	(Yantai – Wuszung kb. 1500 km)
1903.08.14-19-én Hongkong-ban volt.	(Wuszung – Hongkong kb. 20 km)
1903.08.24-27-a visszaúton Szingapúr következett. <sup>5168</sup>	(Hongkong – Szingapúr kb. 3000 km)
1903.09.02-06.-án Colombo-ban volt. <sup>5169</sup>	(Szingapúr – Colombo 2700 km)
1903.09.14-15. Áden.	(Colombo - Aden kb. 3500 km)
1903.09.20. Suez.	
1903.09.21-26. Port Said. Találkozás az SMS Aspern cirkálóval, amely a Távolkeletre indult.	(Aden - Port Said kb. 2900 km)
1903.10.01-06. Triesztben az SMS Erzherzog Karl vízrebocsátása alkalmából. <sup>5170</sup>	
1903.10.06-án befutott Polába. <sup>5171</sup>	(Port Said – Pola kb. 3000 km) <b>Összesen: 55 090 km = 29 746 tengeri mérföld körül volt a hajónak ez a bevetése. Az út során minimum 10 alkalommal kellett szemet felvennie.</b>

1903.10.08-án leszerelték a hajót.



Térképrészlet az osztrák-magyar koncessziós terület (Exaustrian) a Hajho folyóval – Fotó: Maximilian Dörrbecker

*A kínai osztrák-magyar gyarmat térképe, mely mérete 0,6 négyzetkilóméter<sup>5172</sup>*

## 1904.

A tűzériskola hajója a Kiképző Osztagban a három Habsburg osztályú pre-dreadnought mellett az SMS Sankt Georg páncéloscirkáló mellett.

<sup>5166</sup> Sport und Salon, Januar-Juni 1903-06-27

<sup>5167</sup> Deutsche Tageszeitung, August 1903-08-02

<sup>5168</sup> Deutsche Tageszeitung, August 1903-08-25

<sup>5169</sup> Hazánk, 10. évfolyam, 1903-09-04 / 208. szám

<sup>5170</sup> Pester Lloyd, Oktober Jahrgang 50, nr. 1903-10-02 / 237. szám

<sup>5171</sup> <https://web.archive.org/web/20160304221556/http://kriegsmarine.hu/hk/cirkalok.pdf>

<sup>5172</sup> <https://telex.hu/eszkombajn/2024/12/14/magyar-gyarmat-kinaban-tiencsin-tortenelem>

## 1905.

1905-ben rádióállomást szereltek fel rá.

„A «Vittorio Emanuele III.» 133 méter hosszú, 22 méter széles, 12,695 tonna tartalmú olasz csatahajó múltjában sötét foltok észlelhetők. észlelhetők. Felfegyverzése rendkívül erős s ha azok a bizonyos sötét foltok nem volnának, a neve «Kaiser Karl VI.» lenne s nem Olaszország kék ege alatt, hanem Triesztben a Stabilimento Tecnico hajógyárában látta volna meg a napvilágot.....A «Kaiser Karl VI.» hadihajónk építésére vonatkozó terveket néhány évvel ezelőtt lopta el a trieszti hajóépítő gyár egyik hivatalnokja és eladta azt az olasz kormánynak.”<sup>5173</sup>



A hajó 1905-ben Polában<sup>5174</sup>

1905.12.13-án a hajó legénység hiányában nem tud kifutni.<sup>5175</sup> Tehát, a flottának még mindig nincsen annyi tengerésze, ami ahhoz lenne szükséges, hogy a teljes hajóhad bevethető legyen.

## 1906.

1906-ban a Nyári és a Tartalék Hajóhad tagja.

1906-ban a Nyári Hajóraj 3. Divíziójához tartozott 1906.06.20-1906.09.20-ig.

1906.07.20-án részt vett a Lisszánál megrendezett ünnepeken.

Az ünnepeken a teljes, 26 hajóból álló század részt vett Leopold Ritter ellentengernagy parancsnoksága alatt.<sup>5176</sup>

1906.08.16: „Fiuméből jelentik, hogy csütörtökön délután három órakor megérkezett oda az osztrák-magyar hajóraj, amelyben a következő csatahajók voltak: Wien, Budapest, Monarch, Erzherzog Karl, Árpád, Babenberg, Habsburg, St. Georg, Kaiser Karl VI. Ezenkívül a torpedóflotta vezető hajói: Szigetvár, Zenta és Aspern, a Trabant, Hemet, Huszár és Kaiman óceánjáró torpedók és még 9 elsőosztályú torpedónaszád. A kikötőt ez alkalommal még körülbelül 30 kisebb-nagyobb hajó kereste fel. A hajóraj három hadosztályból és a torpedóhajók osztályából áll. A flotta és az első hadosztály parancsnoka Jedina Lipót lovag ellentengernagy. Az **első hadosztályba** tartozik a Habsburg- csatahajó, amelynek Punfil Alajos sorhajókapitány a parancsnoka, azután az Árpád Baselli sorhajókapitány parancsnoksága alatt; a Babenberg Grinczenberger Frigyes sorhajókapitány vezetése alatt; az Erzherzog Karl, Schwarz és Konstantin sorhajókapitánnyal az élén; továbbá az Aspern cirkáló Kellner Lipót

<sup>5173</sup> Hazánk, 12. évfolyam, 1905-07-22 / 172. szám

Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-07-16 / 194. szám

<sup>5174</sup> <https://www.tyrol-phil.at/schiff-sms-kaiser-karl-vi-42580.html>

<sup>5175</sup> Pester Lloyd, Dezember Jahrgang 52, nr. 1905-12-13 / 308. szám

<sup>5176</sup> Sport und Salon, Juli-Dezember 1906-07-21

fregattkapitány vezetése alatt. A **második hadosztályba** Hauss ellentengernagy parancsnoksága alatt tartoznak: a Budapest, a Monarch csatahajók; Lányius Károly gróf sorhajókapitány vezetése mellett; a Wien, amelynek Obermüller Károly fregattkapitány; továbbá a Zenta cirkáló, amelynek Jehtner Mihály fregattkapitány a parancsnoka. A **harmadik hadosztály**, amelynek élén Pigler Lucián ellentengernagy áll, a következő hajókat foglalja magában: Szigetvár, St. Georg cirkálók, Pöschmann sorhajókapitány vezetésével, a **Kaiser Karl VI. cirkáló Tebál Vince sorhajókapitány** alatt, a Trabant torpedóhajó Janitzi Ármán korvettkapitány alatt; a Hémet topedóhajó Kail Ferenc korvettkapitány vezetésével; a Huszár torpedóhajó Raisz korvettkapitány vezetése alatt és a Kaimann torpedóhajó Topler Lajos korvettkapitány vezetésével. A látogatóba érkező hajóraj legénysége 5600 főből áll, 402 ágyúval. Az összes hajókat gróf Montecucoli Rezső tengerészeti főparancsnok vezeti, aki a Lakróna nevű yachton érkezik. A hajóraj tisztjei ma délután megérkezésük után előreláthatólag látogatást tesznek a kormányzónál. Holnap délután ebéd lesz a kormányzónál; utána 10 órakor gróf Nákó Sándor fiumei kormányzó nagy estélyt ad a kormányzói palotában. Az estély rendkívül fényesnek ígérkezik.”<sup>5177</sup>

„A látogatóba érkezett hajóraj legénységi állománya 5600 volt 110 tiszttel. Összesen 402 ágyús volt a hajókon. A hajók csatarendben Lovrana felé voltak felállítva egymástól 150—200 lépésnyire. A hajók valamennyien sárgásszürkére voltak festve, csupán Montecucoli tengernagy zászlóshajója volt hófehérre mázolva; ezen a törzskari tisztek, megfelelő számú legénység és egy 24 tagú tengerészeti zenekar volt beszállásolva. Közvetlenül a partok mentén csupán a kisebb torpedóhajók és a legnagyobb hadihajó, a háromkéményes Erzherzog Karl volt felállítva, utóbbi a Zichy-mólónál, azért, hogy az ott adott tengernagy diszebédre érkezők közvetlen a szárazföldről mehessenek fel a hajó fedélzetére.....Pénteken este a kivilágítás előtt nyolc órakor a tizenhárom nagyobb hadihajó sorban 21 üdvözlőlövést tett, mire a haditengerészeti akadémia ágyúi ugyancsak 21 lövéssel feleltek. Az utolsó ágyúlövésnél a tengernagy hajón megszólalt a Gotterhalte, amit azután a legénység tisztelegve fogadott az összes hajókon. Nyolcz óra után egy a levegőbe bocsátott röppentyű jelére a tizenhárom hadihajón kigyulladtak a több ezerre menő villamos izzólámpák.....Montecucoli tengernagy még azok közé a ténylegesen szolgáló tengerész-törzstisztek közé tartozik, kik 1866 július 22-én részt vettek a lissai diadalmas tengeri csatában, hol a "Ferdinand Max" nevű zászlóshajón volt.” Montecucoli közel 70 évesen „mint valami fiatal matróz kapaszkodott fel a több emelet magasságú tengernagy hajóra az „Erzherzog Karl“-ra, de nem tisztí lépcsőn, hanem azon a vashágcsón, melyen a matrózok járnak fel és le a hajóról.”<sup>5178</sup>

1906.08.13-án kezdődött a hadgyakorlat Dalmáciában.<sup>5179</sup> „A király előtt végbemenő tengerészgyakorlatok előjátéka még augusztus második felében játszódott le Póla és Cattaro körül, ahol szintén partraszállási gyakorlatokat folytattak. A hadgyakorlat idejére a hajóhad két hajóhadosztályra oszlott. A támadó hajóhadosztály a Habsburg, az Erzherzog Karl és az Árpád sorhajókból, a Sankt Georg és Kaiser Karl VI. páncélos cirkálókból, az Aspenn, Szigetvár és Zenta cirkálókból és a torpedónaszád-flotillából állott és hadműveleti bázisul Lussinre jelölték ki. A támadó japán taktika szerint járt el. És idején, minden világítás nélkül nyomultak be az ellenséges hadihajók a polai vizekre. A védelmezők az ellenség hadimozdulatait léghajóról figyelték meg és úgy sikerült nekik a mintegy 8—10 tengeri mértföld távolságból közeledő hajókat észrevenni. Az ellenséges hajók közeledtéről az összes erődítményeket távirati úton értesítették, amire rögtön kigyúltak a villanyos fényszórók és rávilágítottak az ellenséges hadihajókra. E mellett azonban szigorúan ellenőrizték a kikötő bejáratát is, hogy az ellenséges torpedócsónakok befutását megakadályozzák. Mikor az ellenség látta, hogy manővere fel van fedezve, nagyobb távolságra visszavonult a nyílt tengeren és délnek fordult.. A védelmezők azonban tisztában voltak, hogy ez csak szívleges manőver és hogy rövid időn belül új támadásra lehetnek elkészülve. Úgy is történt. Alig másfél óra múlva ellenséges torpedóhajók közeledtét jelezte. A fényszórók újra működni kezdtek, két torpedócsónaknak azonban mégis sikerült észrevétlenül a kikötőbe nyomulni, ahol egy portyázó gőzöst meg is torpedóztak. A torpedócsónakokat, azonban a védelem bekényszerítette a kikötőbe és foglyul ejtette. A többi torpedó támadását megghiúsították. Ezenközben a támadó flotta kint a nyílt tengeren két részre oszlott, amelyek közül az egyik csoport, rögtön támadást intézett, de heves tüzelés után visszavonulásra kényszerítettett. Manővírozás közben a 26-ik számú torpedó megsérült s így a küzdelmen kívül került. A második gyakorlati napon a támadók

<sup>5177</sup> Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-17 / 226. szám

<sup>5178</sup> Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-23 / 204. szám

<sup>5179</sup> Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám

csapatokat akartak partra szállítani, hogy az erősséget a szárazföld felől támadják meg. A partraszállás azonban nem sikerült. 17-én a bádói kikötőben nagy partratétel manőverek voltak, amelynél a csontokat tutajokon és csónakokon szállították a szárazföldre. A 10-én kezdődő raguzai gyakorlatok azért bírnak nagy érdekességgel és fontossággal, mert költséges voltuk miatt csak ritkán ismétlődhetnek meg. Spalotából táviratozza tudósítónk. A gyakorlaton levő hajóraj itt időzése alkalmából gróf Montecuccoli tengernagy személyesen meglátogatta a hatóságok vezetőit, csak Trumbics polgármestert nem kereste fel, hanem adjutánsa útján leadatta névjegyet. A polgármester hasonlóképpen cselekedett. Másnap az admirális hajóján lakoma volt, amelyre — a Sloboda közlése szerint — gróf Montecuccoli nem hívta meg Trumbicsot. A polgármester, aki egy ideig tagja volt az osztrák reichsválnak, vezetője a radikális horvát pártnak és a fiamci rezolúció létrejövetele körül sokat fáradozott.”<sup>5180</sup>

1906.08.16-án Fiumében volt.<sup>5181</sup>

A hajó és a flotta 1906.08.23-án Fiumében volt.<sup>5182</sup>

1906.09.12-15. partraszállási gyakorlatot hajtott végre Gravosánál.

„A dalmáciai hadgyakorlat, Budapest, szeptember 12. A mai napon megkezdődik a dalmáciai, kombinált tengeri és szárazföldi gyakorlat, mely olyan nagyszabású lesz, amilyenhez hasonló kombinált gyakorlatot még sohasem vitt véghez a monarchia hadserege. A király nem lesz jelen ezen a gyakorlaton, sőt Ferenc Ferdinánd, akit a maga helyettesítésére küldött ki, szintén nem érkezett meg a kitűzött időre Raguzába. A késelem okát eddig nem tudjuk; valószínű, hogy a trónörökös nem marad végleg távol a hadgyakorlatoktól. Összesen huszonegyezer ember vesz részt a dalmáciai hadgyakorlatban, akik közül tizenegyezer a harminckét egységből való tengeri erőre jut. A szárazföldi csapatokból résztvesz benne a zárai 2. andwelli-gyalogezred, egy svadron dalmát lovaslövész, a 22. közös gyalogezred, valamint a 36., 42., 43., 71., 72. és 91. ezred diszlokált zászlóaljai. Résztvesz a gyakorlaton a cattaroi vártüzérezred két zászlóalja, a zárai katonai parancsnokság két hegyi dandára és két század utász. Ezek lesznek a támadók, akiket hajókon fognak az összeütközés helyére szállítani. A védősereg a mosztári katonai kerület csaknem valamennyi csapata lesz. A tengeri erő két csatahajó lesz: Erzherzog Karl, Habsburg, Árpád, Babenberg, Monarch, Budapest és Wien, hat cirkáló: Sankt-Georg, Kaiser Karl VI., Elisabeth, Aspern, Zenta, Szigetvár, hat torpedóhajó: Trabant, Komet, Huszár, Kaiman, Ulan, Anaconda, valamint tíz kisebb torpedó jármű, két aknahajó, a Salamander és Basilisk, azonkívül a Lloyd-társaságtól bérelt két nagy csapatszállítóhajó és négy segédgőzös. A flottán összesen száz, nehéz- és háromszáz könnyebb ágyú van. A gyakorlat terve ez lesz: Erős támadó hajóraj Gravosától észak-keletre megveri a partvédő flottát, ágyutűzzel megtisztítja a partokat és döntő csatában levervén a tengeri védőerőt, erős sereget szállít partra, amely a Trebinje-castelnnovi vasúti vonalat igyekszik megszakítani és ezért Uskopljeig hatol előre. Itt azonban a nála sokkal nagyobb felmentő sereg visszaveri, a partokra üzi és kényszeríti, hogy visszaszálljon a hajóira. Ez a művelet szeptember 12-én kezdődik és valószínűleg 15-ig tart. A gyakorlat vezetősége így oszlik meg: A hadgyakorlat fővezetője gróf Beck vezérkari főnök, mellette a helyettese Potiorek altábornagy. A tengeri erő főparancsnoka: gróf Montecuccoli tengernagy. Az ítélőbírák fejei a szárazföldön báró Albori táborszernagy és Varcsanin Marián táborszernagy, a tengeren pedig Propotnik Alajos, Sobieczy Adolf, báró Bourguignon sorhajókapitányok és lovag Hoehnel fregattkapitány.”<sup>5183</sup>

A hadgyakorlat után haditengerészeti felvonulás volt a Calamotta (Kolocep)-csatornában az Elafiti szigetnél (ma Horvátország legdélebbi lakott szigete az Adriai-tengerben).

1906.09.20-tól a Tartalék Hajórajban volt.

A főgépein nagyjavítást végeztek. Felszerelték a 7 cm/L18-as lövegeket egy 47/44-es helyett, és a 15 cm-es lövegek irányzóállását.<sup>5184</sup>

<sup>5180</sup> Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-06 / 244. szám

<sup>5181</sup> Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-17 / 226. szám

<sup>5182</sup> Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-23 / 204. szám

<sup>5183</sup> Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám

<sup>5184</sup> <https://evgeny-zelikov.livejournal.com/21340.html>

Storia Militare No.21 ANNO III GIUGNO 1995 ISSN 1122-5289 (Parma-Italy)

KAISER KARL VI, Az Osztrák-Magyar Haditengerészet első modern páncélozott cirkálójá Erwin F. Ziche cirkálók fejlesztése a császári és királyi haditengerészetben

## 1907.

1907-ben kazán és főgép javításon esett át, továbbá kicserélték az árbocsudarait.

„Pólából jelentik nekünk, hogy május 6-ától kezdve az Adriaitengeren nagy harcyszerű gyakorlatok lesznek a tartalék hajóraj és a Levantéből visszatérő hajóraj között, amelyeken részt vesz Montecuccoli gróf tengernagy, főparancsnok is. A tartalék hajóraj, amelynek Hans ellentengernagy a parancsnoka, a „Babenberg“, „Budapest“, „Monarch“ és „Wien“ hadihajókból, a „VI. Károly“ pánczélos-czirkálóból és a „Trabant“ torpedóból áll. A levantei hajóraj Ziegler ellentengernagy parancsnoksága alatt az „Erzherzog Friedrich“, „Erzherzog Karl“ és „Babenberg“ hadihajókból, az „Ulan“ és „Streiter“ torpedózuzakból áll. Részt vesz a gyakorlatokon még a torpedó-flottilla is, amelyhez tartoznak az „Anakonda“, „Alligator“ és „Krokodil“ magasan járó torpedónaszádok és azonkívül még hat másodosztályú torpedónaszád. — Montecuccoli gróf tengernagy, aki a legközelebbi napokban Pólába utazik, a „Lacroma“ jachtról fogja szemlélni a hadgyakorlatokat.”<sup>5185</sup>

1907.06.15 – 1907.09.05. (máshol 15-ig) között a Nyári Hajórajhoz tartozott.

Ekkor a 2. nehézhajóosztály 4. különítmények a tagja.

1907.06.29-i hír: „(A nyári hajóraj gyakorlata.) A magyarosztrák haditengerészet nyári hajóaja június 15-én kezdte meg idei gyakorlatát Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnokságával. A nyári hajórajhoz beosztott hajókból két divíziót, egy cirkáló- és egy torpedóflottilát alakítottak. Az első divízió az Erzherzog Karl, az Erzherzog Friedrich és a Babenberg csatahajókból, a második a Monarch, a Wien és a Budapest csatahajókból áll. A két divízió jelzőhajója a Zenta cirkáló. A cirkálóflottilla a St. Georg, Kaiser Karl VI. „Aspern és Szigetvár cirkálókból áll, a torpedóflottilla pedig hat torpedóhajóból, hat torpedónaszádból és hat második osztályú torpedónaszádból. A nyári gyakorlat szeptember 15-éig fog tartani s befejezése után a hajók egy részét kivonják a használatból.”<sup>5186</sup>

1907.07.30-i hír:” — (A nyári hajóraj Fiumében.) Fiumei tudósítónk táviratozza: Gyakorlatozó hajórajunk mi délután fél hét órakor Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnoksága alatt ideérkezett. A hajóraj áll Erzherzog Karl vezérhajóból, a Babenberg, Monarch, Wien, Budapest, St. Georg, Kaiser Karl VI. és a Kaiserin Elisabeth hadihajókból, további az Aspern, Pelikan, Wolfgang, Után, Stretter, Magnet, Krokodil, Waldelphia és még hat kisebb torpedóhajóból. A nagy hadihajók a kikötő előtt vetettek horgonyt, a többi a kikötőben helyezkedett el. Az ellentengernagy az Erzherzog Kari hadihajón van. A parancsnokság még ma tisztelgő látogatást tett a városi és katonai hatóságoknál. Este a hajóraj tiszteletére a katonazenekar hangversenyt adott az Adamich-téren. A hajóraj augusztus másodikáig marad Fiumében. Nagyobb ünnepek ez alkalommal nem lesznek, mivel a kormányzó és helyettese távol van Fiumétől.”<sup>5187</sup>

A fenti híradás igen érdekes, mivel egy másik újságcikk szerint a hajó ekkor az amerikai Hampton-Road Bay-ben volt, ahová 1907.04.26-án futott be. Így szinte lehetetlen, hogy 30-án már Fiumében legyen. Vagy valamelyik tudósítás hibás. Lehet, hogy valójában ekkor az USA-ban járt a hajó. A hajók korabeli képeit nézve, egy USA honlap szerint az SMS Szent György volt az USA-ban ekkor.<sup>5188</sup> A magyar cikk szerint mindkettő Fiumében volt.

„Nemzetközi flottaparádé. Jamestown a maga nemében váratlan látványosságnak színhelye ezekben a napokban. Az Északamerikai Egyesült Államok ma ünnepli az Atlanti-óceán partján Virginia államban fekvő Jamestown alapításának háromszázadik évfordulóját. Ebből az alkalomból jubiláns kiállítást rendeztek, amelyet Rooseveltnél elnök személyesen nyit meg. A washingtoni kormány egyszersmind meghívta az összes tengerjáró nemzeteket a nevezetes ünnepre. A meghívást mindenki szívesen elfogadta, úgy hogy Hampton-Road-Bay-ben a mai napra összegyülekeztek a világ összes haditengerészettel bíró államainak hadihajói, amelyek fölött Rooseveltnél elnök szemlét fog tartani a Mayflower yaccon. Az összes hadihajók 21—21 ágyúlovással köszöntik az elnököt, aki előtt az egész nemzetközi flotta díszelvonulást rendez. Este pazarul kivilágítják a hadihajókat, ami kétségtelenül mesés

<sup>5185</sup> Magyarország, 14. évfolyam, 1907-05-01 / 104. szám

<sup>5186</sup> Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-29 / 154. szám

<sup>5187</sup> Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-07-30 / 180. szám

<sup>5188</sup> [https://greatwhitefleet.us/home/world\\_cruise/jamestown/](https://greatwhitefleet.us/home/world_cruise/jamestown/)

képet fog nyújtani. Ezen ritka ünnepen a **magyar és osztrák flottát Kaiser Karl VI. vértés cirkáló képviseli, amely tegnap (1907.04.26) érkezett meg Hampton-Road Bay-be.** Az amerikaiak 20, az angolok 4, a francziák 3, az olaszok 2, a többi tengerjáró nemzet egy-egy hadihajót küldöttek a jamestowni jubileumra. Összesen 40 csatahajó és cirkáló, valamint számos torpedónaszád és magányacht horgonyoz az öbölben.”<sup>5189</sup> Összesen 51 hajó vett részt a flottafelvonuláson.<sup>5190</sup> A kiküldését az uralkodó 1907.02.13 körül hagyhatta jóvá, mondván a Monarchia küld két hajót az ünnepségre. Ekkor mindenki az SMS Kaiser Karl VI.-ra gondolt, mint az egyik kiküldendő hajóra.<sup>5191</sup> Jamestown a James folyó torkolatánál van.



*A nemzetközi flottában részt vevő Osztrák-Magyar cirkáló. Ez pedig az SMS St. George cirkáló. Tehát, nem az SMS Kaiser Karl VI. járt az USA-ban.<sup>5192</sup> A fő különbség a két hajó között a ponyva fölötti kis löveg*

1907.07.06-án az SMS St. George és az SMS Aspern visszaérkezett az USA-ból. Az SMS Kaiser Karl VI-al megalkották a 3. hajóosztályt.

Az SMS Kaiser Karl VI az 1907 augusztusában megrendezett tengeri lövészeten a legrosszabbul szerepelt. Ez után a Tartalék Századba került.

## 1908.

1908-ban a Tartalék Hajórajban volt.

1908.01.16-án Pólában egy hadgyakorlaton vett részt, tavaszi időjárási körülmények között. Ekkor a Monarch csatahajóból, a Wien és Budapest partvédő hajókból, valamint a VI. Károly császár páncélos cirkálóból állt az „ellenséges” hajóraj. A védő egység a Ferdinand Miksa, St. George, torpedónaszádok stb.<sup>5193</sup> A hadgyakorlatot megtekintették az osztrák és a magyar hadügyi és tengerészeti bizottság tagjai, delegációi. A gyakorlat során a hajók 4000 m-ről vették fel egymással szemben a „harcot”.<sup>5194</sup>

1908 májusában Polába rendelték az „Erzherzog Karl”, „Erzherzog Friedrich”, „Erzherzog Ferdinand Max” toronyhajókat, a „Sankt Georg” cirkálót és kilenc torpedójárművet, a tartalékszázadból a

<sup>5189</sup> Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-04-27 / 101. szám

<sup>5190</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Jamestown\\_Exposition](https://en.wikipedia.org/wiki/Jamestown_Exposition)

<sup>5191</sup> Pesti Napló, 58. évfolyam, 1907-02-14 / 39. szám

<sup>5192</sup> [https://greatwhitefleet.us/home/world\\_cruise/jamestown/](https://greatwhitefleet.us/home/world_cruise/jamestown/)  
[https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS\\_St.\\_Georg](https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_St._Georg)

<sup>5193</sup> Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-01-16 / 14. szám

<sup>5194</sup> Magyarország, 15. évfolyam, 1908-01-17 / 15. szám

„Monarch”, „Vienna” és „Budapest” rohamhajókat, valamint a „Karl VI” és a Kaiser Wilhelm cirkálókat. Feltehetőleg ott lesz az épülő „Admiral Spaun” gyorscirkáló is. A kötelék Vilmos császár látogatására készül.<sup>5195</sup> Vilmos császár Pola-ban járt 1908.05.06-án.<sup>5196</sup>

1908.06.15. – 1908.09. 15. a Nyári Hajóraj kötelékéhez tartozott.

„A harmadik hadosztály Kunsti ellentengernagy vezetésével a Sant Georg és Karl VI. csatahajókon kívül a torpedó flotillával kiegészítve vesz részt a nyári hadi gyakorlatokon. A flotta az isztriai partok mentén fog manőverezni, majd a dalmát tenger mellékre megy le, ahonnan augusztus folyamán néhány napra Fiuméba is ellátogat.”<sup>5197</sup>

1908.07.18. – 1908.08.18. között a tiszti akadémia hallgatói tartózkodtak a hajón. Ekkor a cirkálóraj tagja az SMS St. George, SMS Kaiser Karl VI, Kaiserin Elisabeth, Pelikan, Uskoke.<sup>5198</sup>

1908.07.27-i hír: „(Hadihajóink Fiumében.) Fiuméből jelenti tudósítónk. A tengerészeti hatósághoz érkezett hivatalos jelentés szerint a Kaiser Karl VI., St. Georg, Erzherzog Ferdinand, Erzherzog Karl, Erzherzog Ferdinand Maksz, Kaiserin Elisabeth, Babenberg, Wien, Monarch, továbbá a Lacrema és Pelikán hadihajóból, továbbá hat óceánjáró és tizenkét kis torpedóhajóból álló nyári hajórajunk Ziegler Lucián ellentengernagy vezetésével július 29-ikén érkezik Fiuméba, ahol augusztus harmadikáig marad.”<sup>5199</sup>

1908.08.17-én futott be Triesztbe.<sup>5200</sup>

1908.08.18-án a császár születésnapja alkalmából a Hajórajjal Triesztben tartózkodott. Később a Tartalék Hajórajba helyezték. Itt van még például az SMS Monarch, Budapest, Wien is.<sup>5201</sup>



<sup>5195</sup> Czernowitzer Allgemeine Zeitung, Mai 1908-05-03

<sup>5196</sup> Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-05-07 / 110. szám

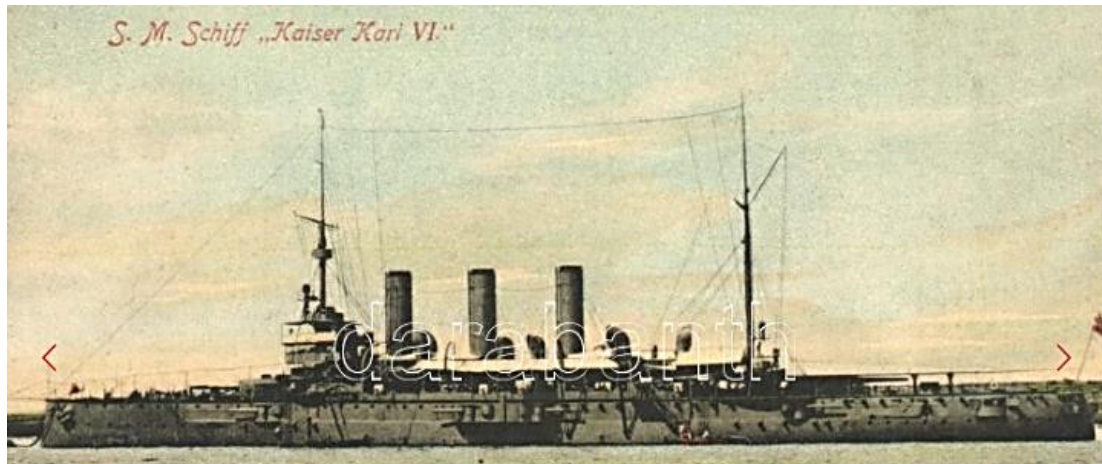
<sup>5197</sup> Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-06-14 / 143. szám

<sup>5198</sup> Sport und Salon, Juli-Dezember 1908-07-18

<sup>5199</sup> Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-07-24 / 177. szám

<sup>5200</sup> Az Újság, 4. évfolyam, 1906-08-17 / 225. szám

<sup>5201</sup> Grazer Tagblatt, August 1908-08-28



A hajó 1908-ban<sup>5202</sup>

1908.08.28-án Tartalék Századba került.<sup>5203</sup>

1908.12.18-án aktív szolgálatba léptették az SMS St. George helyére.

### 1909.

1909. 01.01-1909.03.20-ig a Torpedó Flottilla zászlóshajója.

„1909. január havában a szolgálatban álló hajórajt az »Erzherzog« osztály három csatahajója, a »St. Georg« páncélos cirkáló, »Turul« és »Pandur« torpedójárművek, továbbá a »Triton«, »Hydra«, »Scorpion«, »Natter«, »Cobra« és »Python« nyílt tengeri torpedónaszádok alkották Haus Antal ellentengernagy parancsnoksága alatt. A »tartalék hajóraj« Müller-Elblein ellentengernagy vezetése alatt a »Habsburg« osztály három hajójából, a »Kaiser Karl VI« cirkálóból, a »Zenta« kis cirkálóból és a »Magnet« torpedójáró műből állott, a »Sen« mellékhajóval együtt, mely utóbbi nem hadicélokra, hanem a vitorlázásban való kiképzésre szolgál.”<sup>5204</sup>

1909.02.11-én a Téli Hajóraj a cattarói öbölben állomásozott. Innen indul taktikai és lövőgyakorlataira a nyílt tengerre. Hetenkint szombaton egy-egy hajó hoz a legénység számára Raguzáiból élelmet. A legénység egészségi állapota kitűnő, jóllehet az utóbbi időben viharjárás és bóra uralkodott. A téli hajóraj az Erzherzog Kari, Erzherzog Fridrich, Erzherzog Ferdinánd Max és Kaiser Kari VI. csatahajókból, a Turul és Pandúr torpedólövőhajókból, a Triton, Hydra és a Skorpión nagy naszádokból és a Boa, Kobra és Python torpedónaszádokból áll.<sup>5205</sup>

1909 márciusában a háborús helyzet miatt a flotta így állt fel. „A háborús eseményekre való tekintettel a haditengerészetnek egy részét mozgósították és minden eshetőségre készen megtették a szükséges előkészületeket. Az isztriai, magyar és a dalmát tenger mellékről a haditengerészet kötelékébe tartozókat sürgősen behívták Béléba, ahol megkapják szolgálati beosztásukat. A már negyedik hónapja Dalmácia határán gyakorlatokat végző hajóraj megerősítésére innen lerendelték a »Pelikan« torpedó vezérhajót, a »Satellit« torpedó vadász hajót tizenkét torpedónaszád kíséretében. A mostani flotta tehát a fenti megerősítésen kívül huszonöt torpedónaszádból, az »Erzherzog Karl«, tengernagy hajóból, továbbá az »Erzherzog Friedrich«, »Erzherzog Ferdinand Max« és a »Kaiser Karl VI.« csatahajókból áll.”<sup>5206</sup> „E hónap (március) 13-án a Cattaróban hónapok óta harci gyakorlatokat végző hajórajt Pólából az egész torpedóflottalával megerősítették. Az egyesített hajóraj most közvetlenül Montenegro előtt végez folytonosan harci lövőgyakorlatokat. A flotta lement egészen Antivariig, ahol az úgynevezett „Boote auf Kriegsfuss“-szerű gyakorlatokat teljesíti. A lövő- és célgyakorlatok egész nap folynak és éjszakánként is hangos ágyudörgések hallatszanak. A flotta mindaddig lent marad Montenegro határán. Amíg Szerbiával és Montenegroval valamilyen irányban el nem dől a konfliktus. A Cattaró közelében

<sup>5202</sup> <https://www.mutargy.com/konyv-papirregiseg/sms-kaiser-karl-vi-az-osztrak-magyar-haditengereszet-vi-karoly-osztalyu-pancelos-cirkaloja-polaban-k-u-k-kriegsmarine-panzerkreuzer-austro-hungarian-navy-sms-kaiser-karl-vi-armored-cruiser-g-costalunga-1908>

<sup>5203</sup> Grazer Tagblatt, August 1908-08-28

<sup>5204</sup> Magyar Katonai Közlöny, 1910 (3. évfolyam) Haditengerészetünk az 1909. évben. Ismerteti Marton Aladár százados

<sup>5205</sup> Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-02-11 / 35. szám

<sup>5206</sup> Az Újság, 7. évfolyam, 1909-03-19 / 66. szám

gyakorlatozó osztrák-magyar hajóraj ma (19-én) Raguzába indul, hogy itt részt vegyen a 25-ére tervezett matróz-ünnepségen. A haditengerészet vezetősége ugyanis meghagyta, hogy a szolgálatban kifáradt legénység fölvidítására sportünnepet tartsanak, amelyen az egyes hadihajók legénysége különféle sportokban fog egymással versenyre kelni. A legénységet kellemesen érintette ez az intézkedés, mert sokan közülük nagyon el vannak már keseredve és azt kívánják, hogy vagy legyen háború, vagy vigyék már el őket a határról.”<sup>5207</sup>

1909.04.14-től a Cirkáló Flottilla zászlóshajója volt.

1909.04.23-án kifutott Polából, hogy a Levantéra menjen a keresztények lemészárlása miatt rendezett nemzetközi flottatüntetésre az SMS VI. Károly páncélos a SMS Zenta cirkáló és az SMS Magnet torpedóhajó, fedélzetükön 1000 fővel.<sup>5208</sup>

„Különböző kisázsiai kikötővárosokból érkező aggasztó hírek, amelyek a csőcselékeknek durva kihágásairól adnak számot, arra bírták a tengerészeti kormányt, hogy két osztrák-magyar hadihajót, mégpedig a VI. Károly páncélos cirkálót és a Zenta cirkálót a Földközi-tenger keleti részeibe küldje.”<sup>5209</sup>

1909.04.26-án a híradások szerint S. M. S. „Kaiser Karl VI” **Schukic ellentengernaggyal** a fedélzetén és „Zentával” megérkezett a Birausba (Pireus).<sup>5210</sup>

1909.05.21-én Pireuszban segített eloltani egy tűzvészt.

(Több újság tévesen közli, hogy az SMS Kaiser Karl VI. és az SMS Zenta 1909.05.19-én Fiuméba fog érkezni a gyakorló nyári hajóraj tagjaként.<sup>5211</sup>)

1909.06.05-én elindult Pireuszból. Itt van még az SMS Zenta és az SMS Magnet cirkáló is.<sup>5212</sup>

1909.06.08-án befutott Teodóba<sup>5213</sup> (Tivat).

1909.06.10-én Polába érkezett.

(Pula – Dubrovnik kb. 690 km, Dubrovnik – Pireus 1300 km ha nem halad át a Korinthuszi csatornán, **Az út oda-vissza így 3 980 km = 2 149 tengeri mérföld.**)

„Tengerészek hamis pénze. Pólából jelentik: A török és görög vizeken kéthónapi cirkáló útjáról most érkezett ide a haditengerészetnek „Habsburg“, „Árpád“, „Babenberg“, „Meteor“, „Zenta“, „Magnet“ és a „Kaiser Karl VI.“ nevű csatahajója. A hajók matrózai szabadságot kapva tömegesen árasztották el a várost, de jövetelükkel különös jelenség is volt tapasztalható. A város számtalan nyilvános helyén sok hamisított arany buszkoronásokat és angol fontokat találtak, amelyeket a tengerészkatona hoztak forgalomba. A vizsgálat megállapította, hogy a hamis pénzek a hadihajók horvát legénységétől származnak. A „Kaiser Karl VI.“ hadihajón rá is találtak egy matrózra, aki nyolc hamis húszkoronás birtokában volt. Vallatásánál elmondta, hogy a pénzt Görögországban kapta. Szembesítve a szárazföldön letartóztatott gyanúsított emberekkel, kitűnt, hogy mindannyian közös helyről jutottak a hamisított aranyakhoz. A hamisítványok igen sikerültek és alig lehet reájuk ismerni. Csak abban térnek el a valódi pénzdaraboktól, hogy súlyuk kisebb amazokénál. A vizsgálatot a hadihajók horvát matrózain kívül kiterjesztették több pincérre és egy mulatóhely tulajdonosára, akik a hamis pénzt forgalomba hozták, jóllehet, tudomásuk volt arról, hogy az nem valódi.”<sup>5214</sup>

1909 júliustól augusztus 1-ig: „A politikai viszonyok tisztázódván, az úgynevezett »megerősített nyári hajóraj« három osztályból állott, és pedig : I. osztály: az »Erzherzog«-osztály (3 csatahajó); II. osztály: a »Habsburg«-osztály (3 csatahajó); III. osztály: »Kaiser Karl VI.« és »Zenta cirkálók, »Satellit«, »Magnet« és »Scharfschütze« torpedójárművek a »Pelikan« torpedóhajóval, és hat nyílttengeri torpedónaszád. Miután július hó közepétől július végéig a tengerészet parancsnokának vezetése alatt a dalmáciai vizeken gyakorlatok tartottak, melyek idejére a fiúmei haditengerészeti akadémia növendékeivel úton lévő »Franz Josef« cirkáló hajó, továbbá az »Aspern« cirkáló és a »Basilisk« aknahajó 8 kis torpedónaszáddal együtt a hajórajhoz csatlakozott. A gyakorlatok tárgyát a hajóhad

<sup>5207</sup> Pesti Napló, 60. évfolyam, 1909-03-19 / 66. szám

<sup>5208</sup> Az Újság, 7. évfolyam, 1909-04-24 / 97. szám

<sup>5209</sup> Az Újság, 7. évfolyam, 1909-04-23 / 96. szám

<sup>5210</sup> Grazer Tagblatt, April 1909-04-27

<sup>5211</sup> Pécsi Közlöny, 17. évfolyam, 1909-05-28 / 13. szám (109. szám)

<sup>5212</sup> Grazer Tagblatt, Juni 1909-06-07

<sup>5213</sup> Grazer Tagblatt, Juni 1909-06-07

<sup>5214</sup> Pesti Napló, 60. évfolyam, 1909-06-15 / 140. szám

egyesülésére irányuló problémák megoldása képezte.”<sup>5215</sup> A kötelék Triesztből fut ki és a Dalmát partoknál és Ragúza vizein végzi gyakorlatait 1909.07.08-ig. Utána még a térségben marad és csak 1909.07.30-án tér vissza Polába.<sup>5216</sup>

1909.07.19-i hír: „A hivatalos Wiener Abendpost tegnap az újabb hajók kiküldésére nézve cáfolatot tett közzé, melyben azt mondta, hogy a Kaiser Karl VI. nem fog Kínába menni. Ma Bécsből az a jelentés érkezik, hogy csakugyan nem ez a hajó, hanem a Kaiserin Elisabeth torpedózuzó és cirkáló s az Aspern torpedó-cirkáló fog Kínába menni. A Kaiserin Elisabeth négyezer tonnás, nyolcezer löerejű gépje, 2 nehéz, 6 közepes, 2 könnyű és 15 gyorstüzelő ágyúja van.”<sup>5217</sup>

1909.08.18-án a nyári hajóraj harmadik osztálya, mely a „Kaiser Karl VI.“, „Kaiser Franz Josef“, „Pelikán“, „Satellit“, „Turul“, „Komet“ és „Meteor“ hadihajókból, továbbá 8 torpedóhajóból áll, délután hat órakor érkezett meg Fiuméba.<sup>5218</sup>

1909. szeptemberében a Téli Hajóraj tagja: Erzherzog Karl zászlóshajó, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max, Kaiser Karl VI (Edmund Brandmayer fregattkapitány), Csikós, Phönix, Krake, Polyp.<sup>5219</sup>

„A gyakorló hajóhad, mely szeptember közepéig működött, 2 sorhajó-osztályból és egy cirkáló osztályból állott. A részvevő hajók voltak: a »Főherceg-osztály« (Erzherzog Karl, Erzherzog Ferdinánd Max és Erzherzog Friedrich, 10.600 tonna), továbbá a Monarch, Wien és Budapest (5.600 tonna) sorhajók. St. Georg, Kaiser Karl VI. és Mária Theresia páncélos cirkáló. Elisabeth védett cirkáló, 1 torpedó-vonathajó, 6 torpedóromboló és 12 nyílt tengeri torpedó-naszád.”<sup>5220</sup>

1909.10.21-i híradás: „(Hajórajunk látogatása Fiumében.) Mint Pólából jelentik, az Erzherzog Karl, az Erzherzog Ferdinand Max, az Erzherzog Fridrich és a Kaiser Karl VI. csatahajókból, valamint az ezekhez sorozott torpedóhajókból álló flotta e hó 30-án több napi látogatásra Fiuméba megy.”<sup>5221</sup>

Polából 1909.10.30-án futott ki.<sup>5222</sup>

Fiúméből jelentik, hogy az Erzherzog Franz Ferdinand, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max, Kaiser Karl VI. páncélosokból, a Pandur torpedóhajóból és három óceánjáró torpedóból álló hajóraj Sukics ellentengernagy parancsnoklása alatt tegnap (1909.11.01) délután Fiuméba érkezett –Polából-. A hajóraj három napig fog Fiumében időzni, ahonnan Polába megy.<sup>5223</sup>

1909.11.01-én futott be Fiuméba.<sup>5224</sup> A terv szerint 5-én átment volna a hajóraj Pólába, de 1909.11.07-én még Fiumében volt a Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max és Kaiser Karl, Haus Antal altengernagy vezetése alatt. A hajók 12-én készülnek kifutni a dalmát tengerpart elé gyakorlatozni. <sup>5225</sup> De csak 27-én futott végül ki a kötelék.

1909.11.27-én az «Erzherzog Karl» vezérhajó, továbbá az «Erzherzog Ferdinánd Max» és a «Kaiser Karl VI. »csatahajók Pólából a dalmát partvidékre mentek, hogy ott megkezdjék a téli gyakorlatokat. Néhány nap múlva követi őket az «Erzherzog Friedrich». A flotta csak december végén tér vissza a pólai hadi kikötőbe.<sup>5226</sup>

<sup>5215</sup> Magyar Katonai Közlöny, 1910 (3. évfolyam) Haditengerészetünk az 1909. évben. Ismerteti Marton Aladár százados

<sup>5216</sup> Magyarország, 16. évfolyam, 1909-07-14 / 165. szám

<sup>5217</sup> Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-07-19 / 196. szám

<sup>5218</sup> Pécsi Közlöny, 17. évfolyam, 1909-08-19 / 167. szám

Pesti Napló, 60. évfolyam, 1909-08-18 / 195. szám

<sup>5219</sup> Sport und Salon, Juli-Dezember 1909-09-18

<sup>5220</sup> Magyar Katonai Közlöny, 1909 (2. évfolyam) Szervezeti és egyéb újítások fegyveres erőnkben. Ismerteti Guillaume Árpád százados

<sup>5221</sup> Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-10-21 / 249. szám

<sup>5222</sup> Az Újság, 7. évfolyam, 1909-10-21 / 249. szám

<sup>5223</sup> Magyarország, 16. évfolyam, 1909-11-02 / 259. szám

<sup>5224</sup> Magyarország, 16. évfolyam, 1909-11-02 / 259. szám

<sup>5225</sup> Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-11-07 / 264. szám

<sup>5226</sup> Magyarország, 16. évfolyam, 1909-11-28 / 282. szám

1909.12.18-án segített kiszabadítani a Dalmatia Társaság Selve közelében zátonyra futott Sebenico gőzösét.

Ebben az évben új rádióállomást kapott. Hívójele BF PQ<sup>5227</sup>

Ezen évben kiváló tűzértizti munkájáért Josef Culot főhadnagy elismerésben részesült.<sup>5228</sup>

A téli osztag gyakorlatai, amelyek az Adria helyi vizein zajlanak, 1910. január 1-jén érnek véget.<sup>5229</sup>

## 1910.

1910-ben Buenos-Airesben részt vett Argentína függetlenségének 100 éves évfordulóján.

(Dél-Amerikába, Brazíliába, Uruguayba és Argentínába (1910.05.25) látogatott el.)

Parancsnoka februárban László Elemér fregattkapitány.<sup>5230</sup>

1910.02.24-én a sajtó még azt tudta, hogy a hajó két hónapra a Földközi-tengerre megy gyakorlatra.<sup>5231</sup>

1910.03.01-én Polából Dél-Amerika felé indult Argentína megalakulásának 100 éves évfordulója alkalmából rendezett ünnepségre.	
1910.03.02-án kifutott Teodó-ból (Tivat)	(Pula – Teodo kb. 700 km)
1910.03.07-13. Algír <sup>5232</sup> (Út közben feltehetőleg kikötött Gibraltárban is. <sup>5233</sup> ) Az újságok szerint ezen időben Maier-ben volt, ami talán Cadíz-t fedti. <sup>5234</sup> )	(Teodo – Algír kb. 2200 km)
1910.03.14-20. Cadíz <sup>5235</sup>	(Algír – Cadiz kb. 700 km)
1910.03.27. – 04.01. St. Vincent (Zöldfoki-szigetek)	(Cadiz – Szt. Vincent kb. 6000 km (3239 tengeri mérföld) Túlterhelt szénrakománnyal megtehetette.
1910.04.06-10. Bahia (Brazília)	(Szt. Vincent – Bahia kb. 4500 km)
1910. 04.14. – 05.05. Rio de Janeiro, ahol a köztársasági elnök látogatást tett a hajón.  „A Kaiser Karl VI. osztrák-magyar hadihajó Rio de Janeiro-i időzése alkalmával a hajó magyar parancsnoka ebédet adott az ottani osztrák-magyar kolónia tiszteletére, melyen érmelléki fehér bort szolgáltatott fel. A meghívottaknak igen izlett e bor és sokan megjegyezték, hogy kár, hogy e kitűnő bor Rio de Janeiróban nem kapható, holott egy ottani magyar czég (Zsigmondy Pál) állandóan raktáron tartja e fajtát.” <sup>5236</sup>  A magyarok sérelmezték, hogy a „felkereshették Argentína kikötőjét, egy esztendő óta e viszonylat ót az Austro Americana kiszorította a magyar hajóstársaságot. Most pedig a buenos-	(Bahia – Rio de Janeiro kb. 1300 km)

<sup>5227</sup> Haditechnika 28. évfolyam, 1994 / 2. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

<sup>5228</sup> Grazer Tagblatt, Oktober 1909-10-08

<sup>5229</sup> Sport und Salon, Juli-Dezember 1909-09-18

<sup>5230</sup> Magyarország, 17. évfolyam, 1910-04-23 / 96. szám

<sup>5231</sup> Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-02-24 / 46. szám

<sup>5232</sup> Grazer Tagblatt, März 1910-03-08

<sup>5233</sup> Magyarország, 18. évfolyam, 1911-07-09 / 161. szám

<sup>5234</sup> Pester Lloyd, März Jahrgang 57, nr. 1910-03-08 / nr. 56

<sup>5235</sup> Grazer Tagblatt, März 1910-03-16

<sup>5236</sup> Borászati Lapok – 42. évfolyam 1910-12-18 / 51. sz.

ayresi kiállításon is nélkülünk vet részt Ausztria. Vigasztalódhatunk azonban. Az argentinai ünnepségekre a «Monarchia» képviselőjében lerendelték a «Kaiser Karl VI.» hadihajót és ennek költségeiben mi is részesedünk.” <sup>5237</sup>	
1910. 05.10-17. Montevideo (Uruguay)	(Rio de Janeiro – Montevideo kb. 2300 km)
1910.05.17. – 06.15. Buenos Aires. Itt részt vett az ünnepi megemlékezéseken. <sup>5238</sup> (1910.05.21-én tagja volt a flottafelvonulásnak, melyben 14 külföldi és 16 argentin hadihajó vett részt. Az USA és japán hadihajók a nagy merülésük miatt La Plata előtt maradtak. 1910.05.25-én a csapok díszmenetet tartottak.) A német flottát a Emden és a Bremen cirkálók képviselték. <sup>5239</sup>	(Montevideo – Buenos Aires kb. 200 km)
1910.06.16-18. Montevideo <sup>5240</sup>	(Buenos Aires – Montevideo kb. 200 km)
1910.06.24-29. Santos (Brazília)	(Montevideo – Santos kb. 1900 km)
1910.07.04-05. Bahia <sup>5241</sup>	(Santos – Bahia kb. 1700 km)
1910.07.07-09. Pernambuco (Barnabuco) <sup>5242</sup>	(Bahia – Pernambuco kb. 500 km)
1910.07.15-16. St. Vincent <sup>5243</sup>	(Pernambuco - St. Vincent kb. 3300 km)
1910.07.21-24. Teneriffe	(St. Vincent – Teneriffe kb. 5800 km)
1910.07.29-31. Cartagena	(Teneriffe – Cartagena kb. 2100 km)
1910.08.05-én befutott a Cattarói-öbölbe (Tivat)	(Cartagena – Cattaro kb. 2000 km)
1910.08.10-én megérkezett Polába és a Hajórajjal harci gyakorlatokat folytatott.	(Cattaro –Pola kb. 700 km) <b>Össz út kb: 36 100 km = 19 492 tengeri mérföld</b> Egy újság számítása szerint a hajó körülbelül tizenötezer tengeri mérföldnyi utat tesz meg. <sup>5244</sup>

Ferenc Ferdinánd trónörökös, tengernagy az 1910-ben Mexikóba küldött, Kaiser Karl VI" parancsnokának, a farkasréti temetőben nyugvó László Elemér fregattkapitánynak a legszigorúbban megtiltotta, hogy az úton akár egyetlen magyar szó is essék!<sup>5245</sup>

Pola, 1910. augusztus 17. (Eredeti távirat.) „Ma érkezett meg Argentínából a »Kaiser Karl VI.« nevű cirkálóhajó, amelyről Argentínában 38 matróz és altiszt megszökött. Voltaképpen 40 ember hiányzik ugyan a hadihajóról, de két altiszt a Tűzföldnél a tengerbe veszett. A haditengerészeti parancsnokság szigorú vizsgálatot indított a megszökött matrózok ügyében.”<sup>5246</sup>  
(Más forrás szerint a hajó már 11-én befutott Pólába.<sup>5247</sup>)

„A »Károly VI.« cirkáló, amely a napokban érkezett vissza Argentínából, jelentést tett illetékes helyen, hogy útközben és mikor Argentínában tartózkodott, harmincnyolc altiszt és matróz megszökött. Negyven matróz hiányzott, de megállapították, hogy közülök két rovinei születésű altiszt egy csatornán való átúszás közben a tengerbe fűlt. A katonaszökevények többnyire magyar születésűek. A hadihajó argentinai útja alatt rendkívül embertelenül bántak a katonákkal, ezért megbeszélték és részletesen kidolgozták a szökés terveit. Egy magyar származású altiszt a vezetője a mozgalomnak. A többi magyar származású tengerészek és néhány horvát és osztrák is, elfogadta az ajánlatot. Egenruháikat a vízbe

<sup>5237</sup> Magyarország, 17. évfolyam, 1910-04-30 / 102. szám

<sup>5238</sup> Grazer Tagblatt, Mai 1910-05-19

<sup>5239</sup> Az Újság, 8. évfolyam, 1910-05-19 / 118. szám

<sup>5240</sup> Grazer Tagblatt, Juni 1910-06-18

<sup>5241</sup> Pester Lloyd, Juli Jahrgang 57, nr. 1910-07-06 / nr. 159

<sup>5242</sup> Pester Lloyd, Juli Jahrgang 57, nr. 1910-07-09 / nr. 162

<sup>5243</sup> Grazer Tagblatt, Juli 1910-07-18

<sup>5244</sup> Magyarország, 17. évfolyam, 1910-04-23 / 96. szám

<sup>5245</sup> Kapu, 1993. augusztus-szeptember (6. évfolyam, 8-9. szám) TÖRTÉNELEM / Capt. Ddr. Juba Ferenc (Bécs): Haditengerészetünk a kiegyezés után

<sup>5246</sup> Pécsi Napló, 19. évfolyam, 1910-08-18 / 186. szám

<sup>5247</sup> Grazer Tagblatt, September 1910-09-11

dobták és úszva menekültek a fedélzetről. Argentínában az ottani ültetvényesek csábító ígéretekkel csalták el a szökevényeket. A »VI. Károly« cirkáló rendelet következtében holnap Triesztbe megy és Montecuccoli gróf tengerészeti parancsnok fog vizsgálatot tartani a hajón.»<sup>5248</sup>

„A VI. Károly cirkáló ma érkezett vissza Argentiniából. A hajó parancsnoka jelenti, hogy a hajóról argentiniai tartózkodása alatt 40 matróz és altiszt megszökött. A megszökésre a parancsnok szerint argentiniai magyarok bírták volna rá a katonákat, kik közül kettő szökés közben a tengerbe fúlt. A megszökött katonák mind magyarok. Montecuccoli tengernagy főparancsnokot holnapra idevárják. A főparancsnok személyesen fog a megszökökés tárgyában vizsgálatot tartani.»<sup>5249</sup>

„A lapok távirati tudósításai közölték , hogy a flottánkhoz tartozó „VI. Károly“ cirkáló hajóról az argentinai vizeken harmincnyolc matróz és altiszt megszökött s állítólag az ottani ültetvényesek csábító ígérétei bírták rá őket hajójuk hűtlen elhagyására. Pár hónappal ezelőtt, egy időben horgonyoztunk a la platai kikötőben a VI. Károlylyal , természetesen a kellő távolságban egymástól. Mert amint egy haditengerész tiszt le nem alázkodhatnék holmi kereskedelmi hajó tisztjeivel egy társaságba, épp úgy méltóságán alulinak tartaná egy hadihajó, a szerény eargoknak még csak a közelében is horgonyt vetni. Az ő szemükben, legyenek bár a „Mauretania“ tisztjei, ezek nem is tengerészek, hanem csak . . . fuvarosok. A szökést, bárhogyan titkolták is, azonnal megtudtuk. A szárazföldi ember el sem képzelné, micsoda pletykafészek egy ilyen nagyobb kikötő. A hajók látszólag a magait dolgával elfoglalva, közönyösen állanak egymás mellett, de azért állandó a kölcsönös megfigyelés, az egymás viszonyai iránti érdeklődés , hát még a hírhordás. De nemcsak a mi VI. Károlyunkat hagyták el hűtlenül legényei; alig van hajó, amelyről Buenos Airesben egy-két ember meg ne szöknék. Osztrák és magyar hajó pedig egy sincs. A mienkről is ellépett kettő. Szökés majd minden nagyobb kikötőben fordul elő. Vagy a szárazföldre szerencsét próbálni, vagy más hajóra, jobb szolgálat reményében. Két kikötő: Kalkutta és Buenos-Aires pedig valóságos réme a parancsnokoknak, nem tudnak embereikre eléggé vigyázni. A szökés okául ezúttal is az ültetvényesek csábítását hozzák fel, azonban az inkább egy M bűvös, vonzó erejére vezethető vissza.. Nincs olyan osztrák-magyar tengerész, aki ezt az egyszerű M.-et ne ismerné. Csodálatos vonzóereje van annak minden matróz szívre. Már a montevideoi kikötőben sok hajónak, köztük nem egy hatalmas luxussal épült személyszállítónak a kéményén egy M betű ötlük a szemünkbe. Buenos Aires felé pedig lépten nyomon találkozunk minden fajtájú M.-es hajókkal, de nemcsak ott, hanem az egész dulce-maren, a hatalmas La Plata folyamon, föl egész Rosario Sta Féig s még azon túl is. Ennek az M.-nek ez a története. Vagy negyvenöt évvel ezelőtt Buenos Airesben egy fiúmei vitorlásról megszökött vagy kihajózott, ma már eltérők az emlékezetek, egy Mihanovics nevű Buccari vidékéről való matróz. Ott maradt. Szerzett egy kis csónakot s utasok és podgyászok kis beszállításával foglalkozott. Vállalkozása sikerült s hamarosan neki magának már nem is kellett a lapátot forgatnia, néhány bárkának lett a gazdája. Úgy látszik, Mihanovics szerencsés pillanatban kapaszkodott Fortuna kerekének a külsőjébe, mert már jó idő óta egész flotta hordja a nevét jelző M-et. Negyvenhárom nagy gőzössel monopolizálja a személy- és áru-, kisebb gőzöseivel és bárkáival pedig a vontató és kirakodási forgalmat. Hajóparkja nagyobb, mint akár a mi Adriánké, vagy az osztrák Lloyd társaságé. De Mihanovics e mellett még egyéb is. Ez idő szerint Ausztria és Magyarország főkonzula, s nemcsak egyik leggazdagabb embere Argentínának, de számottevő politikai faktor. S hogy mekkora a tekintélye pártkülönbség nélkül, eléggé megvilágítja csak az az egy körülmény, hogy Mihanovics a köztársaság mindenkori elnökének egy teljesen berendezett kastélyt, yachtot, automobiloikat bocsát rendelkezésére a megfelelő szolgaszemélyzettel, együtt, s hogy figyelmének ily módon való megnyilvánulását az állam feje, a köztvélemény és a törvényhozó testület által sanctionálva elfogadhatja. Van hajógyára, elevátor raktárai, vasútja, több nagyobb iparvállalata, palotái, az övé pl. a város közepén fekvő milliókba került Palace Hotel. Birtokait csak négyszög mértföldekben emlegetik. S mindezt elérte, az írás és olvasás mesterségét is csak meglelt férfi korában elsajátító karszi matróz, hazánk fia, rövid 20—25 év alatt. Senior Mihanovics ma teljes erejében levő hetvenes. Nemes érzésű, jószívű emberbarát, honfitársainak főként a karszvidékieknek hatalmas pártfogója, mindenfelé csak tisztelettel emlékeznek meg róla s kalapot kell emelni azon nem eléggé méltányolható sovinizmus előtt, hogy alkalmazottait, hivatalnokait, tisztjeit, hajósszemélyzetét, cselédeit, amennyire csak lehetséges, kizárólag honfitársaiból, különösen

<sup>5248</sup> Budapest, 34. évfolyam, 1910-08-18 / 197. szám

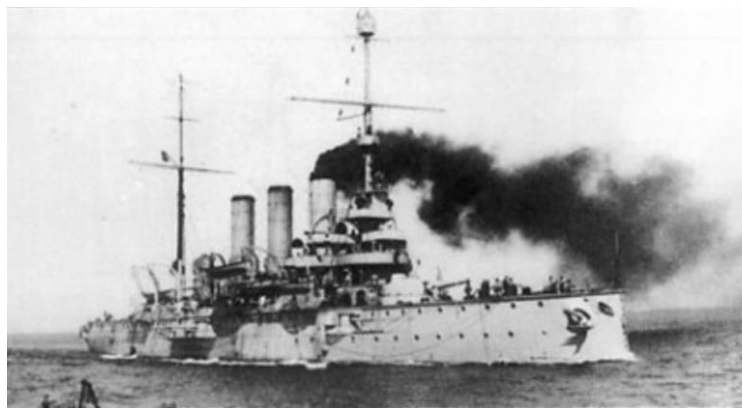
<sup>5249</sup> Pécsi Közlöny, 18. évfolyam, 1910-08-18 / 190. szám

Fiume és környékbeli horvátokból válogatja. Élettörténetébe természetesen már a rege is beleszövi szálait. Esténként, holdvilágos éjjeleken, a vénebb tengeri medvék holmi sikeres csempészkedésekről, elhagyott hajókról, azokon talált temérdek kincsről is mesélgetnek. Már ahogyan a mesemondó fantáziája győzi. De akárhogy volt is, sorsát megérdemli! A szerencse életében mindenesetre nagy szerepet játszott, de annak főtitka mégis ... a kitartás, a munka. Mihanovics és az őt jelképező M a mi tengerészeinknek, fájdalom ami alatt még mindig csak horvát-dalmátokat érthetünk, a csábító varázs, a matróz ábrándja a3 egyik főokozója az ottani szökéseknek. Nem csoda. Hiszen lépten-nyomon ott van előtte az M. A hatalmas óceánjárókon, a kis dereglyéken, esténként felragyog a paloták homlokzatán, az elevátorokon, az automobilon egész raján és a mindezekhez tartozó egész hadsereg alkalmazott sapkáján. S még éjjel sem hagy a malinak nyugtát. Messze beveti fényét a tengerbe a kikötővel szemben fekvő pompás Palace Hotelről. Csábos varázs ez. Erősebb az estanderók legcsábítóbb ígéretésénél. Hiszen mind abban a reményben hagyja el a hajóját, hátha hagyott még neki is valamit Senor Mihanovics Fortuna istenasszony szarujában.<sup>5250</sup>

1910.08.31-én Polában leszerelték.

1910.09.11-én „Montecuccoli gróf, a császár és királyi haditengerészeti parancsnoka, a Kaiser Karl VI. hadihajón Póla-ból Fiuméba érkezett s a haditengerészeti akadémiában szemlét tartott.”<sup>5251</sup>

1910 decemberében a cirkálót a dock-ba vezényelték, de csak propeller csavarján van egy kis igazítási való, ami mindössze pár órai munka.<sup>5252</sup>



*A hajó 1910-ben*<sup>5253</sup>

## 1911.

1911-ben a Hajóraj kötelékéhez tartozott, mint a rombolóflottilla vezető hajója.

A kötelék a "Erzherzog Franz Ferdinand" a "Nadessy", valamint a 10 600 tonnás "Erzherzog Ferdinand Marx" bukóhajóból áll, amelyet nyáron kiegészít a harmadik 14 500-as tonnás „Zrínyi” és a Krenzer „Kaiser Karl VI”, két torpedóhajó és hat óceánjáró torpedóhajó.<sup>5254</sup>

1911.03.01. – 1911.04.30. között a Torpedó Flottillához osztották be.

1911.03.21-én Trieszt-be érkezett 12 torpedónaszád és 2 torpedócsónak társaságában. Feladatuk a Dalmáciába irányuló postaforgalom biztosítása.<sup>5255</sup> Feladatukat a kereskedelemügyi minisztérium kérésére látják el. A kérés oka, hogy a kereskedelmi tengerészek sztrájkba kezdtek.<sup>5256</sup> Több mint 2300 fő sztrájkolt ekkor.<sup>5257</sup>

<sup>5250</sup> Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-08-26 / 203. szám

<sup>5251</sup> Szeged és Vidéke, 9. évfolyam, 1910-09-11 / 207. szám

Magyarország, 17. évfolyam, 1910-09-11 / 216. szám

<sup>5252</sup> Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-12-14 / 297. szám

<sup>5253</sup> <https://evgeny-zelikov.livejournal.com/21340.html>

<sup>5254</sup> Pester Lloyd, Jahrgang 58, nr. 1911-01-13 / nr. 11

<sup>5255</sup> Grazer Tagblatt, März 1911-03-22

<sup>5256</sup> Világ, 2. évfolyam, 1911-03-22 / 69. szám

<sup>5257</sup> Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-03-22 / 69. szám

1911.03.28-án **Franz Ferdinand főherceg, tengernagy** a hajóra szállt és egy kombinált köteléket vezetett II. Vilmos német császár elé.<sup>5258</sup>

„Póla, március 28. Ma reggel négy órakor az osztrák és magyar hajóraj elhagyta Fazanát és elébe ment a „Hohenzollerns jachtnak, amelyen Vilmos császár utazik Korfuba. A VI. Károly hadihajó fedélzetén Ferenc Ferdinánd trónörökös utazott a német császár elé. A német császár és a trónörökös találkozása nyílt tengeren történt. Az osztrák és magyar tengerészeti zenekar a német himnuszt játszotta, a többi hadihajóról pedig üdvözlő ágyúlövések hangzottak el. Az osztrák és magyar hajóraj déli tizenkét órakor visszatért Fazanába.”

„**Ferenc Ferdinánd főherceg tengernagy** rendeletére ma hajnalban Fazana előtt egybegyűltek a tartalékhajóraj, a torpedó-flotta, a központi hadikikötő kerületében szolgálatban álló és a Trieszt—Fiume és Lussinpiccolo kikötőiből ideérkezett hajók, összesen negyvenhét hajó, a többek között a „Károly főherceg“, „Frigyes főherceg“ és „Battenberg“ csatahajók, a „VI. Károly“ cirkáló, a „Szigetvár“ és „Panther“ kisebb cirkálók, hét torpedótűző, huszonhat torpedónaszád, két tenger alatt járó hajó és számos kisebb hajó. A tengernagy főhercegnek ez alkalommal kibocsátott napiparancsa értelmében két, lehetőleg egynemű hajóhadosztályt kellett alkotani. Az egyik hadosztály parancsnokságát a trónörökös maga vette át, a másik hadosztály parancsnoka gróf Kánus Károly ellentengernagy volt. Reggeli hat órakor felvonták a „**VI. Károly**“ csatahajóra a **tengernagyi lobogót**. A hajók reggel hét órakor hagyták el a kikötőt. A két hadosztály megalakult. Háromnegyed tíz órakor feltűnt a „Hohenzollern“ császári jacht, kíséretében a „Sleipner“ és a „Königsberg“ hajókkal. Azonnal megdördültek az ágyuk üdvölvései s a parancsnoki hajókra felvonták a német lobogót. A „Hohenzollern“ nagy sebességgel hajózott el a két sorjában felállított hajóhadosztály között. A császár jachtjának elhajózásánál a legénység a vendégcsászárt ötszöri hurráh-kiáltással üdvözölte. A hajók zenekarai a német himnuszt játszották. A német császár maga állott hajójának parancsnoki hídján, valamivel lejjebb vezérkara. Az oldvlövésekre a „Königsberg“ hajó válaszolt. Amidőn a császár jachtja elhajózott a parancsnoki hajók előtt, a két hajóhadosztály is megindult, még pedig teljes gözzel, úgy hogy csakhamar utolérték a „Hohenzollern“ jachtot, amely időközben meglassította menetét. A német császár rendeletére hajója a nemzetközi hajójelzés útján a következő jelzést adta: — Köszönet a hajórajra! való üdvözlésért. A hajók pompása! Nemsokára kézijelűkkel a következőket adták le: — Szívélyes üdvözlés a szépen «került hadgyakorlat alkalmából. Az elhelyezés kiváló volt. Ferenc Ferdinánd rendelkezésére a következőket választották: — Mély köszönet, boldog vagyok, hogy felséged elé vezethettem a hajórait és hogy üdvözölhettem. Ezután a „Hohenzollern“ jachtnak még nemzetközi jelek útján „Szerencsés utat“ kívántak. A főherceg dróttalan táviró útján hosszabb táviratot intézett a császárhoz, melyben újabb köszönetet mond az elismerő nyilatkozatért és ama óhajnak adott kifejezést, hogy a császár visszatérő útjában tekintse meg a Levantén hajózó hajórait is. Ezután a hajóhadosztály újabb üdvölvések közepette délelőtt tizenegy óra tájban Verudeila közelében visszafordult, míg a „Hohenzollern“ a „Sleipner“-rel és a „Königsberg“-gel folytatta útját. A hajóraj délben érkezett Pólába, ahol Ferenc Ferdinánd trónörökös meg engedésének adott kifejezést a hajók legénységének magatartása felett.”<sup>5259</sup>



*Az Adriai-tengeren 1911.03.29-én Korfu közelében*<sup>5260</sup>

<sup>5258</sup> <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

<sup>5259</sup> Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-03-29 / 74. szám

<sup>5260</sup> <https://kenniscentrumhuisdoorn.nl/collection/photos/hudf-a040-43>

1911.05.07-én futott be Triesztbe a Ferdinand Max és a Szigetvár társaságában. 1911.05.08-án a fedélzetükre vették a 97. gyalogezred tagjait és kifutottak az isztriai partoknál végrehajtandó partraszállási hadgyakorlatra.<sup>5261</sup>

1911.05.17-i hír:

A k.u.k. kikötői hajók evezős versenyén a danskaderbooten kategóriában a kihívás díjat az S.M. Erzherzog Friedrich hajó nyerte, a második díjat a Kaiser Karl VI hajó, a harmadik díjat az S.M. S. "Radetzky".<sup>5262</sup>

1911.06.15. –1911.08.31. között a Hajórajhoz tartozott.

1911.06.24/25-én Triesztben volt az SMS Viribus Unitis vízrebocsátásakor. Ekkor Habsburg József Ferdinánd főherceg tartózkodott a fedélzetén. Az uralkodóhoz többi tagja, különböző hadihajók fedélzetéről nézte végig a vízrebocsátást.<sup>5263</sup>

1911.07.24-én Triesztben tartózkodott.

1911.08.09-én az első tartalék kötelék része.<sup>5264</sup>

1911.08.18-án Abbáziában volt.

1911.08.23-án partraszállási gyakorlatot hajtott végre Dalmáciában.

„Ferenc Ferdinánd trónörökös ma hajnali négy órakor az „Erzherzog Franz Ferdinand“ csatahajón Pólából odaérkezett. Útközben éjjeli gyakorlat volt. A csatahajó kíséretében vannak a következő hadihajók: „Radetzky“, „Babenberg“, „Erzherzog Friedrich Karl“, „Kaiser Karl VI.“ és „Admiral Spaun“, továbbá két óceánjáró és hat kis torpedó. A „Lacroma“ nevű hadijachton gróf Montecuccoi tengernagy tartózkodik.” „A dalmáciai kombinált szárazföldi és vízi hadgyakorlatok, melyek Ferenc Ferdinánd főherceg megérkezése óta megkezdődtek, a cs. és kir. hajóhadat illető részekben a következő ordre de bataille mellett fognak lefolyni: Főparancsnokság gróf Montecuccolli tengernagy tengerészeti főparancsnok a „Lacroma“ cs. és kir. yachton. Támadó fél: Haus Antal altengernagy. I. nehéz osztály: „Erzherzog Franz Ferdinand“, „Radetzky“ és „Babenberg“ I. osztályú sorhajók. II. nehéz osztály: gróf Lanjus-Wellenburg Károly altengernagy: „Erzherzog Karl“, „Erzherzog Friedrich“, „Erzherzog Ferdinand Max“, „Seehund“, „Delphin“. Védekező fél: lovag Chmearz ellentengernagy: „Sankt Georg“, „Kaiser Karl VI.“, „Kaiserin Elisabeth“, „Maria Theresia“, „Zenta“, „Szigetvár“, „Admiral Spaun“, „Gaea“, kilenc torpedóromboló és az összes hajóraj-torpedó csolnakok, továbbá a parti torpedó állomások hajói. A védelmi fél nyolc nehéz egységgel és húsz csolnakkal gyakorlatozik, a támadó fél tíz nehéz egységével és 3000 főnyi csapatával szemben.”<sup>5265</sup> A kötelék 24-én futott be Fiuméba.<sup>5266</sup>

1911.08.31-én kivonták a szolgálatból, és általános nagyjavításnak vetették alá a gépi- és a kazán berendezéseit. Azután tartalékállományba helyezték. Az év végére a hajó javításának 50%-val végeztek csak.

## 1912.

Az év nagy részében a hajó gépeit és kazánjait javították.

1912.12.05-én beosztották az 1. Cirkáló Divízióba.

<sup>5261</sup> Grazer Tagblatt, Mai 1911-05-09

<sup>5262</sup> Pester Lloyd, Jahrgang 58, nr. 1911-05-27 / nr. 124

<sup>5263</sup> Pécsi Napló, 20. évfolyam, 1911-06-24 / 140. szám

<sup>5264</sup> Pester Lloyd, Jahrgang 58, nr. 1911-08-09 / nr. 187

<sup>5265</sup> Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-08-24 / 200. szám

<sup>5266</sup> Pécsi Napló, 20. évfolyam, 1911-08-24 / 190. szám



1912-ben Pola-ban. (A képeslapot 1914-ben adták fel)<sup>5267</sup>

„Az osztrák-magyar birodalom drótnélküli telegráf állomásai az adriai tenger partján fekszenek és pedig Castelnuovo, Pola, Sebenico városokban. Mind a három állomás Telefunken rendszerű. A sebenicoi 500 kilométer távolságra hat, 300 és 600 méteres hullámra állítható be. A rendes hullámhossz azonban 600 méter. Következő hadihajóinkon van drótnélküli telegráf állomás: Árpád — Aspern — Babenberg — Budapest — Erzherzog Ferdinand Max — Erzherzog Franz Ferdinand — Erzherzog Friedrich — Erzherzog Karl — Habsburg — Kaiser Karl VI. — Lakroma — Miramar — Monarch — Pelikan — Radetzky — Szigetvár — S-Georg — Wien — Zenta — Zrínyi. —, <sup>5268</sup>

### 1913.

1913.03.13-án kifutott Polából.

1913.03.14-én érintette Cattarót.

1913.03.16-án Gravosa és Spalato előtt cirkált az Ombla folyó torkolatáig.

1913.03.18-án a török Hamidie hadihajó lőtte a meduai szállítóhajókat. (Március 2-án hét görög kereskedelmi hajó tett partra itt szerb csapatokat. 11 órakor lövések dördültek a Hamidiye (Hamedie) török cirkálóról, két hajó elsüllyedt, további kettő pedig zátonyra futott a parton. 20-40 ember halt meg.)

Ezzel a magában, véve is valószínűtlen hírral szemben a Müstaerische Rundschau megállapítja, hogy a bombázás idején az osztrák-magyar hadiflotta egyetlen hajója sem tartózkodott a déldalmáciai vizeken. A VI. Károly hadihajó e hó 13-án az albán parton történtek hírére a semlegesség védelmére déli vizeinkre küldetett, de miután a török cirkáló ott nem mutatkozott, e vizeket e hó 14-én elhagyta és észak felé eltávozott.<sup>5269</sup>

1913.03.19-én Polába érkezett, majd még aznap kifutott Montenegró felé flottademonstráció céljából. Részt vett a montenegrói partok előtti flottatüntetésen. Biztosította Szkutari (Shkodrával) török evakuálását.

1913 november elejétől mintegy 30 ezres montenegrói és 15 ezres szerb haderő zárta körbe a főként albánok lakta Szkutari (Skhoder, Skhodra) városát, amelyet 26.000 fős török helyőrség védett. A török Porta december 3-án fegyverszünetet kötött. December 16-án Londonban összeült az európai nagyhatalmak nagyköveti konferenciája. 1913. május 30-án a hadviselő felek aláírták a londoni békét. A Török Birodalom szinte minden európai birtokát elveszítette. Szkutariban azonban az ellenségeskedések nem maradtak abba. A londoni békekonferencián a nagyhatalmak döntöttek az önálló Albánia létrehozásáról. Ezzel az Oroszországtól támogatott Szerbiát a Monarchia megakadályozta, hogy

<sup>5267</sup> <https://www.sbazar.cz/altumpo/detail/192282823-am-bord-sms-kaiser-karl-vi-1914>

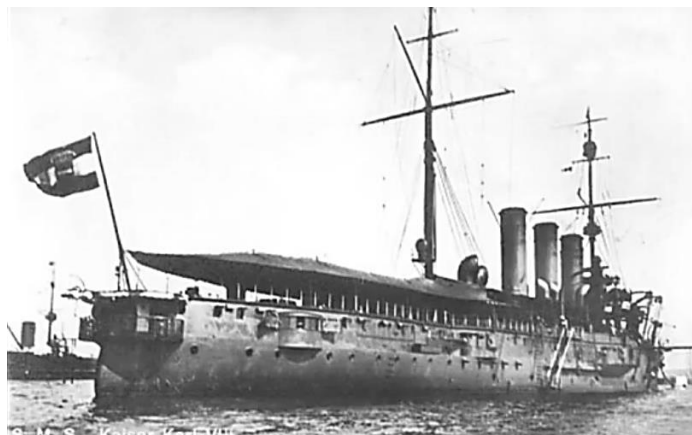
<sup>5268</sup> Elektrotechnika, 5. évfolyam, 1912-03-15 / 6. szám

<sup>5269</sup> Pécsi Napló, 22. évfolyam, 1913-03-19 / 65. szám

kijusson az Adriai-tengerre. 1913. március 22-én Londonban hathatalmi (osztrák–magyar, német, olasz, angol, francia, orosz) döntés született Szkutari Albániához való csatolásáról. Mivel a város montenegrói–szerb ostroma tovább folytatódott, Ausztria–Magyarország kezdeményezésére a nagyköveti konferencia március 29-i határozata alapján április 10. és május 14. között nemzetközi flottademonstráció és tengeri blokád kezdődött Montenegró és Észak-Albánia partjai előtt. A Monarchiát az ERHERZOG FRANZ FERDINAND, a RADETZKY és a ZRÍNYI csatahajó, az ASPERN cirkáló, a DINARA, az ULAN és a SCHARFSCHÜTZE torpedóromboló képviselte Maximilian Njegovan ellentengernagy parancsnoksága alatt. A nemzetközi flotta parancsnoka a brit Cecil Burney altengernagy lett, bázisul a cattarói osztrák–magyar haditengerészeti támaszpontot jelölték ki. A szerb kormány – ekkor még – meghátrált, csapatait április 12-től kivonta az ostromgyűrűből. Szkutarit azonban a montenegrói hadsereg Janko Vukoti vajda parancsnoksága alatt április 23-án bevette. 26-án a Burney altengernagy vezette tengernagy tanács határozott Szkutari megszállásáról, s ehhez egy 1000 fős tengerészgyalogos kötelék összeállításáról. A Monarchia megerősítette kontingensét a SANKT GEORG páncélos cirkálóval, s május 3-án mozgósította Bosznia–Hercegovinában lévő csapatait. I. Miklós montenegrói király az osztrák–magyar csapatmozgások és az orosz csatlakozás hírére visszakozott, és május 4-én bejelentette, hogy átadja a várost a nemzetközi erőknek. Erre május 14-én került sor. A megszálló különítménybe 300 osztrák–magyar tengerészgyalogost osztottak be gróf Otto Welsersheim korvettkapitány parancsnoksága alatt, ezzel a Monarchia a legnagyobb kontingenssel képviseltette magát. Július 30-án Njegovan helyét Richard Ritter von Barry ellentengernagy vette át. Nyáron a tengerészgyalogságot szárazföldi csapatok váltották fel. Az osztrák–magyar Vezérkar a cs. és kir. 87. gyalogezred IV. zászlóalját jelölte ki. A 29 tiszt és 480 fős legénység Ottmar Kailer ezredes parancsnoksága alatt július 28-án érkezett Szkutariba. Az 1600 fős nemzetközi erőből ismét a legnagyobb létszámú kontingens feladata a rendfenntartás volt a városon belül. A bécsi politikai vezetés határozottan éreztette a többi öt európai nagyhatalommal, hogy saját befolyási övezetének tekinti a Balkánt. Ezt Berlinben elfogadták, ám ez a fajta kardcsörtetés negatív visszhangot keltett Londonban, Párizsban és Rómában, s kifejezetten rossz hatást gyakorolt Szentpétervárott. Isztambulban viszont meglepően megértőnek mutatkoztak. Már határozottan közeledett az első nagy világháború. A szkutari misszió a világháború kitöréséig tartott.<sup>5270</sup>

1913.03.21-én befutott a Cattarói-öbölbe.

1913.06.03-án kivonták a szolgálatból.



#### 1914.

1914-ben Spanyolországban és a Földközi-tenger nyugati medencéjében járt.

1914.06.16-án felszerelték.

„A haditengerészet, köréből. A „Kaiser Karl VI.” cirkáló, amely július 20-án indult el Fiuméből Hermann fregattkapitány parancsnoksága alatt nyolc heti középtengeri cirkáló útjára, fedélzetén a tengerészeti akadémia második és harmadik évfolyamának növendékeivel, minden kikötőben, amelybe befutott, így Korfuban, Barcelonában, Toulonban stb. a legszívélyesebb fogadtatásban részesült. A

<sup>5270</sup> Magyarország és a Magyar Királyi Honvédség a XX. századi világháborúban 1914 – 1945: <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/2vhSzakkonyv-magyarok-a-ii-vilaghaboruban-2/magyarorszag-es-a-magyar-kiralyi-honvedseg-a-xx-szazadi-vilaghaboruban-1914-1945-BB49/a-fegyveres-semlegesseg-es-a-haboru-kozott-187/>

tengerészeti akadémia növendékei több tanulmányi kirándulást tettek a szárazföldre, számos meghívásban volt részük. A cirkáló most útban van hazafelé, előbb azonban még egy Joni-tengeri és egy albániai kikötőt látogat meg.”

1914.06.20-án kiképzőútra futott ki Fiuméből tisztiiskolás növendékekkel a fedélzetén.<sup>5271</sup>

1914.06.22-26. Korfu.

1914.06. 30. – 1914.07.05. Valencia.

1914.07.07-14. Barcelona.<sup>5272</sup>

1914.07.15- 19. Marseille<sup>5273</sup> (Máshol Toulon szerepel.<sup>5274</sup>)

(1914.07.17-én az SMS Kaiser Karl VI. tegnap érkezett Marseille-be négynapos tartózkodásra.<sup>5275</sup>)

1914.07.19-22. Villafranca/Nice. (Villefranche-sur-Mer)

Találkozás a Görögország felé tartó amerikai Idaho csatahajóval.

1914.07. 27-én megérkezett Fiumébe, majd befutott Polába.

Fiume – Korfu 1000 km – Valencia 4000 km (útvonaltól függően) – Barcelona 340 km – Marseille 350 km - Villefranche-sur-Mer 200 km – Fiume 1900 km – Pola 100 km.

**Az út kb. 7890 km (4260 tmf).** Az út során egyszer szemet kellett felvennie.

### **Első világháború**

A Monarchia tengeri hadereje:

„Az osztrák-magyar tengeri haderő 3 Dreadnought (Viribus Unitis, Tegetthoff, Prinz Eugen, a Szent István még nincs felszerelve), 6 másodosztályú csatahajó (Erzherzog Franz Ferdinánd, Radetzky, Zrinyi, Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinánd Max), 6 harmadosztályú csatahajó (Habsburg, Árpád, Babenberg, Monarch, Wien, Budapest), 3 páncélos cirkáló (Sankt Georg, Kaiser Karl VI., Kaiserin und Königin Maria Theresia), 11 védett cirkáló (Kaiser Franz Joseph I., Kaiserin Elisabeth, Admiral Spaun, Sa'Ida, Helgoland, Novara, Zenta, Aspern, Szigetvár, Panther, Leopárd), 6 dunai monitor (Temes, Bodrog, Szamos, Kőrös, Maros, Leitha) 25 torpedóvadász, 51 siktengertjáró torpedónaszád, 30 torpedónaszád és 6 tengeraltjáró-naszádból áll. Ezek a hajók a monarchia hadvezetőségének a Kaiser Franz Joseph I. és az oly hősiesség után elsüllyedt Zentai védett cirkálón kívül mind rendelkezésére állanak.”<sup>5276</sup>

1914-ben az I. cirkálódivízió tagja az SMS Sankt Georg és a *SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia* cirkálóval együtt.

1914.08.05-én Polából Cattaróba hajózott.

1914.08.07-én kifutott a német SMS Geoben csatacirkáló támogatására, de mivel a német hajó az Adria helyett Konstantinápolyba ment, a találkozó elmaradt.

1914.08.08-án a lovcseni ágyúk tűz alá vették Katarót (Cattarót). Ekkor a nagyobb hajók közül csak a SMS Kaiser Karl VI nagycirkáló volt ott.

Ekkor Cattaróban 35-40 hajó állomásozott. Közül hét hajó (a KAISER KARL VI., a BUDAPEST, a KAISER FRANZ JOSEPH I., az ASPERN, a PANTHER, a HUSZÁR, a WARAS-DINER) vett részt a Lovcen ostromában.<sup>5277</sup>

1914 (1915?) A cikk tévesen írhatta a dátumot).08.08-án Montenegró előtt került támadás alá a hajó. Ezt fénykép is megörökítette.

<sup>5271</sup> Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-07-24 / 173. szám

<sup>5272</sup> Pester Lloyd, Jahrgang 61, nr. 1914-07-10 / nr. 161

<sup>5273</sup> Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-07-16 / 166. szám

<sup>5274</sup> Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-07-24 / 173. szám

<sup>5275</sup> Czernowitzer Allgemeine Zeitung, Juli 1914-07-18

<sup>5276</sup> Gonda Béla szerk.: A Tenger 4. évfolyam 1914Éves tartalomjegyzék / Bignió Gyula: A hadviselő államok tengeri hadereje (6 képpel és 14 rajzzal)

<sup>5277</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 34. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1987) 4. szám / Mühely / Kopeczky Győző: A Polában megtorpedózott SZENT István. – 1987. 761. p.



5278

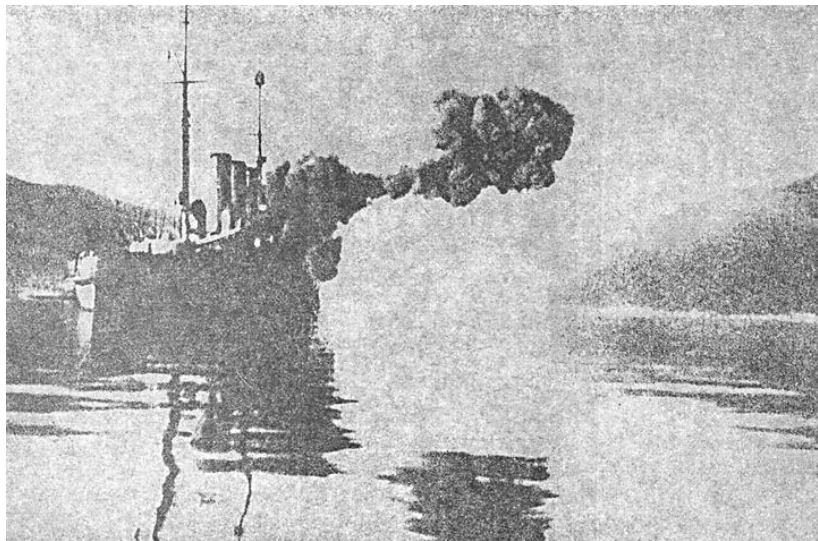
A KAISER KARL VI páncélos cirkáló 1914.08.18-ról 9-re virradó éjjel vonult tüzelőállásba és löni kezdte Kuk, Krstac és Pestingrad erődjeit. Először, 1914.08.12-én, a Kuk-üteg hallgatott el. A tűzvezetés addig nem tapasztalt nehézség elé állította a cirkáló tűzértisztjeit, mert ilyesmit sohasem gyakoroltak. Tengersiztről kellett ezer méternél magasabb, beásott, álcázott célpontokra löni, nem erre szerkesztett 24 cm-es A tűzvezetés addig nem tapasztalt nehézség elé állította a cirkáló tűzértisztjeit, mert ilyesmit sohasem gyakoroltak. Tengersiztről kellett ezer méternél magasabb, beásott, álcázott célpontokra löni, nem erre szerkesztett 24 cm-es ágyúikkal. A lövegcsöveket alig voltak képesek ennyire megemelni. Alulról nem látták a becsapódásokat s nem helyesbíthették a löelemeket. Ezen az utóbbi, legsúlyosabb nehézségen a mozgósításkor Cattaróba szállított három csónakrepülő felhasználásával segítettek. Am a repülőknak és pilótáiknak sem volt könnyű elérni a 2000 méteres, megfigyeléshez szükséges magasságot, hiszen a repülés akkor még gyermekcipőben járt és a 2000 méter világviszonylatban is rekordmagasságnak számított. Nehezítette a repülők helyzetét a hőség és a levegő nagy páratartalma. Ennek ellenére a tűzérési párbaj megkezdésétől naponta felszálltak és az elhárító tűz dacára pontos megfigyeléseikkel gyakorlatilag ők irányították a tűzvezetést. Bár Montenegró blokádját a ZENTA elsüllyesztése óta nem lehetett fenntartani, a montenegrói partok és kikötők ellen tovább folytak a hadműveletek. Általában a három csónakrepülő előzetesen felderítette a partsávot és a cs. és kir. egységek ezután léptek működésbe. E hadműveletekben a következő egységek vettek részt: az 5. csatahajó-osztály öreg partvédői, a velük érkezett SCHARFSCHÜTZE, a november 7-én befutó és az előbbi felváltó CSIKÓS romboló40, valamint a már a háború kezdetekor Cattaróba vezényelt ULAN, USKOKE és STREITER rombolók, a KAISER KARL VI páncélos cirkáló, a KAISER FRANZ JOSEPH I., SZIGETVÁR és PANTHER cirkálók (a ZENTA augusztus 16-áig), a 64 F, 66 F, 68 F, 69 F, 70 F, 72 F, 36 és 38 jelű torpedónaszádok, a 21. torpedónaszád-csoport, valamint az öbölbe szállingózó tengeralattjárók.<sup>5279</sup>

1914.08.08-án Az osztrák—magyar VI. hadsereg alárendeltségébe tartozó 3. védelmükörzet-parancsnokság kérésére a KAISER KARL VI. páncélos cirkáló kapott parancsot a tűzérési támadás elhárításában való közreműködésre és még az éjszaka folyamán megkezdte a Kuk, Krstac és Pestingrad körzetekben levő ellenséges tűzérési állások lövését. Ez a tűzérési párbaj hónapokon keresztül, napról napra megújulva folytatódott, részt vettek benne a már említetten kívül a WIEN, a MONARCH és a BUDAPEST csatahajók, a KAISER FRANZ JOSEPH I. és a SZIGETVÁR cirkálók ; végül is az ügyet a RADETZKY csatahajó zárta le október 22-től október 27-ig tartó „vendégszereplésével”. a KAISER KARL VI. augusztus 12-én a legmagasabban fekvő Kuk állást (1336 m) telibe is találta. Kétségtelen, hogy a magasan fekvő célpontok nehézséget jelentettek az alacsony csömelkedésű, lapos röppályájú hajóágyúk számára, de a nehézségeket a rendeltetészerűen nem erre a célra szolgáló technikával is megoldották, mint ahogyan azt a tények is bizonyítják. Minden eszközzel segítettek magukon, hiszen őket lötték ! A hajók megdöntésével — amit természetesen nem a szén áthordásával, hanem az e célra beépített, üzemszerűen működtethető szivattyú-és csőrendszeren keresztül elárasztható trimmelő

<sup>5278</sup> <https://hu.pinterest.com/pin/806285139563206220/visual-search/?x=16&y=16&w=494&h=658&surfaceType=flashlight>

<sup>5279</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 32. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1985) 2. szám / Tanulmányok / Csonkaréti Károly: Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. – 1985. 295. p.

kamrák segítségével értek el (oldalra 6—9°, orr—tat 1—2°) —, a lövegtornyok részará zsaluinak leszerelésével, a lőtáblázatok hiányzó adatainak áthidalásával és még egyéb ügyeskedéssel! Mind hajózási, mind tüzérségi vonatkozásban elismerésre méltó munkát végezve megoldották a feladatot. Csupán egy dolgot nem tudtak megoldani : a lövegek holterében levő célok elérését. Ha ugyanis lapos röppályájú löveggel olyan célpontra tüzelünk, amely a lőirányban levő terepfedezet mögött van (pl. : egy hegyhátan levő mélyedésben, vagy csak valamivel hátrább a terep perem vonalától) akkor hiába tudunk átlőni a terepfedezet fölött, a célt nem találjuk el, mert a lövés hosszú lesz, ha pedig az irányzékot rövidebbre vesszük, belelövünk a hegyoldalba, a cél a löveg holterében van. Az ilyen főfeladat a felső szögcsoportban működő lövegek (tarack, mozsár) rutinmunkája, de hajóágyúk számára, amelyekről közvetlen irányzással nagy találati pontosságot kívánnak meg és ezért még az amúgy is lapos röppálya legkisebb szórást adó, leglaposabb első szakaszát használják csak fel, nem megoldható feladat. Tudták ezt nyilván a francia tengerésztisztek is és lövegeiknek ott építettek ki tüzelőállásokat, ahol azok az öbölből fölfelé tüzelő hajóágyúk holterében voltak.<sup>5280</sup>



1914.08.10-én tüzel a hajó.<sup>5281</sup>

*A hajó a tüzelést egy idő után megdőntött állapotban folytatta, úgy hogy egyik oldalán a rekeszeit vízzel töltötték fel. Így könnyebben ágyúzhatta a hegyet*

1914.08.11-én is lőtte a montenegrói állásokat. Vermakra (Vrmac-erődje Tivat közelében) 32 db 24 cm-es lövedéket lőtt ki.

1914.08.14-én befutott Pola-ba.

1914.08.21-én tüzérségi lőgyakorlaton volt.

1914.08.24-én visszatért a Cattarói-öbölbe.

1914.09.09-én a Lovcseni állásokat lőtte a Cattarói öbölben.

1914.09.13-án három Monarch osztályú hajó érkezett az erősítésére. Öt nappal később egy francia tüzérségi üteg szállt partra Montenegroban. Céljuk Cattaró elfoglalása. Ezért a Monarchia oda küldte a Radetzky pre-dreadnoughtot is.

1914.09.25-től ismét a Cattarói-öbölben volt az SMS Kaiser Karl VI nagycirkáló és a Lovcsen hegyen lévő montenegrói állásokat lőtte.

1914.10.05-06-án ellenséges állásokat lőtt.

1914.10.09., 19., 21-25. a Cook Col bombázása.

<sup>5280</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1986) 4. szám / Vita / Kopeczky Győző: Hozzászólás dr. Csonkaréti Károly 'Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban' című

<sup>5281</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 34. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1987) 3. szám / Vita / Sárhida Gyula: A tények makacs dolgok... Válasz Kopeczky Győzőnek. – 1987. 514. p.

1914.10.19-én a Lovcsen francia lövegei megkezdték a tüzelést a Vermac erőd ellen. „Délután a Karl VI. és a Monarch hadihajók tüzelést indítottak a Lovcsen ellen, azután visszavonultak.”<sup>5282</sup>

1914.10.27-re a hajók szétlőtték a francia ütegeket és így véget ért a Cattaró-i csata.

Az SMS Kaiser Karl VI nagycirkáló 1914. augusztus végén Paul Fiedler admirális cirkálói közé lett besorozva. Báziskikötője Cattaro.

1914 novemberében Montenegró blokádjában vett részt. „E hadműveletekben a következő egységek vettek részt: az 5. csatahajó-osztály öreg partvédői, a velük érkezett SCHARFSCHÜTZE, a november 7-én befutó és az előbbi felváltó CSIKOS romboló 40, valamint a már a háború kezdetekor Cattaróba vezényelt ULAN, USKOKE és STREITER rombolók, a KAISER KARL VI páncélos cirkáló, a KAISER FRANZ JOSEPH I., SZIGETVÁR és PANTHER cirkálók (a ZENTA augusztus 16-áig), a 64 F, 66 F, 68 F, 69 F, 70 F, 72 F, 36 és 38 jelű torpedónaszádok, a 21. torpedónaszád-csoport, valamint az öbölbe szállingózó tengeralattjárók.”<sup>5283</sup>

1914 decemberében beteg Fielkorn Franz tengerész<sup>5284</sup> és Benelé Iwan<sup>5285</sup> Meljine-ben kórházban van.

## 1915.

1915. januári kórházi hírek:

Gsten Andreas 4. osztályú tengerész és Németh Johan tiszti szolga beteg és Meljine-ben kórházban van.<sup>5286</sup>

Cernobori Anton tengerész és Latera József tengerész beteg és Meljine-ben kórházban van.<sup>5287</sup>

Heinrich Franz matróz beteg és Meljine-ben kórházban van.<sup>5288</sup>

1915.01.15-én a Német Iskolaszövetségnek a hajó legénysége 50 koronát fizetett.<sup>5289</sup>

1915 februárjában beteg Berti Renáto matróz és Meljine-ben kórházban van.<sup>5290</sup>

1915.03.01-én a Bátorságért I. osztályú ezüst érmet kapta Josef Wald, Rudolf Kupina negyedmester és Pasko Marinov az S. M. S. „Kaiser Karl VI”-ről.<sup>5291</sup>

1915.03.05-én Cattaróból dokkolás céljából Polába ment (1915.03.07). 1915.03.10-27 között dokkolás, új rádióállomás telepítése, és a 240 mm-es ágyúk túlzott kopása miatt a Bokka ütegre való átállást törölték.<sup>5292</sup>

1915 márciusában beteg és kórházban van Schlögl Stefan haditengerész.<sup>5293</sup>

Majd ismét a Cattarói-öbölbe vezényelték 1915.04.21-én.

1915 áprilisában a Német Iskolaszövetségnek ismét pénzt juttattak.<sup>5294</sup>

---

<sup>5282</sup> Az Est, 1914-10-26 / 275. szám

<sup>5283</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 32. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1985)2. szám / Tanulmányok / Csonkaréti Károly: Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. – 1985. 295. p.

<sup>5284</sup> Hírek a sebesültekről és betegekről, 1914-12-16 / 151. szám

<sup>5285</sup> Hírek a sebesültekről és betegekről, 1914-12-11 / 139. szám

<sup>5286</sup> Hírek a sebesültekről és betegekről, 1915-01-08 / 197.

<sup>5287</sup> Hírek a sebesültekről és betegekről, 1915-01-14 / 212.

<sup>5288</sup> Hírek a sebesültekről és betegekről, 1915-01-27 / 247. szám

<sup>5289</sup> Grazer Tagblatt, Januar 1915-01-15

<sup>5290</sup> Hírek a sebesültekről és betegekről, 1915-02-11 / 282.

<sup>5291</sup> Grazer Tagblatt, März 1915-03-01

<sup>5292</sup> <https://evgeny-zelikov.livejournal.com/21340.htm>

Storia Militare No.21 ANNO III GIUGNO 1995 ISSN 1122-5289 (Parma-Italy)

KAISER KARL VI, Az Osztrák-Magyar Haditengerészet első modern páncélozott cirkálójá Erwin F. Ziche cirkálók fejlesztése a császári és királyi haditengerészetben

<sup>5293</sup> Hírek a sebesültekről és betegekről, 1915-03-12 / 336. szám

<sup>5294</sup> Grazer Tagblatt, April 1915-04-24

1915.05.18-án Csattaronál a szárazföldi lövegektől találatot kapott és 3 tengerész megsérült, amikor a Traste-i partraszállást fedezte.

A hajó ekkor Balyak-ot lőtte 6 db 24 cm-es lövedékkel.

1915.05.23-án 15:30 perckor Giuseppe Avarna olasz követ átadta a hadüzenetet Bécsben.

1915.05.24.-én napfelkelte előtt, tehát pontosan tizenkét órával az olasz hadüzenet után a császári és királyi hajóhad egyidejűleg sikeres akciók egész sorát hajtotta végre Olaszország keleti partvidékén, Velencétől Barlettáig. Ebben a támadásban az SMS Kaiser Karl VI. nem vett részt, mivel Cattaronál volt lekötve.

1915.06.07-i hír: A vak katonák számára az S. M. S. Kaiser Karl VI. magyar legénysége nevében Kaláli Nagy Jenő 104 koronát adományozott.<sup>5295</sup>

1915 augusztusában Moser Johan volt betegen kórházban a hajóról Meljine-ben (Montenegró). A hajó bázisa ezek szerint Cattaró.<sup>5296</sup>

1915 októberére már több mint 1000 koronát adtak a tengerészek a Német Iskolaszövetségnek.<sup>5297</sup>

1915.12.20-án: „A Gazetta di Venezia úgy tudja, hogy egy hat torpedóauzóból és két VI. Károly típusú cirkálóból, valamint 19 távolabb cirkáló hadihajóból álló osztrák-magyar hajóraj San Giovanni di Mediánál folytatott működése után másnap reggel megjelent Durazzo előtt, ahol a hajóraj parancsnoka elrendelte, hogy a legénységek megmentésére tegyék meg az előkészületeket és azután az összes ott horgonyzó gőzösöket és vitorlásokat elpusztították. A Carmelitani vitorlášhajón megjelent egy osztrák-magyar tengerésztiszt két matrózzal, ahol átkutatták a hajópapirokat és ugyanakkor összetépték az olasz lobogót is. Durazzo lakosságát, mely attól tartott, hogy a várost bombázni fogják, Ausztria-Magyarország diplomáciai képviselője biztosította, hogy a Monarchia, ismerve a lakosság kipróbált, lojális érzelmeit, őket nem fogja bántani és hogy az osztrák-magyar hajóraj megjelenése bizonyosága annak, hogy az olaszok tengeri főuralmáról szóló állítás alaptalan. Különben nem olaszok, hanem Ausztria-Magyarország csapatai fognak legközelebb partraszállani Albániában. A hajók elsüllyesztése és elpusztítása csak azért történt, hogy a szerbeknek élelemmel való ellátását meggátolják. Estefelé, amikor az osztrák-magyar hajóraj már régen eltávozott, olasz hajóraj érkezett Durazzo elé. Ez azonban már nem változtathatta meg azt a mély benyomást, amelyet az osztrák-magyar flotta megjelenése keltett a lakosságban, amelynek következménye az a kihívó, gúnyos és az olaszokat egyenesen kinevető magatartás volt, melyet mostan Durazzo osztrák, magyar, török és görög lakossága tanúsít az olaszokkal szemben.”<sup>5298</sup>

1915. december 20-ra a Bocchéban lévő hajók száma 37-re nőtt. Az 5. osztály ekkor a MONARCH-osztály három régi partvédő páncélosából, a KAISER KARL VI. páncélos cirkálóból, a korszerű NOVARA és HELGOLAND cirkálókból, három elavult régi cirkálóból, kilenc rombolóból, tizenkét torpedónaszádból, öt tengeralttjáróból, a GÄA ellátóhajóból és a VESTA tankhajóból állt.<sup>5299</sup>

#### **Az első otrantói csata:**

1915.12.29/30-án az SMS Helgoland csoport megsegítésére futott ki az első otrantói csata végén. Összecsapásban nem vett részt. A KAISER KARL VI kazánjait 29-én hajnali 3 óra 30 perckor elkezdték felfűteni (ez körülbelül három órát vett igénybe). Úgy számolták, ha a KAISER KARL VI 11 óra 30 perckor elindul, délután 2 órakor találkozhat a Menders-foktól 16 mérfölddel délre Seitz hajóival (Helgoland csoport). Mindez a feltételezés hamar megdőlt, mivel 11 óra 30 körül már megjelentek az első ellenséges cirkálók az előre megjósolt helyen. A KAISER KARL VI torpedónaszádok kíséretében azonnal kifutott és elindult déli irányba. A többi egység délután 1 óra 30 és 2 óra között futott ki. 10 óra

<sup>5295</sup> Az Est, 6. évfolyam, 1915-06-07 / 159. szám

<sup>5296</sup> Hírek a sebesültekről és betegekről, 1915-08-16 / 447. szám

<sup>5297</sup> Grazer Tagblatt, Oktober 1915-10-16

<sup>5298</sup> Pesti Napló, 66. évfolyam, 1915-12-21 / 355. szám

<sup>5299</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 128. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2015) 2015 / 3. szám / TANULMÁNYOK / Krámlí Mihály: A Durazzo elleni akció 1915. december 29-én

35-kor Cattaróból rádióon jelezték, hogy a KAISER KARL VI kifutásra kész. Seitz visszajelezte, hogy a páncélos cirkáló gyorsan fusson ki. 11. óra 35 perckor Cattaro jelezte, hogy a KAISER KARL VI kifutott.<sup>5300</sup> Utóbb Seitz rádióon közölte a KAISER KARL VI-val és a NOVARÁ-val, hogy délnek fordult, és a velük való egyesülés lehetetlenné vált. A HELGOLAND 29-én 5 órakor jelezte a KAISER KARL VI -nek, a NOVARÁ-nak és az időközben kifutott BUDAPEST-nek, hogy a sötétség beálltával a Gargano-fok irányába megkísérli az áttörést.<sup>5301</sup>

Az olasz Abba, a Nieveo, a Mosto és a Pilo olasz rombolók kíséretében a Nino Bixio olasz és a Weymonth brit cirkáló a Pali-fok magasságában találkozott 1915.12.29-én 13,45-kor az SMS Kaiser Karl VI csoporttal. A Nino Bixio és kísérete nem bízva saját tűzerejükben, délnyugat felé kitértek és visszavonultak. Így, az SMS Helgoland csoport ki tudott törni az angol, francia és olasz hajók gyűrűjéből.<sup>5302</sup>

„Német fiú magyar verse. A soproni fiúk közül több olyan indult el a becsület mezejére, aki gyengén beszél a magyar nyelvet. Nem volt alkalmuk jól megtanulni. Érdekes, hogy ezek a fiúk különösen külföldön miként tüntetnek magyarságukkal. Ennek egyik bizonyítéka az alábbi levél és vers, melyet Polából hozott a posta. Leközljük úgy ahogy írták, egy bizonyos, az, hogy magyar érzés sugallta. íme: S. M. S. Kaiser Karl VI. 1915. február 21. Igen Tisztelt Szerkesztő úr! Bátorokozom mint Soproni fiú, önnhez egy kéréses fórumozni hogy nem volna szíves a „Talpra Magyar” című versemet, mejet magam írtam a becses Lapjába nyomtatni.

Talpra Magyar.

Talpra magyar e jelszónak,  
Szoll ez most mindjájunknak,  
Most a mikor szép hazánk hi,  
Fegyverbe az igazságért.

Talpra ifjú most mind a hány,  
Talpra te is magyar hon leány,  
Légy büszke, most édes anya,  
Hogy fiad vérét ontja.

Talpra ti is magyar anyák,  
Kiket fiai most elhagyták,

Fő az Isten veletek lesz,  
Győzni fogunk ne feljetekek.

Talpra magyar e jelszavunk  
Ne feljetekek mink nem alszunk,  
Várjuk mi is a becsület óráját,  
Hogy elhúzzuk a franciának a nótáját.

Haszafias köszönetei maradok tisztelőlje: gépész Cs. kir. Tartalékos. Maschinenmaat Brunner Mihály Ignác, Ellecktro-Hajo S. M. S. Kaiser Karl VI. Róla I.”<sup>5303</sup>

„Gstęn Andreas, Matr. 4. osztály, haditengerész, S. M. S. Károly császár, beteg, Fortress Hospital Nb 2, Meljine.”<sup>5304</sup>

„Nemeth Johann, Offiziersdiener, KMar., S. M. S. Kaiser Karl VI., Matr. 2. Kl., krank, Festungsspital Nr. 2 in Meljine.”<sup>5305</sup>

<sup>5300</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 128. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2015) 2015 / 3. szám / TANULMÁNYOK / Krámlí Mihály: A Durazzo elleni akció 1915. december 29-én

<sup>5301</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 128. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2015) 2015 / 3. szám / TANULMÁNYOK / Krámlí Mihály: A Durazzo elleni akció 1915. december 29-én

Haditechnika 30. 1996 / 1. szám / 80 ÉVE TÖRTÉNT

<sup>5302</sup> Orlando D'Urso: Il Canale d'Otranto nella Grande Guerra: 2019, Note di Storia e Cultura Salentina 2018-XXVIII

<sup>5303</sup> Soproni Napló, 19. évfolyam, 1915-03-02 / 50. szám

<sup>5304</sup> Hírek a sebesültekről és betegekről, 1915-01-08 / 197.

<sup>5305</sup> Hírek a sebesültekről és betegekről, 1915-01-08 / 197.

„Nemeth Johann, Offiziersdiener, KMar., S. M. S. Kaiser Karl VI., Matr. 2. Kl., krank, Festungsspital Nr. 2 in Meljine.”<sup>5306</sup>

A „Hírek a sebesültekről és betegekről” újság közli a hajó sérültjeit és betegeit. Én csak pár személyt emeltem ki.

### 1916.

1916 januárjában a Lovcen elfoglalásában vett részt az SMS Budapest-el együtt.

(Itt lévő flotta: Budapest 4 drb. 24 cm-es és 6 drb. 15 cm-es, I. Károly 2 drb. 24 cm-es és 8 drb. 15 cm-es, az Aspem (az elsüllyedt «Zenta» testvérhajója) 5 drb. 12 cm-es és a Huszár 6 drb. 7 cm-es ágyúiból. A belső Rocceban pedig állott a Kaiser Franz Josef, a Csingtauban elsüllyedt Kaiserin Elisabeth testvérhajója, amelynek 8 drb. 15 cm-essel a Krivosije felől előnyomuló csapatokat kellett támogatnia.)<sup>5307</sup>

1916.01.08-án a Lovcsen-ről lőtték, de nem találták el.

„A Grujasevic előtt horgonyzó hajók körvonalai lassan elkezdtek mozogni. A Budapest Teodo és Stradiotto között, a VI. Károly pedig Stradiotto és Bardan között vetett első és hátsó horgonyt, hogy a szél és az ott uralkodó erős tengeráramlás irányukból ki ne forgassa őket. Majd árboczaik lassan jobbra hajlottak, amíg a hajók a kívánt hajlásszöveget elérték. Az Aspem és a Huszár pedig néhány torpedónaszáddal biztosításukra kifutottak a bochékból.” „Nyolcz óra előtt az ellenséges ágyúk is megszólaltak, amire a 30 1/2-ek és a Budapest és VI. Károly ágyúi is tüzelni kezdettek és a Soláron, Babjákön és Golcsön lévő ütegeket kötötték le. A Budapest közelében néhány lövedék csapott a vízbe, de azután a VI. Károlyra irányult a tűz és így ez a nap folyamán ismételen kénytelen volt helyét egy időre elhagyni. „<sup>5308</sup>

1916.01.09-én tűz alá vette a Lovcsen ütegeit. Hogy ezeket a magas állásokat elérhesse, a hajót a vízhatlan rekeszekbe árasztott vízzel 7°-kal megdőntötték. A jó tűzvezetésért a tüzérségi parancsnok, sachsenfelsi Dietrich Alfréd sorhajóhadnagy külön dicséretet kapott. Azonban a montenegrói tüzérség hamar belötte a páncélos cirkálót — a becsapódások 3 méterre közelítették meg a hajót —, ezért helyet változtatott.<sup>5309</sup> A Budapest és a VI. Károly lehorgonyozva lőtt. A nap végén az SMS Kaiser Karl VI. Gjenovic elé, régi horgonyzó helyére.



<sup>5306</sup> Hírek a sebesültekről és betegekről, 1915-01-08 / 197. szám

<sup>5307</sup> Hadtörténelmi Közlemények 1919-1921. évfolyam (20-22. kötet. Budapest, 1921) Bárány György: Hadihajóink részvétele a Lovcsen bevételénél (1914–1918.) 126. p.

<sup>5308</sup> Hadtörténelmi Közlemények 1919-1921. évfolyam (20-22. kötet. Budapest, 1921) Bárány György: Hadihajóink részvétele a Lovcsen bevételénél (1914–1918.) 126. p.

<sup>5309</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1989) 1. szám / Közlemények / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1916-1917. – 1989. 41. p.



*Paul Wright festménye VI. Károly császárt ábrázolja a Kotori-öbölben fekvő Perasto város közelében, amint 1916. január 10-én reggel a montenegrói ütegekre lő a Lovcen-hegyen.<sup>5310</sup>  
Ez volt más néven Krstac ágyúzása 1916.01.08-10 között*

1916.01.15-én a Német Iskolaszövetség számára a hajó legénysége 1000 koronát adományozott.<sup>5311</sup>

1916.01.18-án Polába indult Cattaroból, lövegcső cseréire. Polába 19-én futott be.

1916.01.20-1916.02.03-ig elvégezték a 24 cm-es lövegcsövek cseréjét.

1916. 02.15/16-án Zlarin szigete közelében egy ismeretlen tengeralattjáró sikertelen torpedótámadást hajtott végre ellene két torpedóval.<sup>5312</sup>

1916.02.24-én befutott a Cattarói-öbölbe.

1916.07.09-én kifutásra készen állt az SMS Kaiser Karl VI. és az SMS St. George, hogy megsegítse az SMS Novara cirkálót, de végül nem kellett kifutniuk.<sup>5313</sup>

1916.08.28/29-én részt vett az olasz partok elleni tömegtámadásban Brindisi előtt.

1916.08.28-29. Brindisi előtt volt bevetésen.

„Augusztus 28-án este kifutott a Cattarói-öbölből a SANKT GEORG és a KAISER KARL VI páncélos cirkáló, a WILDFANG, a WARASDINER és a TURUL romboló, valamint kísérőnaszádjaik: a 83 F, a 85 F, a 87 F és a 88 F. Külön csoportban követték őket a NO VARA és a HELGOLAND gyorscirkálók a CSEPEL és a BALATON rombolók kíséretében. A flottaparancsnokságnak az volt a célja, hogy nagyszabású tüntetést rendezzen az olasz partok előtt, s a kifejlődő harcban a lesben álló tengeralattjárók (U 4, U 11, U 15, U 16, U 17) elé csalja az ellenséget. A cs. és kir. egységek több mint négy órán át várakoztak a Gargano-fok előtt, de egyetlen ellenséges hajó sem jelentkezett. Végül is augusztus 29-én a vállalkozás parancsnoka, Paul Fiedler altengernagy elrendelte a hazatérést.”<sup>5314</sup> A hadművelet kudarca mögött feltehetőleg a nagy köd állhatott.

„Egyik bécsi napilap az elmúlt héten hosszú cikkben számolt be. Wollemann István, a «Kaiser Karl. VI.» nevű hadihajó legifjabb hadnagyának vakmerő hőstetteről. Az ifjú tengerészliszt csudálatos elszántsággal, valóban hős vitézséggel állotta meg helyét az élet-halálarcban, amelyben , a háború kitörése óta halált megvető bátorsággal vett részt. A «Kaiser Karl VI.» hadihajó, ugyanis a legkülönbözőbb hadjáratokat küzdötte végig, ide nyerte beosztását Wollemann István is, aki a legnagyobb bátorsággal állandóan a hajó tüzértisztje mellett teljesített lelkiismeretes szolgálatot.” Utána hidroplánra kérte át magát.<sup>5315</sup>

<sup>5310</sup> <https://sergiovillaggio.livejournal.com/961435.html>

<sup>5311</sup> Grazer Tagblatt, Januar 1916-01-15

<sup>5312</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1989) 1. szám / Közlemények / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1916-1917. – 1989. 41. p.

<sup>5313</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1989) 1. szám / Közlemények / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1916-1917. – 1989. 41. p.

<sup>5314</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1989) 1. szám / Közlemények / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1916-1917. – 1989. 41. p.

<sup>5315</sup> Magyarország, 23. évfolyam, 1916-01-03 / 3. szám

## 1917.

Az 1917. januári hírek között szerepel, hogy a hajó legénysége szőrejtvények megfejtésével és beküldésével tölti az idejét.<sup>5316</sup>



*SMS Kaiser Karl VI nagycirkáló 1917. május 22-én*<sup>5317</sup>

1917.04.30-án dokkolás céljából Polába ment Gjenovicból. Ekkor részben átépítették.

1917.05.15-én Cattaróban volt. Horthy SMS Novara-val végrehajtott Otrantói-csatája alatt a „Sankt Georg”-cirkáló, a „Kaiser Kari VI.” páncélos cirkáló és a „Budapest” páncélos partvédő, továbbá az összes rombolók és torpedónaszádok állottak „gőz- és csata-, valamint kifutásrakészen reggel 5 órától kezdve. Két cs. és kir. tengeralattjáró strázsált a hajnali óráktól kezdve a déli Adria két, jól megfontoltan kiválasztott pontján, lesállításban a mi könnyű csoportjainkat észak felől elvágni törekvő ellenséges osztagok ellen, míg egynémet tengeralattjáró Brindisi kikötője előtt aknákat vetett, majd a közelben állást foglalt, támadásra készen oda visszatérő egységekre. Összes repülőink hajnalhasadtától a levegőben voltak, részben Brindisi, részben Valona felé felderítettek és jelentéseiket úgy a Cirkáló Flotilla Parancsnokságnak, mint a Horthy-csoport, szükség esetén a Liechtenstein-csoportnak is kötelesek voltak leadni. A csata napján az SMS Kaiser Karl VI, rombolók kíséretében kifut az SMS Novara kötelék megsegítésére, de végül a csatában nem vesz részt, mert az olasz, francia, angol erők az SMS St. George cirkáló feltüntekor már elmenekültek.<sup>5318</sup>

1917 májusa után a flotta nagyobb harci egységeinek bevetése elmaradt. Így az SMS Kaiser Karl VI.-is a kikötőben vesztegelt.

1917.06.09-19 között Polában különféle munkákat végeztek rajta. Ekkor kapott egy darab 70 mm-es léghárító ágyút.

1917.11.11-én futott ki Polából és 1917.11.13-án befutott a Cattarói-öbölbe (Gjenovic-ba).

## 1918.

1918.01.15-én Gsall Josef nevű matróza meghalt a hajónak.<sup>5319</sup>

1918.02.01. és 03-án legénysége részese a Cattaroi matrózlázadásban. A lázadás a SMS Sankt Georg fedélzetén robbant ki. Csatlakozott hozzájuk az SMS *Gäa torpedó raktárhajó az SMS Kaiser Franz Joseph I., SMS Novara, SMS Helgoland, SMS Monarch, SMS Afrika* is.<sup>5320</sup> Másodikán a parti ütegek tűz alá vették a lázadó Konprinz Erzherzog Rudolfot. Ezért, este az SMS Kaiser Karl VI nagycirkáló beszüntette a lázadást. A parancsnoka nem tartózkodott a hajón. Harmadikán pre-dreadnoughtok érkeztek Cattaróba, mire a lázadás véget ért.

<sup>5316</sup> Das interessante Blatt, Januar-Juni 1917-01-25

<sup>5317</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Kaiser\\_Karl\\_VI](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Karl_VI)

<sup>5318</sup> Hunnia, 1993 / 42. szám / Konek Emil: Az otrantói tengeri ütközet

<sup>5319</sup> Veszteség lajstrom, 1918-03-30 / 664. szám

<sup>5320</sup> Bécsi Magyar Újság, 1921-02-04

Az SMS Kaiser Karl VI két lázadó matróza: „Johan Skaremara üdvözetét küldi Bogi Miklósnak, volt matróztársának, akivel együtt szolgált a »Kaiser Karl VI.« nevű hajón.”



*Bogi Miklós 1918-ban a hajón<sup>5321</sup>*

1918.03.01-én Cattaró-nak a montenegrói bandák elleni védelme érdekében kifutott és Ljuta közelében vetett horgonyt.

1918.03.04-én Sebenicoba vezényelték, ahol Haditengerészeti Körzetparancsnokság törzshajója lett.

1918.03.13-án futott be ismét Cattaro-ba.

1918.03.14-től a Cattaro-i partvédelem zászlóshajója, de 15-én kivonták a flottából.

1918.03.19-én Sebenicoban kivonták végleg a szolgálatból, és a helyi Tengerészeti Hatóság lakóhajójaként szolgált 1918.03.20-tól.

1918 márciusában elhunyt Gspil Josef.<sup>5322</sup>

### **1919-1922.**

1919 februárjában Pólába vitték.



*18. ábra: Polai kikötő 1919 februárjában, a Forca mólóról nézve az Olive sziget felé. Balra a lefegyverzett BUDAPEST, jobbra a KAISER KARL VI, előtérben a brit HMS FORESTER romboló kutterja*

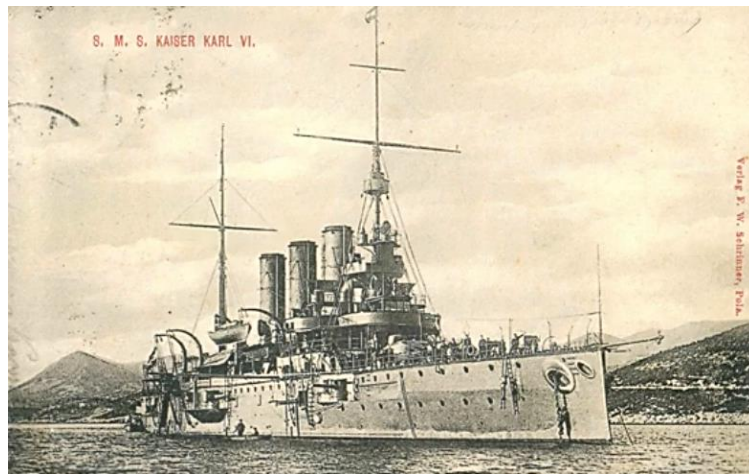
5323

<sup>5321</sup> Érdekes Ujság, 3. évfolyam, 1958-02-01 / 5. szám

<sup>5322</sup> Veszteség lajstrom, 1918-03-30 / 664. szám

<sup>5323</sup> Haditechnika 34.évfolyam, 2000 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

1920-ban Nagy-Britannia kapta meg.  
 1920-ban eladták a római Vaccaro & Co acélműveknek, lebontás céljából.  
 A hajót 1922-ben Nápolyban lebontották.  
 Póla – Nápoly távolság 1 500 km = 810 tmf



**Kapitányai:**

- 1900.05.10/23- a kapitánya Karl von Köppel sorhajókapitány<sup>5324</sup>  
 (1901.11.01-től ellentengernagy)
- 1901.09.03-án (1901.10.31-ig?) Schweisgut Ágoston sorhajókapitány  
 (1901.10.31-től ellentengernagy)
- 1901-1902-1903 Richard Dreyer (Dreger /Dreyer/ Richard) 1901.11.01-től  
 sorhajókapitány (1906-tól ellentengernagy, 1913+)<sup>5325</sup>
- 1906 Georg Ritter von Kirchmayr (Kirchmayr György)<sup>5326</sup> (1910-től tengernagy)



*Kirchmayr György*

- 1906 augusztusában már Tebál Vince sorhajókapitány a hajó parancsnoka
- 1909.04.30-1909.08.28. Stanislaus Schanzer (Schanzer Szaniszló) fregattkapitány<sup>5327</sup>  
 (1909.11.01-től sorhajókapitány, 1918-től ellentengernagy)
- 1909.08.28-től Edmund Brandmayer (Brandmayer Ödön) fregattkapitány<sup>5328</sup>  
 (1909.11.01-től sorhajókapitány)
- 1909.11.01-1910 Kászon jakabfalvi László Elemér fregattkapitány<sup>5329</sup>

<sup>5324</sup> Sport und Salon, Januar-Juni 1900-05-10

<sup>5325</sup> Sport und Salon, Januar-Juni 1913-01-11

<sup>5326</sup> <https://www.paluba.info/smf/index.php?action=printpage;topic=7136.0>

<sup>5327</sup> Grazer Tagblatt, April 1909-04-30

<sup>5328</sup> Grazer Tagblatt, August 1909-08-28

<sup>5329</sup> Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-02-24 / 46. szám

1911.04.15- től sorhajókapitány (1913-ban nyugalmazott sorhajókapitány, majd utóbb címzetes ellentengernagy), 1902-ben már a hajó tisztje.  
 1911.04.15-től Nikolaus Micheli von Vittur fregattkapitány<sup>5330</sup>  
 (1917.05.01-től sorhajókapitány)  
 1913. április - ? Metzenseffy fregattkapitány<sup>5331</sup>  
 1914.07.20-án már kapitánya Otto Hermann fregattkapitány  
 1917-ben parancsnok pár hónapig<sup>5332</sup> Pachner Pál fregattkapitány<sup>5333</sup>  
 (Korábban az SMS Zenta parancsnoka annak elsüllyedésekor.)



*Pachner Pál az SMS Kaiser Karl VI. fedélzetére lép<sup>5334</sup>*

#### **Admirálisok:**

1900 Rudolf Montecuccolli ellentengernagy zászlóshajója  
 1900 helleauai Sachs Moric ellentengernagy (1843-1933+)  
 1900, 1901 Gustav Ritter von Brosch (Brosch Gusztáv) ellentengernagy zászlóshajója  
 1901 Hermann von Spaun tengernagy (a haditengerészeti parancsnoka 1898-1904 között)  
 1902-1903 Virgil Sándor korvettkapitány<sup>5335</sup>  
 1909 Schukic Lázár ellentengernagy  
 1911 Franz Ferdinand von Habsburg főherceg, tengernagy

#### **Tisztek:**

1901 Leopold Sellner korvettkapitány<sup>5336</sup>  
 1904 Wilhelm Freiherr von Eiselsberg sorhajó hadnagy<sup>5337</sup>  
 1908 Midshipman Gilbert Schmedig<sup>5338</sup>  
 1909 Erwin Raisp Edler fregattkapitány, főgépész<sup>5339</sup>  
 1909 Georg Boßhardt hadnagy<sup>5340</sup>  
 1908-1909 Bárány Leonhardi Ferenc (Leonhardi, Franz Freiherr von)<sup>5341</sup>  
 1909. szeptember 15. és október 31. között első tiszti beosztást töltött be az SMS KAISER KARL VI. páncélos cirkálón pályabányái Horthy Miklós<sup>5342</sup>

<sup>5330</sup> Pester Lloyd, Jahrgang 58, nr. 1911-04-15 / nr. 89

<sup>5331</sup> Az Ujság, 1913. április/1, 11. évfolyam, 1913-04-02 / 78. szám

<sup>5332</sup> Haditechnika 37. évfolyam 2003 / 2. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

<sup>5333</sup> Családi Kör, 33. évfolyam, 2022-02-03 / 5. szám

<sup>5334</sup> <https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.30>

<sup>5335</sup> <http://www.ondrejkovics-sandor.com/?lg=2&s=103>

<sup>5336</sup> Sport und Salon, Januar-Juni 1901-04-04

<sup>5337</sup> <https://one.bid/da/dokumenty-1904-az-s-m-s-kaiser-karl-vi-osztrak-magyar-hadihajokimutatasa-a-marcibusban-fedelzetre-lepett-szemelyekrol/2215042>

<sup>5338</sup> Grazer Tagblatt, Januar 1908-01-28

<sup>5339</sup> Grazer Tagblatt, Juni 1909-06-30

<sup>5340</sup> Ua.

<sup>5341</sup> Haditechnika 44. évfolyam 2010 / 1. szám / HAZAI TÜKÖR / A Zenta cirkáló első tisztje

<sup>5342</sup> Trianoni Szemle Évkönyv, 2015 (7. évfolyam)

1916 sachsenfelsi Dietrich Alfréd sorhajóhadnagy, tüzértiszt

(A „Grazer Tagblatt” és a „Sport und Salon” számai közlik, hogy kiket neveztek ki az adott évben a hajókra, így az SMS Kaiser Karl VI. nagycirkálóra történt kinevezéseket is. Jelen munkámnak nem célja a legénység teljes feltérképezése.)

#### **Kadétok:**

1901 Albert Gareis

1901 Henning Freiherr v. Ditfurth<sup>5343</sup>

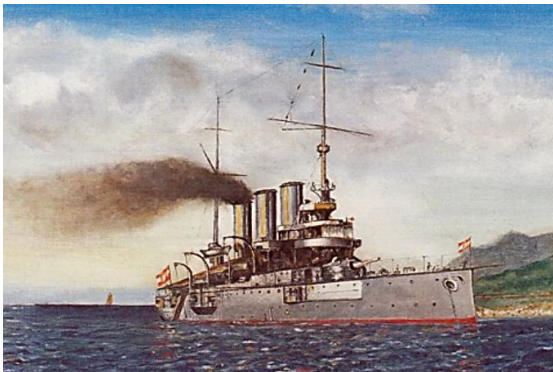
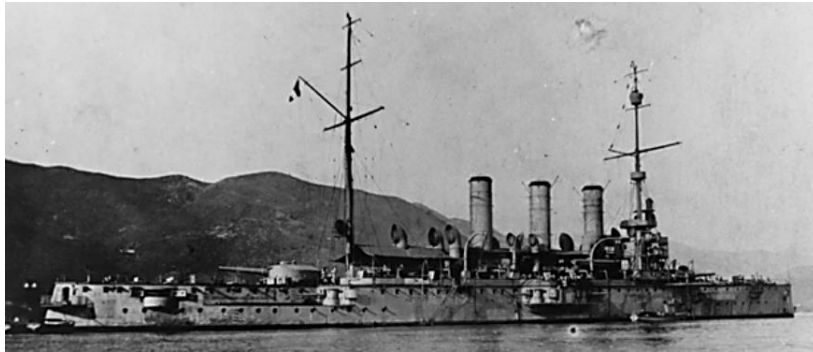
A „Grazer Tagblatt” és a „Sport und Salon” számai közlik, hogy kiket neveztek ki az adott évben a hajókra, így az SMS Kaiser Karl VI. nagycirkálóra történt kinevezéseket is. Jelen munkámnak nem célja a legénység teljes feltérképezése.)

#### **Vendégek a hajón:**

1900 Sir John Fisher altengernagy

1900 báró Krieghammer Edmund (Ödön) osztrák-magyar közös hadügyminisztert, lovassági táborszernagy

Ruprecht von Bayern herceg és hercegnő látogatása a hajón 1903-ban.



5344

<sup>5343</sup> Sport und Salon, Januar-Juni 1901-04-04

<sup>5344</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=Lpdt6KqS8UQ>



A hajó tengerészeinek sapkajelvénye<sup>5345</sup>



5346

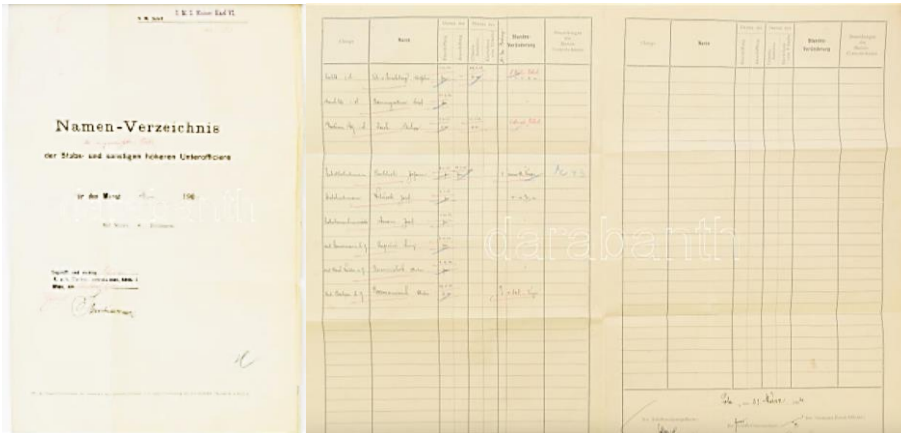


A vízrebocsátásakor kiadott bronz medál 1898-ban.  
Átmérője 57 mm<sup>5347</sup>

<sup>5345</sup> <https://www.vatera.hu/katalogus/i-v-h-s-s-m-s-kaiser-karl-vi-hajos-sapkajelveny-eredeti-ritka-darab-3156451379.html>

<sup>5346</sup> <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

<sup>5347</sup> <https://en.numista.com/catalogue/exonomia154074.html>



1904 Az S.M.S. Kaiser Karl VI. osztrák-magyar hadihajó kimutatása a márciusban fedélzetre lépett személyekről. A parancsnok aláírásával és a hajó pecsétjével, alul részletezve a személyek. Az irat 4 oldalas<sup>5348</sup>

Összehasonlító táblázat a hajók löderőnkénti súlyáról; meg a valódi és számított értékek közti eltérésről.

Sorszám	A hajó neve	A hajó tulajdonosa	Displacement tonna-tartalma	Fő méretek méterben				Displacement teljessegi foka	Sebesség km. óránként	Indikált löero	Egy löerőre eső teher		A valódi és számított értékek viszonya	Megjegyzések	H/Sz
				Hosszúság	Szélesség	merülési mélység	Displacement				valóságos érték	A képletből számítva			
1	Caiman	Francia köztársaság	7639	85	18.0	7.5	0.715	27.5	6500	1117.4	999.3	1.1175	ikeressavar pánecz. czirk.	4.73	
2	<b>Kaiser Karl VI.</b>	Osztr.-magy. monarchia	6240	112	17.2	6.2	0.524	37.0	12000	570.0	568.0	0.997	" " "	6.45	
3	Budapest	"	5600	93	17.0	6.4	0.632	31.0	8000	700.0	772.0	0.908	" " partvédő	5.5	
4	General Puyeffredon	Argentína köztársaság	6840	100	18.1	7.0	0.406	36.0	13384	512.0	523.0	0.980	" " <b>czirkáló</b>	5.52	
5	<b>Kaiser Wilhelm d Grosse</b>	Nordd. Lloyd. (német)	20000	190	20.1	7.5	0.097	39.0	28000	715.0	782.0	0.940	ikeressavar teremt hajó, s. <b>csónak</b>	9.45	
6	Floriano	Brazília köztársaság	3162	81	14.6	3.0	0.088	27.5	3400	930.0	999.3	0.93	ikeress pánecz partv.	5.55	
7	Esmeralda	Chile	7000	133	16.0	6.5	0.507	40.0	16000	437.0	487.0	0.9	" " <b>czirkáló</b>	8.3	
8	Hearty	Brit birodalom	1300	64	9.1	4.1	0.545	27.5	2100	670.0	748.0	0.895	halászhajó, kerékgözös	7.05	
9	Körös	Osztr.-magy. monarchia	448	54	9.0	1.2	0.77	18.0	1200	374.0	450.0	0.882	ikeress., dunai monitor	6.0	
10	Good Hope	Brit birodalom	14100	152	22.0	8.6	0.491	42.0	30000	470.0	544.0	0.865	I. oszt. pánecz. <b>czirkáló</b>	6.92	
11	Traveller	"	700	49	7.5	3.4	0.545	24.0	1120	676.0	869.0	0.778	ikeress., nilusi schooner	6.55	
12	Zenta	Osztr.-magy. monarch.	2300	92	12.0	4.3	0.485	37.0	7000	329.0	448.0	0.737	" " torpedó <b>czirkáló</b>	7.7	
13	Murature	Argentína köztársaság	110	46	4.4	1.5	0.364	44.0	1150	95.6	133.4	0.72	" " torpedó-naszád	10.4	
14	Charente	Francia	1618	65	9.4	5.0	0.536	16.5	800	2020.0	2960.0	0.683	kábelfektető hajó	6.9	
15	La Plata	Argentína	1677	57	13.0	3.9	0.58	16.5	750	2238.0	3315.0	0.678	ikeressavar, monitor	4.4	
16	Gymnote	Francia	30	17	1.8	1.8	0.509	16.5	50	603.0	915.0	0.650	Vizalatti csónak	9.5	
17	Bojarin	Orosz birodalom	3000	106	12.0	5.8	0.41	46.0	18000	166.6	272.0	0.611	II. oszt. pánchezés czirk.	8.85	
18	Habsburgh	Osztr.-magy. monarchia	8340	108	20.0	7.1	0.543	33.0	11800	700.0	1064.0	0.64	ikeress. pánecz csatahajó*	5.3	
19	Goldsborough	Észak-amerikai egy.-áll.	248	59	6.2	1.5	4.46	60.0	6000	41.3	70.7	0.585	" " torpedó naszád	9.55	
20	Taku	China	250	59	6.4	2.9	0.228	60.0	6500	38.5	67.5	0.571	torpedónaszád **)	9.22	
21	Prutul	Románia	30	30	4.2	0.6	0.70	18.0	50	600.0	1256.0	0.478	kerékgözös	7.15	
22	Viper	Brit birodalom	350	64	6.4	3.9	0.22	62.0	11000	31.9	68.9	0.477	torpedóvadász	10.0	
23	D. 1.	Német birodalom	250	54	6.5	1.5	0.475	36.0	2000	125.0	282.0	0.444	torpedónaszád	8.8	
24	Gustave Zédé	Francia köztársaság	226	49	3.2	3.2	0.509	28.0	720	278.0	624.0	0.446	vizalatti naszád ***)	15.4	
25	Yatagan	"	311	56	5.9	3.0	0.32	48.0	5700	54.6	125.0	0.437	torpedó-vadász	9.5	

\*) A *Habsburgh* ma monarchiánk legnagyobb hadihajója és még nincs teljesen felszerelve. A folyó évi május hó végén Triesztben tartott próbamenetek a számított sebességénél jóval nagyobbat ért el, a minnek legalább részben azt adhatjuk okául, hogy ezen a próbauton a hajó nem teljes megterheléssel ment, mert az ágyuk nagy része és még a pánchezának is egyes részletei ekkor hiányoztak a hajóról. De lehetséges, hogy majd teljes megterheléssel is nagyobb sebességet fog elérni.

\*\*) A németek is, meg az angolok is maguknak foglalták le, de egyik se vitte el.

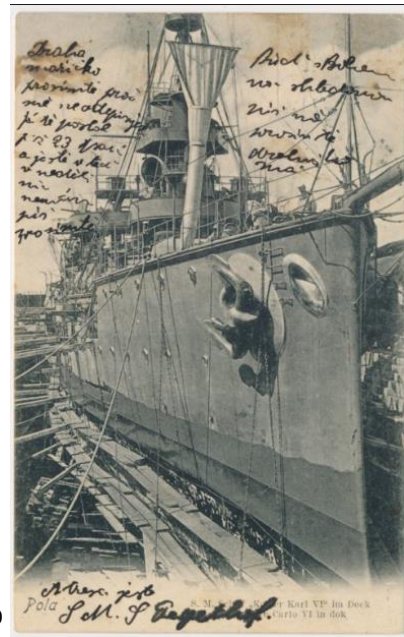
\*\*\*) A víz alatt csak 14 km. sebességgel jár.

<sup>5348</sup> <https://one.bid/da/dokumenty-1904-az-s-m-s-kaiser-karl-vi-osztrak-magyar-hadihajó-kimutatása-a-marciusban-fedelzetre-lepett-szemelyekrol/2215042>

<sup>5349</sup> Polytechnikai Szemle, 6. évfolyam, 1902-11-25 / 33. szám



5350



5351

5350 [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kaiser\\_Karl\\_VI.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kaiser_Karl_VI.jpg)  
5351 [https://www.armedconflicts.com/CR-SMS-Kaiser-Karl-VI-t31073#valka\\_group-6](https://www.armedconflicts.com/CR-SMS-Kaiser-Karl-VI-t31073#valka_group-6)