

SMS Kaiser (1855-1918) vitorlás sorhajó, csavargőzös majd páncélos kazamata hajó, utóbb Bellona a neve

SMS Kaiser 1858 csavaroshajó

ütegfedélzetes propeller és vitorlás sorhajó

1871-től vértés kazamatahajó, vérteshajó, koshajó

1902-től Bellona hulk néven vitorlás iskolahajó

uszály - laktanyahajó

(Nem azonos a BELLONA osztrák Hulk-kal, ami 1842-1903 között szolgált és 44 ágyús fregatt volt.)

1918 utáni sorsa ismeretlen

Eredetileg 92 ágyús sorhajónak építették a 91 ágyús angol HMS Agamemnon és a francia Algésirason terveinek felhasználásával. Az angol és a francia gőzmeghajtású vitorlás sorhajók voltak az angol és a francia flotta első gőzmeghajtású sorhajói, amik az 1850-es évek elején álltak hadrendbe. Az 1859-ben hadrendbe állt SMS Kaiser volt az osztrák, majd az Osztrák-Magyar Monarchia egyetlen ilyen építésű és típusú hajója.⁵⁴⁶ A hajót a Szardíniai Királyság megerősödése miatt kezdték meg építeni, hogy Ausztria erővel lehessen jelen Itáliában. Az első gőzfregatt az Angliában épülő Radetzky lett. Habsburg Ferdinánd Maximilian főherceg következő hajónak egy sorhajót kívánt építtetni. Az HMS Agamemnon terveit az angolok átadták az osztrákoknak, mert a Habsburgok az 1853-56-os Krími háborúba nem avatkoztak be. A francia Algésirason kiváló teljesítménye azonban a tervek módosítását idézte elő.

Az SMS Kaisert, Axel Ljungstedt svéd mérnök tervezte, aki 1850-56 között dolgozott Ausztriában. A hajó eredeti méretei bizonytalanok. Wilhelm von Rüstow kortárs történész szerint a Kaiser 74 méter (242 láb) hosszú volt, 5337 tonna (5423 t) vízkiszorítással. A modern haditengerészettörténész, Andrew Lambert azonban azt állítja, hogy hossza 74,02 méter (242 láb 10 hüvelyk) volt 5194 tonnán (5277 tonnán) és a szélessége 16,21 méter lehetett. A hajón jelentős tengerészgyalogság is volt.

Épült: Polai Arzenál – Oliva sziget

Építés kezdete: 1855.03.25. (máshol 1856.05.25)

1856.01.24-én I. Ferenc József császár és király jóváhagyta a hajó nevét. **Vízrebocsátás:** 1858.10.04.⁵⁴⁷ (Egyes tervek szerint már augusztusban vízre akarták bocsátani, de végül október lett belőle.⁵⁴⁸)

Hadrendbe állt: 1859

Vízkiszorítása 1858-ban: 5194 hosszú tonna (5277 tonna)
más adat szerint 5467 t, vagy 5500 t

Hossza: 74,02 m (242 láb 10 hüvelyk)

Szélessége: 16,21 m (53 láb 2 hüvelyk)

Merülése: 7,30 m körül

Meghajtása: **Meghajtása:** 6 db széntüzelésű kofferkazán 26 tüztérrel (üzemi nyomás 1,05 atm)
1 db kéthengeres, vízszintes gőzgép (Maudslay Sons and Field típusú)
1 db hajócsavar 5,75 m (18,9 láb)
Három árbocos sorhajó vitorlázat.

⁵⁴⁶ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_\(1858\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_(1858))

⁵⁴⁷ Klagenfurter Zeitung, April 1858-04-24

⁵⁴⁸ Die Presse, Juli 1858-07-18

1 db 2 szárnyú, balra forgó hajócsavar, 5,90 m átmérővel⁵⁴⁹
Három árbocos sorhajó vitorlázat. Vitorlafelület: 2650 m².

Teljesítménye: (800 LE)

Üzemanyaga: A szénraktárak 522 -560 tonna szenet tárolnak, ami 8 napig elég.

Fogyasztás teljes fordulatszámon: óránként: 3,472 t szén, naponta: 74,2 t szén

Sebessége: 12,5 csomó

Legénysége: 904 fő

Fegyverzete 1863-ban:

16 db 60 fontos elöltöltős löveg

(Lőszer kiszabat lövegenként: 50 db üreges ágyúgolyó, 20 db kartácstöltetű lövedék)

74 db 30 fontos, részben sima csövű löveg

(54 db 30 fontos, II. oszt. elöltöltő rendszerű ágyú és 20 db 30 fontos, IV. oszt. elöltöltő rendszerű ágyú.

Lőszer kiszabat lövegenként: 80 db tömör ágyúgolyó, 15 db kartácstöltetű lövedék, 5 db üreges ágyúgolyó.)

2 db 24 fontos hátultöltős löveg (Talán ezeket írják 2 db 12 fontos bronz ágyúknak.⁵⁵⁰)

1 db bronz 24 fontos tarack, csónaklöveg

2 db nehézbronz 12 fontos tarack, csónaklöveg

1 db könnyűbronz 12 fontos tarack, csónaklöveg

400 db puska, 200 db pisztoly, 40 db revolver, 300 db szablya

A lövegek elhelyezése: 16 db 60 fontos löveg volt az alsó ütegfedélzeten, közel a vízvonalhoz, amelyeket 74 db 30 fontos löveg egészített ki a felső fedélzeten. A 2 db 24 fontos löveg volt elől a felső fedélzeten. A lövegeket a stabilitás miatt helyezték így el.

Fegyverzete 1866-ban:

90 db simacsövű 30 fontos ágyú

2 db 24 fontos hátultöltő rendszerű ágyú

Fegyverzete 1867-ben:

2 db 24 fontos hátultöltő rendszerű Wahrendorf ágyú az ágyúlőrésben

12 db 24 fontos hátultöltő rendszerű Wahrendorf ágyú, mint oldallövegek

70 db 30 fontos, II. oszt. elöltöltő rendszerű ágyú

2 db 4 fontos, elöltöltő rendszerű orrágyú, csónaklöveg

250 db szuronyos puska, 270 db pisztoly, 40 db revolver, 350 db tengerész kard, 100 db rohamfejsze,

100 db rohamcsáklya

Egyebek: állítható kémény, 4 db elfordítható szellőzőkürtő.

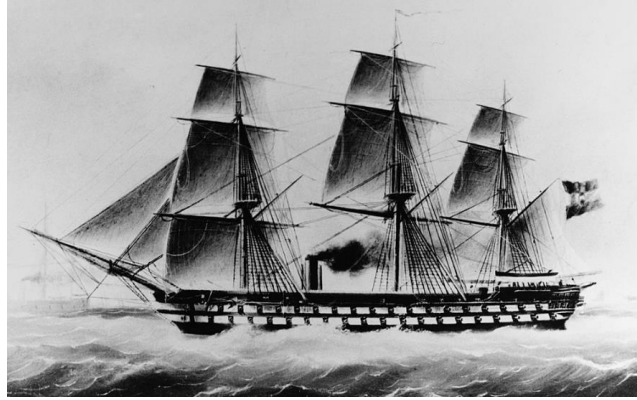
Horgonyok: 4 db főhorgony, kb. 4500 kg-os, 4 horgonylác, 182 m hosszú, 6,35 cm-es átmérővel. 1 db oldalhorgony, kb. 1200 kg-os, 1 db kis horgony 700 kg-os, a lánc 68,60 m hosszú.

Csónakok: A fedélzeten 1 db nagybárka, 1 db nagycsónak, 2 nagyobb és 2 kisebb oldalcsónak, 1 db jolle, 1 db pk-i csónak.

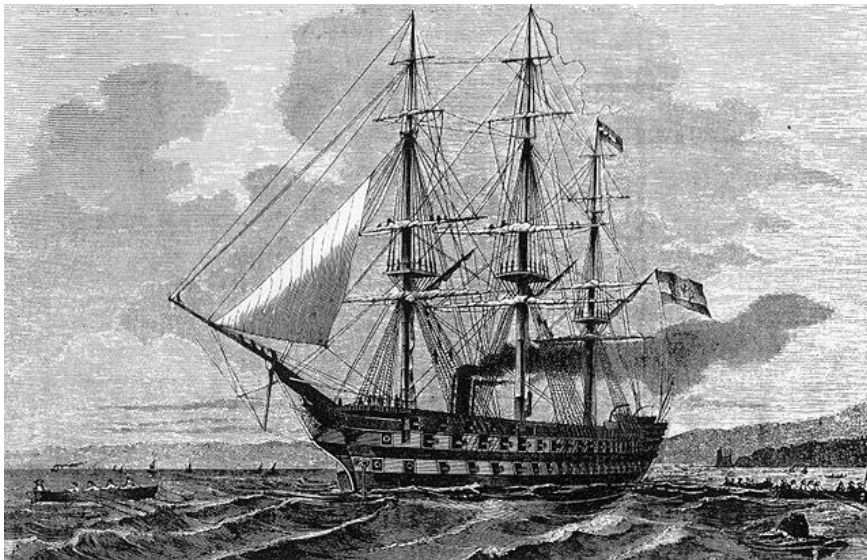
Ismertető jegyek: Két ütegfedélzet, 3 árboc, teljes (hajó) vitorlázat. kémény az előárboc mögött.

⁵⁴⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁵⁵⁰ Sürgöny, 6. évfolyam, 1866-08-28 / 195. szám



A hajó megépítéséhez rengeteg fa kellett. Példaként legyen itt az 1778-ban szolgálatba álló, 104 ágyús, 3 500 tonna vízkiszorítású angol HMS Victory, amely elkészítéséhez közel 6000 fát kellett kivágni, amelyek közel 90%-a tölgy volt.⁵⁵²



Átépitése Pólában pánccélos kazamatahajóvá:

Átépités kezdete: 1869.02.02.

Átépités vége: 1873 december

Vízkiszorítása 1871-ben: 5720 hosszú tonna (5810 t)

Vízkiszorítása teljes terheléssel: 6310 rövid tonna⁵⁵⁴ (6108,34 tonna)

(Más forrás szerint üresen a vízkiszorítása 3548 hosszú tonna, de ezt én kevésnek találom.)

Hossza: hajó hossza vízvonalon 77,75 m-re (255,1 láb)
(más forrás szerint 75,87 m (249 láb) vagy 77,40 m)
legnagyobb hossza 81 m (80,98 m)

Szélessége: 17,76 m (58.3 láb) (máshol 17,06 m)
(Más forrás szerint 15 25 m (50 láb), de szerintem ez téves adat.)

Merülése: 7,11 - 7,37 m (24,2 láb) (máshol 7,40 m)
(más forrás szerint 6,15 m (20 láb 2 hüvelyk))⁵⁵⁵
7,64 m teljes terheléssel

⁵⁵¹ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_\(1858\)#/media/File:Kaiser_\(ship,_1859\)_-NH_87010.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_(1858)#/media/File:Kaiser_(ship,_1859)_-NH_87010.jpg)

⁵⁵² [https://hu.wikipedia.org/wiki/HMS_Victory_\(sorhaj%C3%B3\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/HMS_Victory_(sorhaj%C3%B3))

⁵⁵³ <https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1860-fleets/austria/sms-kaiser.php>

⁵⁵⁴ https://military-history.fandom.com/wiki/List_of_ironclad_warships_of_Austria-Hungary

⁵⁵⁵ <https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1860-fleets/austria/sms-kaiser.php>

Az ágyúlőrés magassága a vízvonaltól 2,43 m
Merülés változás: 1 cm = 12,3 t⁵⁶

Meghajtása: Új meghajtórendszert kapott.

1 db fekvő, 2 hengeres (2,083 m átmérőjű, 1,22 m lökethosszúságú) Maudsley rendszerű gőzgép
6 db nagyobb kazán, üzemi nyomás 1,75 atm

1 db 2 szárnyú Griffith hajócsavar 6,26 m átmérővel (később 5,75 m átmérővel)

1876-ban: 1 db 4 szárnyú hajócsavar, 5,79 m átmérővel

3 db árboc, árbocmagasság a felső fedélzettől: előárbc: 32,20 m, főárbc: 33,50 m, tatárbc: 25,30 m
orr-sudár: 10,40 m. Vitorlafelület: 2820 m², 1880-tól: 1410 m²

Teljesítménye: 2786 LE (2078 kW) (máshol 2143,4 LE)
(máshol 3058 LE) 1876-ban: 3108 LE

Sebessége: 11,55 csomó (21,39 km/h) (máshol 12,5 - 13,28 csomó)
11,9 csomó, 60-as fordulatszámmal, 1876-ban: 12,72 csomó

Fordulási kör: Átmérő: 356 m, ideje: 5 perc 40 mp.

Üzemanyaga: 520 tonna szén

Szénfogyasztás: Teljes erőnél óránként: 3,472 t

Hatótávolsága: 1519 tengeri mérföld (2813 km) 10 csomóval (19 km/h)

Személyzete: 400 - 541 fő

Személyzet 1870-ben: 1 sorhajókapitány (hajóparancsnok), 1 korvettkapitány, 4 sorhajóhadnagy, 3 sorhajózászlós, 8 tengerészcadét, 1 korvettorvos, 1 segéd-számvivő, 1 számvivő gyakornok, 4 gépészmester, 18 tisztiszolga, 458 fő fedélzeti és tüzér szolgálat, 13 fő kormányosi szolgálat, 8 fő fegyvermesteri szolgálat, 41 fő gépész szolgálat, 2 fő betegápoló, 10 fő szakmunkás (hajóács, dugarozó, vitorlaszabó, puskaműves) 2 fő szakács, 1 fő élelmező, mester, 1 fő pincér.

1875-ben: 479 fő.

1877-ben 541 fő.⁵⁷

Páncélzata:

Öv páncél 101,6 - 152 mm (6 hüvelyk), ami a gépteret védte. A hajó két végén az öv páncél 102 mm-re (máshol 101,6 mm) csökkent le.

1873-ban állítólag az övpáncél 200 – 115 mm, de szerintem ez téves adat.

Kazamata páncélzat 140 mm

Ütegsor válaszfal páncélzat 127 mm (5 hüvelyk)

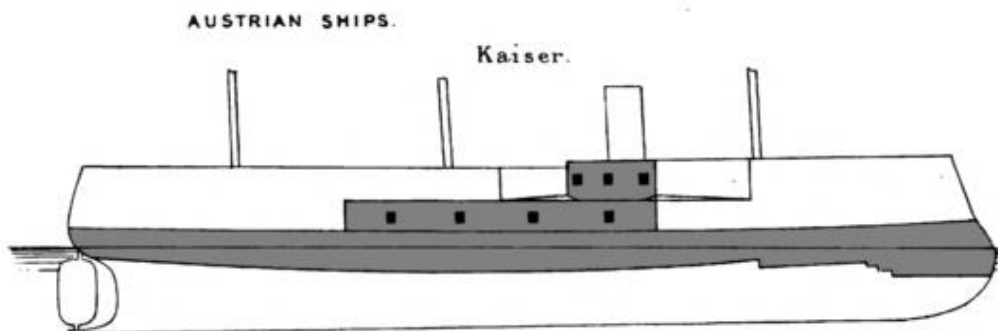
Páncélfedélzet 19 mm

Páncélzat összsúlya: 865 t

A hajón két sor páncéllemez volt, amik, jórészt a már leszerelt páncélos fregattokról származtak.

⁵⁶ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁵⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>



Kaiser vonalrajza rekonstrukciója után, feketével jelölve a páncélozott felület

Fegyverzete 1871-ben:

10 db 9 hüvelykes (229 mm, 300 font)-es elől töltős Armstrong ágyú.

Ezek az ágyúk egy központi, kétszintes kazamatába lettek elhelyezve. (8 db a kazamatában, 2 db a lövegállásban) Lövegcső súlya: 12,7 t. Lövegbölcső súlya: 7,620 t. Lövedéksúly: 120 kg
Kilövőtöltet súlya 23 kg.)

6 db 10 cm-es (8 fontos) elől töltős löveg előltöltő rendszerű Bogenzug ágyú a fedélzeten
2 db 7 cm-es Bogenzug előltöltő rendszerű Uchatius csónaklöveg

Fegyverzete 1873-ban:

8 db 21 cm-es Krupp hátultöltős ágyú

4 db 23 cm (9 hüvelykes) előltöltős Uchatius ágyú

Ezek az ágyúk egy központi, kétszintes kazamatába lettek elhelyezve.

6 db 8 fontos ágyú a hajó orrában

Fegyverzete 1880-ban:

10 db 23 cm-es előltöltő rendszerű Armstrong löveg a lőréseknél

6 db 9 cm-es acélbronz hátultöltő rendszerű löveg a kazamatában

2 db 7 cm-es acélbronz hátultöltő rendszerű csónaklöveg

8 db 2,5 cm-es Palmkrantz szórólöveg

Fegyverzete 1883-ban:

10 db 23 cm-es előltöltő rendszerű Armstrong löveg a lőréseknél

6 db 9 cm-es acélbronz hátultöltő rendszerű löveg a kazamatában

2 db 7 cm-es acélbronz hátultöltő rendszerű csónaklöveg

3 db 4,7 cm-es revolverágyú

3 db 2,5 cm-es Palmkrantz szórólöveg

Fegyverzet kiegészítés 1886-ban:

4 db 4,7 cm-es gyorstüzelő löveg

3 db 35 cm-es torpedócső (1 az orrban, 1 – 1 oldalt)

(torpedókészlet: 2 db A típusú és 2 db B típusú torpedó)⁵⁵⁸

Csónakok: 1 db I. oszt. gőzbárka, 1 db II. oszt. nagybárka, 1 db I. oszt. kutter, 2 db III. oszt. kutter, 1 db I. oszt. mentőkutter, 1 db I. oszt. mentő-gigg, 1 db II. oszt. gigg, 2 db I. oszt. jollboot, 1 db I. oszt. jolle, 2 db kiscsónak.

Horgonyok: 2 db Admirális típusú horgony: 8794 kg, 8482 kg. 2 db Martintípusú horgony: egyenként 7400 kg. 3 db Martin típusú horgony: 2000 kg, 1900 kg és 1500 kg.

Egyéb felszerelés: 2 db fényszóró, 60 cm-es átmérővel.

⁵⁵⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

Flottafejlesztés:

1850-ben a Hans Birch von Dahlerup dán származású altengernagy által vezetett tengerészeti bizottság tette le a flotta új alapjait. Ekkor cserélték le az olasz tengerészeti nyelvet németre. A tervezett új flottának a következő egységekből kellett volna állnia: 6 sorhajó, 10 fregatt, 6 korvett, 24 gőzös, 6 brigg, 6 sóner és 36 ágyúaszád. A haditengerészeti főparancsnokság Pólába került. A hadihajógyártás Velencéből a Tonello fivérek triezsti gyárába került át. Később, ehhez csatlakozott a pólai hajógyár is. Triesztben haditengerészeti akadémiát is nyitottak. Dahlerup utóda gróf Franz von Wimpffen altábornagy, a tengerpart kormányzója lett. A flottafejlesztésekkel adjutánsa, báró Bernhard von Wüllerstorff-Urbair kapitány, későbbi admirális foglalkozott.⁵⁵⁹

1850.04.12-én I. Ferenc József császár és király jóváhagyta a későbbi hadiflotta fejlesztési tervét.

1855.07.21-én felterjesztettek a császárnak egy tervet, hogy a brit HMS Agamemnon hajócsavaros sorhajó mintájára építsenek egy hajót Polában, az Olíva-szigeten. 1855.10.23-án a császár és király jóváhagyta az építést.

Az 1856-od párizsi béke szabályozta a tengerjogot és a semleges lobogó alatti tengeri kereskedelmet. Az egyesülő Olaszország fokozatosan sértette meg ezt a tengerjogot. Ez nagyban elősegítette az osztrák flotta fejlesztését, mert a hadiflotta segíti a nagyhatalmi pozíció megteremtését.⁵⁶⁰ A flotta fejlesztését Franciaország montenegrói terjeszkedése is szükségessé tette.⁵⁶¹

A hajó pályafutása:

1856.

1856.05.25-én a szabad ég alatt megkezdték a talajgyengetési munkálatokat, a sólyapálya kialakítását, és néhány kunyhó felépítését.

Pólából, mart. 25-kéről írják: „Tegnap történt itt meg az első ausztriai sorhajó gerinczének ünnepélyes beszerelése, mely Spoglio Olivi hajógyárában fog építtetni. Délelőtti 10 órakor az összes ütegek lövegei Ő cs. Fensége Ferdinand Miksa Főherceg s tengerészeti főparancsnok megérkezését jelenték „Elisabeth“ hadigőzös fedélzetén, melyet követtek „Vulcan” és „Achilles” hadigőzősök, fogadták pedig az ünnepélyesen földiszított „Schwarzenberg“ és „Novara” cs. k. fregattok, „Titania“ corvett, „Saida* és „Artemisia“ sónerek, ágyúdörgések és a fedélzeteken kiállított legénység örömrivalgásai közt. A fölszentelés 11 1/2 órakor történt meg. Az első sorhajó „Kaiser“ nevet viselend.⁵⁶² A hajó 90 ágyús, s 800 lóerejű.”⁵⁶³

A szélesség - hosszúság 1 : 4-hez arányával a cs. és kir. flotta legtömzsibb hajója volt.⁵⁶⁴

1856.12.10-én (máshol 9-én) I. Ferenc József császár, Pólában megtekintette az épülő Kaisert.⁵⁶⁵

1857.

1857.05.09-én Josef Tonello vette át az építés további irányítását. 1857.05.30-án kifogások merültek fel az építéssel kapcsolatban, és újból összeállították a hajó orrbordázatát, az összes tatborda közötti távolság megnövelésével pedig a hajó kb. 3,78 m-rel hosszabb lett. Decemberben elkészültek a bordák felszerelésével.⁵⁶⁶

1858.

1858 januárjától a hajó a parton volt és figyelték a fa kiszáradását, tömítések megfelelőségét.

A monarchiában történt legnagyobb és legnehezebb vasöntést végezték el (1858.09.14-én⁵⁶⁷) a Trieste Stabilimento Tecnico-ban. A cég már korábban készített 300 lóerős gőzgépet a Duna fregatra, de ennél jóval nagyobbat gyártott a Kaiser részére. Ez a gőzgép 800 lóerős. Akinek van fogalma is az ilyen

⁵⁵⁹ Földi Pál: Az Adria királynője; Az Osztrák-Magyar Haditengerészet története 1870-1918, Csengőkert Kiadó, 2015.

⁵⁶⁰ Das Vaterland, August 1862-08-24

⁵⁶¹ Klagenfurter Zeitung, Oktober 1858-10-09

⁵⁶² Pesti Napló, 7. évfolyam, 1856-04-02 / 1825. szám

⁵⁶³ Budapesti Hírlap, 1856-03-28 / 73. szám

⁵⁶⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁵⁶⁵ Budapesti Hírlap, 1856-12-16 / 290. szám

⁵⁶⁶ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁵⁶⁷ Budapesti Hírlap, 1858-09-19 / 214. szám

szokatlan méretekről, az értékelni fogja a pontos modellezés nehézségeit és azt a precizitást, amit az ilyen munka megkövetel. A három-harmincezer font (13607.77 kg) súlyú henger gyártásához szükséges öntöttvasat rövid, hat óra alatt folyékony állapotba hozták két speciálisan felszerelt olvasztókemencében. A teljes izzó masszát két nagy öntöttvas merőkanálba gyűjtötték, és nagy emelőeszközök segítségével a formához vitték, ahol aztán kiöntötték. Amikor az öntésért felelős mérnök, Georg Strudthoff úr jelt adott, és a felszabaduló, 330 centiméteres, füstölő és izzó lávaként sziszegő tömeg nagy tűzpatákat formált, az épület feldübörgött, és minden jelenlévót csodálattal töltött el. Az elem kiemelése rendben megtörtént az öntőformából. A kolosszális gőzhenger belső átmérője 82 hüvelyk (208,28 cm), súlya kifúrva és teljesen készen 250 százsúlyt (százsúly = 112 font = 12700.59 kg) tesz ki. Ez a teljesen sikeres, pompás öntés nemcsak a helyi ipar örvendetes előrehaladását hirdeti, hanem tulajdonképpen azt is bizonyítja, hogy ezen a területen lehetséges az emancipáció egy olyan országból, amely eddig a gépészetben egyedüli meghatározó volt. A felhasznált nyersvas tömege harmincezer-háromszáz (13743.85 kg) fontot tett ki.⁵⁶⁸ Máshol a felhasznált nyersvas 330 mázsaként szerepel.⁵⁶⁹

1858.08.05-i hír: Ferdinánd Miksa Főherceg s tengerészeti főparancsnok Úr Ő császári Fensége múlt hó 24 n a „Fantasia“ gőz-yachtton Polába utazott, s ott az egész napot a munkálatok, különösen a „Császár“ sorhajó-t.⁵⁷⁰

Trieszt, 1858.09.26., [Liniensciff Kaiser. Egyéb] Az Eco di Fiume a következő megjegyzéseket tartalmazza a Kaiser csatahajóról: „Ennek a nagy hadihajónak a gerincét 1856. március 25-én fektették le a Pola melletti szűz Oliveninsel (Oliva) szigeten. Hossza a két egyenes között 2428/18 bécsi láb (76,74 m) (1 bécsi láb = 0,31608 m), a teljes hossza a Verdén (vízvonalon) 255 láb (80,6 m). A legnagyobb szélesség 54 láb (17 m), a magassága 41/128 láb (12,9 m). A teljes hajó tömege teljesen felfegyverkezve, fegyverekkel, lőszerrel, élelemmel, szénnel, gépekkel és teli kazánokkal, árbocokkal és 1000 férfi felszereléssel együtt 9 441 600. bécsi font, ami 5211 osztrák tonnának (5836,9 normál tonna) (1 osztrák tonna = 1120.12 kg) felel meg. (2000 font tesz ki egy tonnát, 1 osztrák font 0.560 kg). Ezzel a terheléssel a hajónak 214/12 láb (6,7 m) merülése lesz elöl és 238/12 láb (7,5 m) a tatnál.

A hajó leírása a sajtó szerint.

91 db Maria-Zellben öntött löveg. A felső hajóüteg 19 löveg, 18 db harmincfontos és 1 db negyvennyolc fontos löveg.

A köztes fedélzeti üteg 34 db harminc fontos löveg, végül az alsó ütegsor 38 db löveg, 26 db harmincfontos és 12 db hatvanfontosságú.

A csavargép 800 lóerős, és a trieszti Stabilimento tecnico-ban gyártották. Közvetlen működésű a Penn rendszer szerint, 2 hengerrel és 6 kazánal rendelkezik. Maga a csavar átmérője 186/15 bécsi láb (5,85 m), a szárnyak szélessége pedig 37/12 láb (1,17 m); a csavart a géppel összekötő tengely átmérője 16 hüvelyk (42,1 cm) (1 bécsi hüvelyk = 2,634 cm), hossza pedig legalább 122 láb (3,85 m).

A szénraktárak 560 tonna szenet tárolnak, ami 8 napig elég.

Az élelmet a sok raktárba tárolják, és 14 napra elegendő egy 1000 fős legénység részére, a vízellátás 32 napra elegendő. Magához a géphez egy desztillálókészüléket csatlakoztatnak, amely magából a tengerből bármilyen mennyiségű vizet tud szolgáltatni.

A hajó építési tervét a szeniális Ljungstedt ezredes (svéd származású, és mostanra elhagyta a császári szolgálatot) készítette.

A hajó teljes belsejének részletes terveit a Senne kapitánya, Theodor Shunt készítette, akinek felügyelete alatt a teljes hajót a trieszti Tonelli úr építette. A hajó építésének anyaga Stájerországból származott, amelynek erdei szolgáltatták a fát, bányái pedig a vasat. A hajót október 4-én bocsátják vízre, jövő nyáron pedig már szolgálatba áll.

Október 3-án két birodalmi hadigözös viszi a meghívott vendégeket, Trieszt kormányzóját Mertens bárót, a helyőrség tábornokait és törzstisztjeit, majd a haditengerészeti parancsnokság szakasz- és osztályvezetőit Polába. Az ünnepség az előre jelzett program szerint zajlik, de Ferdinánd Max főherceg

⁵⁶⁸ Klagenfurter Zeitung, August 1858-08-12
Klagenfurter Zeitung, September 1858-09-17

⁵⁶⁹ Budapesti Hírlap, 1858-08-01 / 174. szám

⁵⁷⁰ Budapesti Hírlap, 1858-08-05 / 177. szám

nem lesz jelen. A Lloydot arra is felkérlik, hogy tegyen elérhetővé néhány gőzhajót a nyilvánosság számára. Két hajó, az egyik a 420 tonnás Rate és a másik a 441 tonnás Iginio hajó. Az erőszakos bóra ma is folytatódik, és hatással van a kommunikációra a kikötőben.⁵⁷¹

Mint ismeretes, 1858.10.04-én, őfelsége jelenlétében vízre bocsátják a „Kaiser” osztrák sorhajót Pólában.⁵⁷² Ekkor van a császár névnapja is. A Kaiser 91 ágyús hajó, és birodalom legnagyobb hajója. A vízrebocsátásánál a flotta is jelen volt. Évszázadok óta nem volt ilyen szép és hazafias ünnep a császár jelenlétében.⁵⁷³ Jelen volt ekkor a Titania korvett, a Huszár brig, a Diana és az Artemis vitorlások, a Bellona, Adria, Radetzky Venus, Duna fregattok, stb.⁵⁷⁴

A „Kaiser” nevű ausztriai sorhajó, püspöki fölszentelés után, a fenséges főhercegi pár jelenlétében, déli 12 órakor, a nép öröm kiáltása közt vízre bocsátott. Este ünnepélyes lakoma és hajóverseny tartott.⁵⁷⁵

A vízrebocsátásnál jelen volt Ferdinand Max főherceg. Az árbocokat és az egyéb felszerelési tárgyakat a velencei Arzenálban állították össze, majd teherhajókkal Polába szállították. A teljes díszbe öltözött császárt ábrázoló orrfigurát egy triezsti szobrász készítette Ferdinand Max főherceg kívánságára. A jobb keze az orrárboccal párhuzamosan nyúlt előre, balkezében a birodalmi almát tartotta, és egy kagylón állva a palástja eltakarta a lábait.⁵⁷⁶

Az osztrák flotta állt ekkor: 1 sorhajóból, 4 vitorlás és 3 csavaros fregattból, 5 vitorlás és 2 csavaros korvettből, 5 briggből, 9 gőzhajóból, 3 goetteből, 4 brig szkúnerből, 12 ágyús csónakból, 20 szállítóhajóból és 4 gőzjachtból.⁵⁷⁷



A hajó vízrebocsátása⁵⁷⁸

Az SMS Kaiser volt az első hajó, amit a Pólai hajógyárban építettek. A hajógyárat 1856.12.09-én alapították. Ez lett a polai cs. kir. hajógyár és tengersiztár vagy a helyben használt nyelveken: k. k. Seearsenal Pola, i. r. Arsenale del Mare Pola, c. kr. Pomorski Arsenal Pula.⁵⁷⁹

1958.10.12-én Ferdinánd Miksa Főherceg ura cs. Fensége egy a „Novara” hajó által küldött természeti tárgyakkal teli ládát ajándékozott a triesti városi múzeumnak, s a „Császár” sorhajó építésénél foglalkodott munkásoknak Tonello építész által 500 frtnyi ajándékot kézbesített.⁵⁸⁰

⁵⁷¹ Die Presse, September 1858-09-29

⁵⁷² Pester Lloyd, Jahrgang 5, nr. 1858-09-22 / nr. 216

⁵⁷³ Innsbrucker Nachrichten, September 1858-09-24

⁵⁷⁴ Die Presse, Oktober 1858-10-07

⁵⁷⁵ Pesti Napló, 9. évfolyam, 1858-10-06 / 2596. szám

⁵⁷⁶ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁵⁷⁷ Klagenfurter Zeitung, Oktober 1858-10-18

⁵⁷⁸ <https://www.tyrol-philat.at/schiff-sm-linienschiff-kaiser-42596.html>

⁵⁷⁹ <https://mtajogortorten.elte.hu/media/a3/e5/97b0a8805364c61ee51e6fff5730512b92d76ecc6ffea4d9c2cd5f733f86/Batho-Gabor-Pula.pdf>

⁵⁸⁰ Budapesti Hírlap, 1858-10-14/ 235. szám

1859.

1859-ben főgép nélkül Porto di Malamocoba vontatták, ahol a Spignon világítótorny előtt horgonyozták le. Velencéből és Polából odaszállították a rendelkezésre álló előkészített ágyúkat és védelmi eszközöket.⁵⁸¹

1858.07.28-29-én a Santa Lucia a Vulcan és a Radetzky kíséretében a Muggia-öbölbe vontatta.

1859.07.30-án belépett a trieszti Muggiai-öbölbe.⁵⁸² Itt folytatódott a hajó további felszerelése.⁵⁸³ A belső munkálatokat különböző trieszti cégek végezték el. (A felkészületlen újságíró szerint a hajó Velencéből érkezett. Ennek oka, hogy eddig ott épültek az osztrák hadihajók és a sajtó jeles képviselője még nem tudott a pólai hajógyárról.⁵⁸⁴)

1859.09.25-i hír: „A „Kaiser“ ámbár berendezéséig, a cabinek, salon felbutorzásáig kész, mégis csak 4—5 hó múlva leend tökéletes használható állapotban. „⁵⁸⁵

1859.11.10-én a felszerelése már majdnem teljesen elkészült,⁵⁸⁶ és befejezték a főgép beépítését.

1859.12.06-án kezdte meg próbaútjait saját géperejével. Ekkor a trieszti Muggia-ból Pólába hajózott át önerőből. Kapitánya Friedrich von Pöck. Mint táviratilag jelentik a „Kaiser“ nevű sorhajó próbaútja, mely öt és egy félóra alatt ment Triestből Poláig, a Stabilimento tecnico triestino-ban készült 800 lőerejű gőzgéppel tökéletesen kielégítőig ütött ki.⁵⁸⁷ Salvore előtt a gerince érintette a tengerfeneket. A fedélzeten tartózkodott Anton Bourguignon ellentengernagy is.⁵⁸⁸

1859.12.31-én felmerült, hogy a hajó Japánba indul. De nagyméretű legénysége miatt, ezt túl sokba kerülne, ezért egy kisebb hajót indítottak útnak.⁵⁸⁹

1860.

1860.02.25-én egy kisebb javítás után ismét vízre bocsátották, de a javítások még 28-án is tartottak. 1860.06.06-án készült teljesen el.⁵⁹⁰ 1860.06.06-án a próbajáratáson megrepedt az egyik hengere, a Promontore Fok előtt pedig sűrölte a tengerfeneket.⁵⁹¹

1860.06.08-án Ritter v. Faust admirális hajója. A személyzet 1 tengernagy (ha zászlóshajó) 1 sorhajókapitány parancsnok, 1 fregattkapitány másodtisz, 1 sorhajóhadnagy, körülbelül 10 tisz, 1 pap, 3 orvos, 2 könyvelő. Továbbá körülbelül 950 ember, köztük tengerészüzérek és tengerészgyalogosok (12/5-os tengerészgyalogos század). A hajón volt 25 kadét is. A hajó sebessége önmagában motorteljesítménnyel, vitorlák nélkül, kedvező szélben 13 tengeri mérföld/óra.⁵⁹²

1860.06.19-én Peb (Pecz) fregattkapitány veszi át a „Kaiser” sorhajó parancsnokságát. Ekkor a hajó **Palermóban** volt.⁵⁹³

1860.07.25-i hír: Ausztriának van egy propeller sorhajója, a Kaiser, ami 800 lőerős, legénysége 900 fő és fegyverzete 100 ágyú, úgy, mint 16 db 60 fontos ágyú, 1 db 48 fontos ágyú, 79 db 30 fontos ágyú, 1

⁵⁸¹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁵⁸² Klagenfurter Zeitung, August 1859-08-01

⁵⁸³ Die Presse, August 1859-08-04

⁵⁸⁴ Budapesti Hírlap, 1859-08-02 / 185. szám

⁵⁸⁵ Budapesti Hírlap, 1859-09-25 / 229. szám

⁵⁸⁶ Die Presse, November 1859-11-10

⁵⁸⁷ Budapesti Hírlap, 1859-12-14 / 295. szám

⁵⁸⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁵⁸⁹ Die Presse, Dezember 1859-12-31

⁵⁹⁰ Die Presse, Juni 1860-06-14

⁵⁹¹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁵⁹² Klagenfurter Zeitung, Juni 1860-06-08

Die Presse, Juni 1860-06-09

Die Presse, Juni 1860-06-12

⁵⁹³ Klagenfurter Zeitung, Juni 1860-06-22

Pesti Napló, 11. évfolyam, 1860-06-21 / 3108. szám

csónakágyú és 11 „rakéta” (röppentyű).⁵⁹⁴ Más forrás 2 db 24 fontos ágyút írt az 1 db 48 fontos löveg helyett, és 70 db 30 fontos löveget jelez csak.

Röppentyű: röppentyűk állványra szerelt kezdetleges rakétafegyverek voltak. A röppentyűtegek kezdettől (18-19. századtól) fogva a tüzérség kötelékébe tartoztak. Már akkor is jellemző volt rajuk mindaz, ami modern társaikat jellemzi: nagy mozgékonyosság, de gyengébb találati pontosság. Lélektani hatásuk sem volt elhanyagolható, erős fény- és hanghatásuk révén.

1860.07.25-én Póla közelében az SMS Kaiser kisebb sérülést szenvedett, mikor elhaladt a Cap Compare mellett, mivel bal oldalával nekiütközött a sziklának és számos rézlemeze megsérült a hajógerincen. A sérüléseket bűvároknak kellene felderítenie, és ki kellene javítani a sérüléseket.⁵⁹⁵

1860.08.08-i hír szerint az SMS Kaiser a Szíria-i partokhoz készül Pólában. Innét az akció kezdetekor, 2600 fővel a fedélzetén Triesztbe érkezik a napokban.⁵⁹⁶ 1860.08.18-án Triesztbe érkezik majd, az ellentengernagy zászlóshajójaként egy tengeri ünnepségre megy. A hajó szíriai útját lefűjták.⁵⁹⁷ 1860.08.19-én viszont még mindig Pólában volt.⁵⁹⁸

1860.08.18-án délbe befutott Triesztbe Pólából, hogy ott ünnepelje meg a császár születésnapját.⁵⁹⁹ Parancsnoka Wipplinger sorhajóhadnagy.⁶⁰⁰

A korábbi Pólából Triesztbe vezető úton Ferdinand Max főherceg irányította a hajót.

A Kaiser, minden szakértő szerint nagyon szép hajó. Az elülső részét különösen szabályos és arányos formák jellemzik. A hajó belső elrendezése is nagyon célszerűen lett kialakítva. Ritter von Fant ellentengernagynak két szobája van. Az egyik az alsó lövegtérben és ezt a felső kabinnal egy belső lépcső köti össze. Hátról a hajó tatjánál, kívül egy kecses erkély fut körül. Az első és második tisztnek a felső fedélzeten van a kabinja a főfedélzet alatt. A második fedélzeten kapott helyet a tisztikar szalonja és ebédlője. Ezekben 24 fő kényelmesen elfér. Ezen a szinten sorakoznak egymás mellett a tisztikabinok is. Ezek egymásba nyíló ajtókkal kapcsolódnak egymásba. Csata esetén ezeket az ajtókat kinyitják és így egy folyósó keletkezik, miközben az ágyúkat síneken a hajó falához tolják. Így szabadon tudnak mozogni a tisztek, orvosok, asztalosok stb. A személyzet 2 főtiszt, 12 beosztott tiszt, 25 kadét, 1 káplán, 3 orvos és 2 hivatalnok, valamint 900 tengerész.⁶⁰¹

1860.09.01-én a hírek szerint egy rövid adriai kifutásra készült a hajó.⁶⁰²

1860.09.23-án a dalmáciai Lussin vizein hajózott a Bellona fregattal és a Lloyd Trieste gőzössel. Ferdinand Max főherceg, altengernagy ekkor az SMS Kaiser-en volt.⁶⁰³

1860.09.26-án Triesztben volt.⁶⁰⁴

1860.11.30-án Pólában volt.⁶⁰⁵

1860.12.03-án befutott Rovigno-ba és valószínűleg Triesztbe fog tovább menni.⁶⁰⁶ Triesztben Ferdinand Max főherceg, altengernagy zászlóshajója lesz.⁶⁰⁷ A hajó végül 1860.12.05-én futott be a Muggia-öbölbe.⁶⁰⁸

1860.12.25-i hír: „A Kaiser sorhajó tegnap elhagyta a St. Andre öblöt Bourguignon ellentengernaggal – de Ferdinand Max főherceg nélkül.”⁶⁰⁹

⁵⁹⁴ Die Presse, Juli 1860-07-25

⁵⁹⁵ Klagenfurter Zeitung, Juli 1860-07-28

⁵⁹⁶ Die Presse, August 1860-08-08

⁵⁹⁷ Die Presse, August 1860-08-18

⁵⁹⁸ Die Presse, August 1860-08-19

⁵⁹⁹ Die Presse, August 1860-08-21

⁶⁰⁰ Klagenfurter Zeitung, August 1860-08-21

⁶⁰¹ Die Presse, August 1860-08-22

⁶⁰² Die Presse, September 1860-09-01

⁶⁰³ Die Presse, September 1860-09-23

⁶⁰⁴ Klagenfurter Zeitung, September 1860-09-29

⁶⁰⁵ Die Presse, November 1860-11-30

⁶⁰⁶ Die Presse, Dezember 1860-12-04

⁶⁰⁷ Das Vaterland, Dezember 1860-12-06

⁶⁰⁸ Klagenfurter Zeitung, Dezember 1860-12-11

⁶⁰⁹ Die Presse, Dezember 1860-12-25

1861.

1861.02.02-i hír: Elővigyázatosságból a "Kaiser" sorhajót szárazdokkba vitték, hogy megvizsgálják a gerincet, mivel kétszer is nekiütközött a tenger alatti szikláknak, és a hajó gerincét a biztonság végett meg kell vizsgálni.⁶¹⁰ A megfeneklés miatt megrepedt orrtőke könyököt kicserélték, a hajótest vízvonal alatti részét borító rézlemezek sérüléseit betömítették. A külső rézborítást a hajó teljes hosszában egy lemezszelességgel (0,79 m) megmagasították. A tatfedélzetről addig láthatatlan kormányállás fölé egy nyílást vágtak. A tatfelépítmény alatt a nagyobb kényelme érdekében megváltoztatták belső elrendezést. A javítás befejezése után Friedrich Pöck sorhajókapitány parancsnoksága alatt a Hajóraj zászlóshajója lett.⁶¹¹

1861.05.18-án és 21-én zászlódíszben tisztelgett Triesztben a Muggia-öbölben a császárt és feleségét szállító yacht előtt. Ekkor a Kaiser több manővert is bemutatott az uralkodó előtt.⁶¹² Május 25-én még Muggia-ban volt.⁶¹³

1861.06.02-án Triesztben volt.⁶¹⁴ Innét 06.05-én Boche di Cattaróba fog tovább hajózni.⁶¹⁵

1861.06.10-én viszont már Pola felé hajózott. Ezen az úton a hajtóműve megsérült. Ez időigényes javítást von maga után. A hibát az okozta, hogy a hajtómű körüli fa részek nem egyidősek, és ennek következtében a hajtómű elmozdult és a hengerek helyzete egyenletlenné vált. Általánosságban elmondható, hogy a haditengerészetnek a szükséges anyagi források hiánya miatt még mindig nincs jelentős faraktára, mint a többi haditengerészetnek, ezért hiányzik a jó anyag új épületekhez, de még nagyobb javításokhoz sem.⁶¹⁶

1861.09.23-án Triesztbe érkezett a Kaiser és a flotta többi része.⁶¹⁷

1861.10.09-én egy bizottsági ülésen megvitatták a hajóval kapcsolatos eddigi tapasztalatokat. Megállapították, hogy a főgép alapzatát meg kell erősíteni. Decemberben az Osztrák Lloyd trieszti szárazdokkjába vitték.⁶¹⁸

1861.12.03-i hír szerint az alacsony vízállás miatt, ami a bóra következménye, a Kaiser sorhajót nem tudják eljuttatni a dokkba. Erre december 9-én lesz esély a vízállás változásával.⁶¹⁹

1862.

1862.01.03-án már elkészültek a javítással, de a vízállás miatt nem tud újra szolgálatba állni.

Nem sajtó forrás szerint a hajó 1862.03.09-én futott ki Muggia-ból és az isztriai partok előtt cirkált, majd 10-én este 18 órakkor befutott Polába.⁶²⁰

1862.03.14.-i hír: A Kaiser sorhajó javítása 12-én fejeződött be. A hajó 13-án álló helyzetben végzett motorpróbát, fedélzetén a műszaki bizottsággal. Ezt követi majd egy 40 órás próbaút az isztriai partvidéken, majd teljes felszerelés végett Polába megy. Ugyan ekkor, a császári flotta összes hajója parancsot kapott a bevetéshez szükséges felszerelésre.⁶²¹ Tehát a hajógép javítása közel 9 hónapot vett igénybe. Menetben a hajó nyugodtan viselkedett és nem remegett be. 48-s fordulatszámmal elérte a 11,75 csomó sebességet, de a kellő gőznyomást csak a fűtőszemélyzet legnagyobb erőfeszítésével tudták fenntartani.⁶²²

1862.07.12-én Polában, d. u. hallatlan vihar dühöngött. Mintegy 4 óra tájban az addig fújdogált déli szél egyszerre erős nyugati szellé változott és elszakítja a Ferencz erődnél állomásozó „Kaiser“ sorhajó horgonylánczát, úgy hogy az nyíl sebességgel hajtott a part felé. A közelebb érkezett „Novara“ csavargózost és a „Montecucoli“ hadi brigget szintén megragadó a vihar, elszakító és nem kevesebb

⁶¹⁰ Das Vaterland, Februar 1861-02-02

⁶¹¹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁶¹² Die Presse, Mai 1861-05-21

Die Presse, Mai 1861-05-22

Klagenfurter Zeitung, Mai 1861-05-23

<https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁶¹³ Die Presse, Mai 1861-05-28

⁶¹⁴ Die Presse, Juni 1861-06-05

⁶¹⁵ Die Presse, Juni 1861-06-07

⁶¹⁶ Die Presse, Juni 1861-06-14

⁶¹⁷ Die Presse, September 1861-09-24

⁶¹⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁶¹⁹ Die Presse, Dezember 1861-12-03

⁶²⁰ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁶²¹ Die Presse, März 1862-03-14

⁶²² <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

gyorsasággal hajtá a száraz oldalra. Erre a szél ismét megfordult és a három hadihajót éjszaknyugati széllel az arsenal felé dobta, hol az „Adria“ és „Radeczky“ horgonyoztak. Szerencse, hogy e hajókat ideje korán megállásra bírták, különben mindnyáját nagy szerencsétlenség érte volna. A kár különben így is elég nagy. Egy bragazzo és egy naszád matrózokkal együtt elsülyedt. A kereskedelmi hajókon szenvedett kár 1800 ft. A katonai uszoda is igen megrongáltatott. A vihar a szárai lakosoknak szintén sok kárt okozott, úgy hogy a károsultak részére a városban segélyt gyűjtenek.⁶²³

1863.

1863-ban kicserélték, illetve megjavították a törzsárbocokat.

Személyzet 1863-ban:

1 sorhajókapitány, hajóparancsnok, 1 fregattkapitány, első tisz, 5 sorhajóhadnagy, 5 sorhajózászlós, 18 tengerészcadét és gyakornok, 1 sorhajóorvos, 1 korvetorvos, 2 sebész, 1 számvivő, 1 segéd-számvivő, 6 gépész és algépész mester, 1 hajólelkész. Fedélzeti altiszti és legénységi állomány: 595 fő
Gépész - fűtő altiszti és legénységi állomány: 54 fő, Tengerészgyalogság: 146 fő-. Zenekar: 12 fő.

Vegyés: 19 fő (szakács, fedélzet dugarozó, hajóács, kádár, vitorlaszabó), 17 fő tisztiszolga.

Személyzet: Összesen: 826 fő békeidőszakban. Háború esetén: 892 fő. Ténylegesen: 904 fő.⁶²⁴

1864.

1864.02.01-én az Osztrák Birodalom csatlakozott Poroszországhoz a Dánia elleni második schleswigi háborúban. A háború oka, hogy Nagy-Britannia és Oroszország azt szerette volna, hogy az Északi-tengert a Balti-tengerrel összekötő dán szoros, egy viszonylag gyenge halalom kezébe, például Dániába kerüljön, hogy az angol és orosz hajók a szorost könnyedén igénybe vehessék. Ez viszont sértette a porosz – osztrák érdekeket. A terület a dánok ősi földje volt (itt volt az első dán főváros Hedeby is, de a térség 1460-tól a Német-Római Császárság része.

1864.02.21-én a Kaiser gőz sorhajót és a Friedrich gőz korvetet (22 ágyú, 250 LE, 150 fő) készítik fel az Északi-tengeri bevetésre.⁶²⁵

1864.02.25-án az SMS Kaiser és a Friedrich mellett, az északi vizekre készítik fel a Radetzky gőz fregattot, a Hum, Réka, Möve és a Narenta ágyús csónakokat.⁶²⁶ Hozzájuk csatlakozik majd az Elisabeth gőzös március elején a levantai vizeken.⁶²⁷

1864.03.14-én azonban az SMS Kaiser még Dalmáciában volt, ahová két hegyiágyús üteget szállított.⁶²⁸ Sajtóhírek szerint Bernhard von Wüllerstorff-Urbair admirális az Elisabeth fedélzetén van és a Kaiserrel és két fregattal együtt csak 1864.03.31-én fog áthaladni a Gibraltári-szoroson.⁶²⁹

Úticél az Északi-tenger. 1864.03.19-én csatlakozott Bernhard Wüllerstorff-Urbair kötelékéhez.

A kötelék 1864.03.27-én járt Lissa vizein.⁶³⁰ A késlekedésnek politikai okai voltak. A kötelék célja, hogy megerősítse a már az északi vizeken lévő Schwarzenberg és Radetzky csavarfregattokat, amely hajókat Wilhelm von Tegetthoff vezetett. Ekkor Friedrich Pöck sorhajókapitány parancsnoksága alatt állt.

A flotta pénzügyi támogatását az osztrák kormány megfelelően előkészítette. Erre példa a következő cikk: Hamburg, mart. 12. A „Hamb. Börsenhalle“ írja: A börzén beszéltek, hogy „Kaiser“ osztrák csavarsorhajó részére az itteni bankároknál hitellevelek érkeztek be; hat hajókalauz már előbb Triestbe rendeltetett és oda elutazott.⁶³¹

Az út során a hajó a gyakorlatlan fűtők, a rosszminőségű szén és az algákkal erősen benőtt hajófenék következtében félerővel csak 5 csomó sebességre volt képes. Kigyulladt a kazán fából készült borítása és csak hosszas vesződség után sikerült eloltani. A víz gyakran elárasztotta az elülső lőporkamráját.

⁶²³ Sürgöny, 2. évfolyam, 1862-07-23 / 168. szám

⁶²⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁶²⁵ Das Vaterland, Februar 1864-02-21

⁶²⁶ Das Vaterland, März 1864-03-03

⁶²⁷ Innsbrucker Nachrichten, März 1864-03-07

⁶²⁸ Das Vaterland, März 1864-03-18

⁶²⁹ Das Vaterland, März 1864-03-23

⁶³⁰ Klagenfurter Zeitung, März 1864-03-30

A Hon, 2. évfolyam, 1864-03-30 / 73. szám

⁶³¹ A Hon, 2. évfolyam, 1864-03-15 / 61. szám

1864.03.30. – 1864.04.02-án Meljine-ben volt.

1864.04.03-05-én Korfu következett. Egy matróz meghalt és három megbetegedett.

1864.04.11-16-án járt Algier-ban.

1864.04.19-21-én horgonyzott Gibraltárban.

1864.04.23-28-án Lisszabon-t kereste fel.

1864.04.30. – 1864.05.04-én Vigo-ban (Spanyolország) járt.

1864.05.06-10-ig Brest-ben kötött ki, ahol felvették a postát. Ekkor már a flotta többi részétől külön hajózott. Brest után viharossá vált a tenger, ami nagyban lelassította.

(A Radetzky és a Schwarzenberg 1864.05.04-én három porosz ágyús csónakkal együtt behatolt az Elba torkolatába, ahol dán hajókkal csaptak össze.

Ugyan ekkor a Kaiser és a Don Juan d' Austria páncélos fregatt, a Friedrich gőzkorvett és az Elisabeth admirális hajó Brest vizein volt.⁶³² Brestbe 1864.05.06-án érkeztek meg a hajók.⁶³³

1864.05.22-én Von Wüllerstorff báró ellentengernagy levélben írta le köteléke Pólából Vigoba (Spanyolország) vezető viszontagságos útját. Egyik szerencsétlenség követte a másikat. Iszonyatos viharok tomboltak az Adriai-tengeren, a hajóknak hihetetlenül keményen kellett dolgozniuk, és a „Kaiser” sorhajó hátramaradt, bár az „Elisabeth” mindössze négy mérföldet tett meg óránként.

Más hajó, teljes erővel csak 9 mérföldet tudott megtenni, de a Kaisernek ez is sok volt. Április 22-ről 23-ra virradó éjszaka a „Don Juan” hirtelen jeleket adott a Vincent-fok körül. Amikor a többi hajó megindult feléje, már nem lehetett látni, és csak fél óra elteltével voltak újra láthatók a fényei. a „Don Juan” hajótestében 45 lábnyi víz volt, amit a szivattyúk nem tudtak elviselni. 300 emberélet és 2 milliós tőke forgott kockán. Nagy erőfeszítéssel el tudták érni a 70 mérföldre lévő Lisszabont, és a hajók tengeri alkalmassága meglehetősen gyengén teljesített ezen az úton. A levél egy pontján ez áll: „én”. Nem arról beszélek, hogy pl. Például a Scirocco során az Adriai-tengeren összesen száz ember volt tengerképes a "Kaiser"-en, és a legénység többi tagja pedig nem. A szegény ördögöket nem hibáztathatják ezért, de miután a hajók évekig Pólában heverték, így felszerelték őket olyan legénységgel, amit éppen találtak. (A legénység az indulás előtti napon érkezett a fedélzetre.) Nemcsak a legénység, hanem a mérnökök és a tűzoltók is kevés tengeri kiképzésben részesültek, és ezért nem tudtak dolgozni.

A hajók elszakadtak egymástól, így például az Elisabeth fedélzetén Gibraltárban, nem tudták, hogy a kötelék többi része Algírban volt. Ott viszont senki nem tudott semmit az Elisabeth-ről. A "Don Juan" páncélozott fregatt és a "Kaiser" propellere olyan súlyosan megsérült az út során, hogy javításra volt szükség, és a páncélozott fregattot Lisszabonban kellett hagyni stb. Minden hajó harcra kész. De az admirális jól tudta, hogy mindenki fel fogja tenni a kérdést, hogy a flottát miért nem szerelték fel időben. Ugyan így, felteszik a kérdést, hogy az újoncokat miért nem képezték ki időben. Attól tart, hogy egy tengeri csata esetén a köteléknek a kiképzési hiányok miatt, nehéz dolga lenne. A nehézségek miatt a kötelék lekéste a helgoland csatát.

A háborút az 1864.05.09-i helgoland csata döntötte el a tengeren. A csatát taktikailag a dánok nyerték, de gyakorlatilag fel kellett oldaniuk a porosz partok blokádját, így az osztrák hajók elérték a céljukat. A csata után az Elba szabaddá tételéhez a Kaiser kötelék közeledése is hozzájárult. A csata után három nappal fegyverszünet állt be.)

1864.05.13-14-én érkezett Cherbourg-ba.

1864.05.16. – 1864.06.19-én Den Helder-ben vetett horgonyt.

Az SMS Kaiser köteléke 1864 júniusában ért a porosz vizekre, de a porosz – osztrák hajórajjal a dán flotta nem mert megütközni és a porosz partok blokádját sem merte megkísérelni.⁶³⁴

Bernhard von Wüllerstorff-Urbair admirális és Wilhelm von Tegetthoff köteléke a hollandiai Den Helder-ben egyesült 1864.06.27-én és Cuxhaven-be hajóztak tovább, ahová 30-án futottak be.

1864.06.30-án összeütközött a Seehund-dal, de alig keletkezett valami kár a hajókban. Ez után este 21 órákor horgonyt vetett Helgoland előtt.

⁶³² Die Presse, Mai 1864-05-06

Das Vaterland, Mai 1864-05-08

⁶³³ Das Vaterland, Mai 1864-05-08

Sürgöny, 4. évfolyam, 1864-05-10 / 106. szám

⁶³⁴ [https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Heligoland_\(1864\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Heligoland_(1864))

1864.07.01-09 és 1864.07.14. – 1864.10.01-ig Cuxhaven-ben tartózkodott a Fríz-szigetek blokádja céljából.

Az osztrák és porosz haditengerészeti erők Dánia nyugati partjainál lévő szigetek elfoglalását támogatták. Az SMS Kaiser itt tengeri csatába nem került. Parancsnoka Friedrich von Pöck volt.

1864.07.03-án az osztrák északi-tengeri flotta a következő egységekből állt: Kaiser sorhajó, 90 ágyúval Bernhard von Wüllerstorff-Urbair báró admirális zászlóshajója. A Kaiser parancsnoka báró Friedrich von Pöck sorhajókapitány. A „Schwarzenberg” csavaros gőzfregatt 50 ágyúval, Von Tegetthoff tengernagy zászlóshajója. A hajó kapitánya Sternek báró fregattkapitány. A „Radetzky” csavaros fregatt 31 ágyúval, Alfred Barry fregattkapitány parancsnoka alatt, aki egy trieszti születésű angol. Az „Erzherzog Friedrich” csavaros korvett 22 ágyúval, parancsnoka v. Wipplinger fregattkapitány. A „Don Juan d Austria” 28 ágyús fregatt. A vonal parancsnoka, Pokorný kapitány. 6. Második osztályú löveghajó „Seehund” 7 ágyúval, Kronawetter parancsnoksága alatt. A „Wall” másodosztályú ágyús csónak 7 ágyúval. Szintén az Északi-tenger felé vezető úton van a „Kaiser Max” páncélos-fregatt 28 ágyúval. A parancsnoka, Morelli kapitány. Az „Elisabeth” gőzgépes korvett 8 ágyúval.⁶³⁵

1864.07.13-án este a Kaiser csatahajó, a Don Juan páncélos fregatt, a Schwarzenberg és a Radetzky fregatt, és a Friedrich korvett kihajózott horgonyzóhelyükről (Sylt északi csücskétől két tengeri mérföldre nyugatra), és megvárták ott a Seehund ágyús csónakot.⁶³⁶

1864.07.21-én a kötelék Cuxhaven-ben volt az Elba torkolatának déli partján. A „Schwarzenberg” osztrák fregatt ma reggel indult javításra Bremerhaven-be.⁶³⁷

1864.08.10-én a Kaiser a kötelék fő részével még mindig Cuxhaven-ben volt.⁶³⁸ Ugyan itt volt a Kaiser és a hajóraj fő része augusztus 16-án is.⁶³⁹ A Kaiser és több osztrák hajó még szeptember végén is az Elba vizén volt.⁶⁴⁰

1864.08.17.:_Ő cs. kir. Apóst. Felsege legm. születésnapját Kuxhavenben (Cuxhaven község Ritzebüttel hamburgi járásban, a kis Wetterung és az Elba összefolyásánál) is fényesen megünnepelték. _Estve 9 óra tájban kötöttek ki a „Kaiser“ és „Schwarzenberg“ hadigőzösök zenekarai, és Wüllerstorff és Tegetthoff urak lakása elé vonulva a néphymnust kezdték játszani. Ez volt a jel a hadihajók kivilágítására, ugyanis mintegy varázsütés által érintve, a „Kaiser“ sorhajó egyszerre tüztengerben fénylett, ezután a „Schwarzenberg“, „Don Juan d’ Austria“ és „Miksa“ fregattokról ragyogó tűzijáték volt látható. Másnap az egész kikötő, valamint a hajók is egész nap lobogókkal voltak díszítve. 10 órakor ünnepélyes nagymise volt a domban, délután pedig díszlakoma a „Kaiser“ fedélzetén, mely alatt Goldenzweig szállító a tengerészeket magyar borral vendégelte meg.⁶⁴¹

1864.10.05-12 között Brest-ben volt. Itt megjavították a gőzgép excenter rúdját.

1864.10.06-án a Kaiser, a Kaiser Max páncélos, a Friedrich korvett s az Elisabeth Bremerhaven-ben volt,⁶⁴² a sajtóm szerint.

1864.10.11-én a Kaiser, Seehund, Schwarzenberg Brest-ben volt.⁶⁴³

1864.10.16-án Bremerhaven-t elhagyta a Kaiserin Elisabeth, és a Radetzky fregatt. Feltehetőleg a viharos idő miatt Dwasgat-ban lehorgonyoztak. Brestbe viszont már 1864.10.11-én befutott az SMS Kaiser, majd 12-én a Seehund ágyús csónak és a Schwarzenberg gőzfregatt.⁶⁴⁴

1864.10.18. – 1864.11.07 között Cadiz-t kereste fel. Közben a háború 1864.10.30-án ért véget.

⁶³⁵ Das Vaterland, Juli 1864-07-03

⁶³⁶ Die Presse, August 1864-08-01

⁶³⁷ Das Vaterland, Juli 1864-07-27

⁶³⁸ Die Presse, August 1864-08-10

⁶³⁹ Die Presse, August 1864-08-20

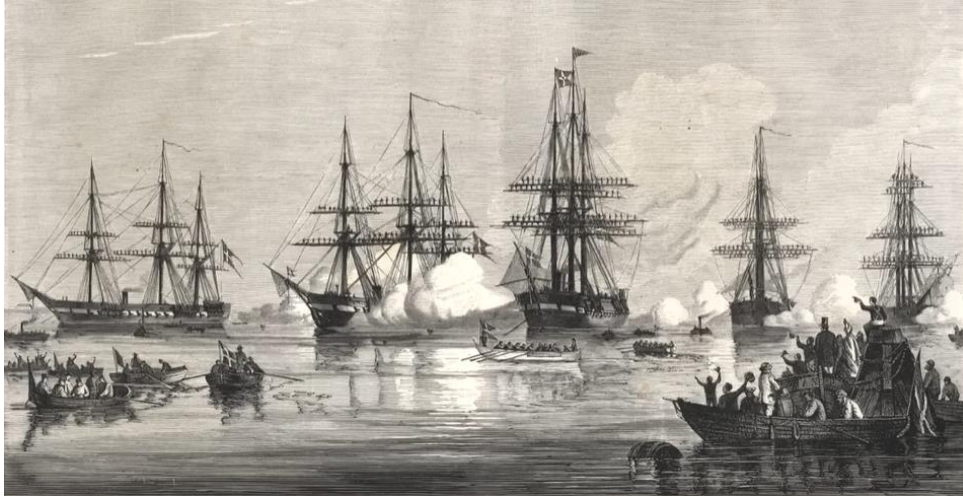
⁶⁴⁰ Die Presse, September 1864-09-26

⁶⁴¹ Sörgöny, 4. évfolyam, 1864-08-28 / 196. szám

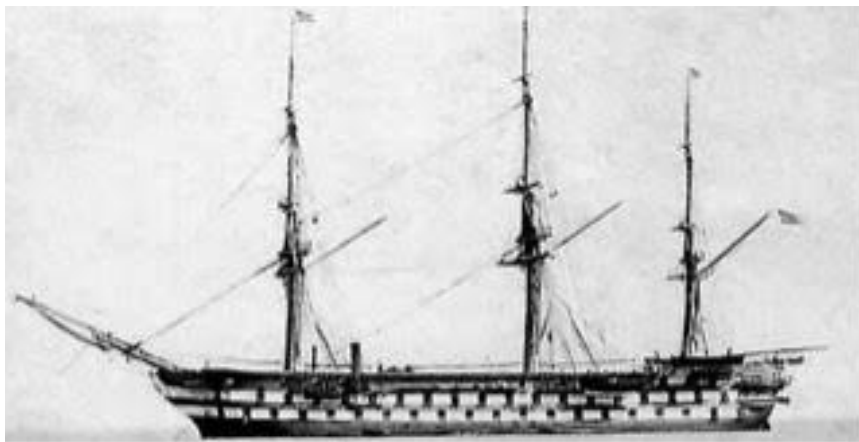
⁶⁴² Neue Freie Presse, Oktober 1864-10-07

⁶⁴³ Klagenfurter Zeitung, Oktober 1864-10-22

⁶⁴⁴ Neue Freie Presse, Oktober 1864-10-20



Az osztrák hajókötelék a Dán vizeken⁶⁴⁵



646

1864.11.17-én Lissa-ban szemet vett fel.

1864.11.19-én, fedélzetén Bernhard von Wüllerstorff-Urbair báró ellentengernaggyal, a Kaiser befutott Polába.⁶⁴⁷

1864.11.27-én leszerelték. Egy angol Cég ajánlatot tett a páncélos hajóvá történő átépítésére, de visszautasították.⁶⁴⁸

A Kaiser hajó felszerelése már korábban is problémát okozott. Wikenburg gróf haditengerészeti miniszter 1862. június 20-i nyilatkozatában elmondta, hogy ha a Kaiser folyamatosan felszerelve lenne, akkor értékéből évente félmilliót veszítene. Ezért, a király engedélyével a hajó nem volt mindig teljesen felszerelve. A Birodalmi Tanács ezért nem hibáztatható azért, hogy a hajó nincs mindig felszerelve.⁶⁴⁹ Ez volt a helyzet volt 1864-ben is.

1866.

1866.02.01-én a Kaisert a harmadik tartalék vonalba helyezték.⁶⁵⁰

1866.05.26-án már az újrafelfegyverzésén dolgoztak.⁶⁵¹ Az SMS Kaisert 1866.06.07-16 között kidokkolták, de lényegében csak 1866.06.27-én vált bevethetővé.⁶⁵² Ekkor már két napja a Fasana-csatornában a volt a flotta többi egységével együtt.

⁶⁴⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=SG3GaX7mbfI>

⁶⁴⁶ <https://stracmark.blogspot.com/2014/04/building-sms-kaiser.html>

⁶⁴⁷ Neue Freie Presse, November 1864-11-24

⁶⁴⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁶⁴⁹ Die Presse, Juni 1864-06-08

⁶⁵⁰ Die Presse, Februar 1866-02-01

⁶⁵¹ Klagenfurter Zeitung, Mai 1866-05-26

⁶⁵² Das Vaterland, Juni 1866-06-27

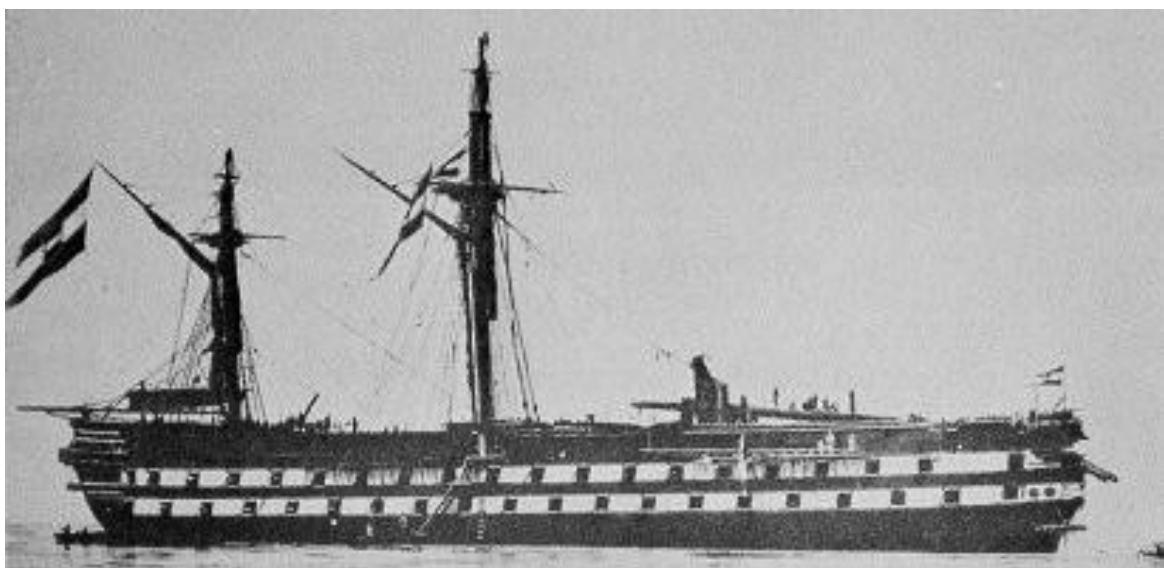
A flotta képzetlen legénységének a problémája ekkor is felmerült, de végül a csatában jól helyt álltak a jól képzett tiszteknek köszönhetően.⁶⁵³

1866-ban Anton von Petz sorhajókapitány zászlóshajójaként részt vett a **Lissa-i tengeri csatában 1866.07.20-án**. A csata leírását lásd az **SMS Erzherzog Ferdinand Max (I.)-nél**. A lissai csatában harcolt a Castelfidardo páncélossal, a Varese páncélossal, a Principe di Carignano-val. Később az Affondatore páncélossal csapott össze. Nekiment a Re di Portogallo-nak, hogy védje az SMS Erzherzog Friedrich-t és az SMS Erzherzog Elizabeth vitorlásokat. A Re di Portogallo és az Affondatore súlyos találatokat ért el az SMS Kaiseren. A csata későbbi szakaszában az Affondatore megpróbálta kosolással elsüllyeszteni, de nem sikerült neki. Az SMS Kaiser súlyosan megrongálta az Affondatore-t. A csata során a Kaiser legénységéből huszonnégyen meghaltak és harminchéten megsebesültek.

A korabeli sajtó a veszteségekről mást írt: „A „Kaiser“ osztrák sorhajó, 4 olasz páncélos hajó által körülvéve, egyet elűtetett, s a többit visszanyomta; ez alkalommal elvesztvén a hajó orrán és elején levő árboczokat, 22 halottat és 82 sebesültet.”⁶⁵⁴

A korabeli sajtó szerint a lissai csatában az SMS Kaiser is páncélozva volt. „Különösen ügyesen működött a „Kaiser“, mely amerikai módszer szerint sínekkel és horgonylánczokkal volt páncélozva, s nemcsak az „Affondatore“ kishajó lökései elől tért ki ügyesen, hanem az utóbbira oly eredményes lökést intézett, hogy közel volt hozzá, az egyensúlyt elveszteni.”⁶⁵⁵ Ez azonban téves információ. Ellenben az osztrák hajóraj többi hajóját jórészt így páncélozták.

Más sajtócikk viszont ismeri, hogy a hajó ekkor nem volt páncélozva. „Legtöbbet veszített a Kaiser sorhajó, mely páncéltalan létére a páncélos Red Portogallo tornyos hajót támadta meg s akkor még a legerősebb kishajó által is hátulról lett keresztűzbe fogva. Mind a mellett is a fahajó vitézül megvédte magát a két vashajó ellen.”⁶⁵⁶ Az olaszok a hajót a sérülései miatt úgy kezelték, mint amelyik elsüllyedt. A Monarchia sajtója számára is nagy meglepetést okozott, hogy a Kaiser ilyen jól helyt állt a csatában, és, hogy a sérülései ellenére sem süllyedt el. Az ütközet során 850 lövést adott le, 12 találatot kapott a baloldalán és 3 találatot a jobboldalán, míg a jóval többet a vitorlázatán és kötélzetén.⁶⁵⁷



658

⁶⁵³ Das Vaterland, Juli 1866-07-23

⁶⁵⁴ A Hon, 4. évfolyam, 1866-07-22 / 168. szám

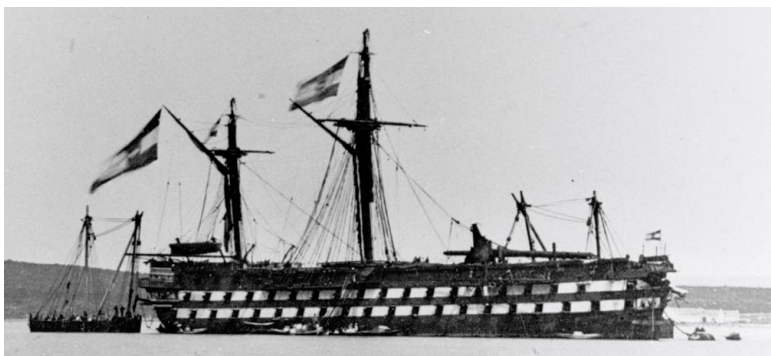
Das Vaterland, Juli 1866-07-21

⁶⁵⁵ A Hon, 4. évfolyam, 1866-08-14 / 187. szám

⁶⁵⁶ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-10-06 / 1474. szám

⁶⁵⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁶⁵⁸ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_\(1858\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_(1858))



659

Az SMS Kaiser közvetlenül a csata után. A képen látszik a törött kémény és a hiányzó orrárboc, valamint a hajó orrának deformálódása, amely sérüléseket a Re d'Italia-val való ütközéskor szerzett.

Érdekesség, hogy az olasz Affondatore-t a csatában 22 találat érte –olasz jelentések szerint 34 találatot kapott valójában⁶⁶⁰-, jórészt az SMS Kaiser-től. A hajó ugyan eljutott Ancona kikötőjébe, de ott egy viharban elsüllyedt 1866.08.06-án. Az olaszok tagadták, hogy a sérülései miatt merült el a páncélos, de 7 évig harcképtelenné vált.



1866.07.23-án futott be a sorült Kaiser, több hajótól kísérve, Póla kikötőjébe. Akkor úgy számolták, hogy a flotta sérült hajói 10 nap múlva újra bevethetővé válnak.⁶⁶¹

A Kaiser vesztesség listája:

Elesettek a Kaiseren 17 fő a lista szerint, noha források 22 - 24 elesettről írnak:

Johann Svidarovic 3. osztályú tengerész, Mathias Lenaz főkormányos, August Mardefan 1 osztályú tengerész, Simon Tebaldi 2 osztályú tengerész, Franz Nuklich 3 osztályú tengerész, Johann Gerkovic, Joh. Lazarus Borovic, Johann Ivancovich, Mathias Senta, Angelo Demeneghetti, Peter Polovinco, Elias Evitic, Anton Stauice, Peter Boncopid, Alois Spadolin tengerészgyalogosok, Paul Sinaysrsky, Baselius Huzetowsky.

Súlyosan sebesültek 27 fő: (máshol 37 fő szerepel)

⁶⁵⁹ <https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1860-fleets/austria/sms-kaiser.php>

⁶⁶⁰ Neue Freie Presse, April 1867-04-14

⁶⁶¹ Das Vaterland, Juli 1866-07-28

Matteo Buchovich 1 osztályú kormányos, Ivan Pindulid 2. osztályú kormányos, Vinzenz Vianello negyedmester, Dominif Ballarin, Peter Ghezso 1 osztályú tengerész. Anton Ciosotti, Joseph Colombo, Thomas Tottich, Thomas Blafevid, Joseph Scarpa 2. osztályú tengerészek, Franz John, Markus Fabianic 3 osztályú tengerészek, Joseph Sambo, Johann Paulicevich, Anton Alduch, Mathias Stanich, Stephan Solid, Mathias Mestrovich, Anton Bufetto, Janko Pastovic, Marino Lietatovich, Felix Turina, Simon Marcovid, Andreas Bujetto, Ivan Bonacich, Simon Lucef, Ivan Busn tengerészgyalogsági közlegények.

Könnyebben sebesültek 35 fő: (máshol 38 fő szerepel⁶⁶²)

Johann Sofkvic 1 osztályú tengerész, Lorenz Penjo 1 osztályú tengerész, Anton Gavagnin, Anton Grubich, Florian Lupich, Alois Bidinotti és Anton Pitazou 2 osztályú tengerészek. Johann Boschiero, Gregor Bovolenta, Peter Obraxuch., Gregor Obraxu, Johann Baldin, Míael Gregori, Elias Erzegh, Simon Curabäza, Markus Martinovi, Anton Rigovich, Anton Risvan, Anton Czendic, Simon Popovic, Imre Sivich, Armund Grubinich, Vinzenz Bobbo, Lukas Gersaß, Franz Bilaver, Santo Rosetti, Vinzenz Bianello, Dominik Scavelli, Georg Barig és Ivan Rucinof, Tambour Alois Berti, Joseph Sipie 2. osztályú tengerészek. Adam 1. osztályú gépész, Reiza tengerészgyalogos közlegény, Franz Madiera kürtművész. A 82 fő sebesült helyett 62 fő sebesült szerepel a listán.⁶⁶³

(A forrás a többi hajó veszteségéről is írt.)

A hajó orvosa Dr. Moriz Bernstein volt. Ő a **Wiener Medizinische Wochenschrift, 1866-ban: Von der Seeschlacht bei Lissa** cím alatt leírta a hajó érdekesebb sebesültjeinek a kórképét.⁶⁶⁴ Őket ő látta el a hajó műtőjében. Segítője a hajó farán lévő műtőben dr. Ferdinand Vaytey fregattorvos volt.⁶⁶⁵

„— Hősi halál. Spalatóból írják f. évi aug. 20 ról . A lissai tengeri csata után egy vontató hajóval hozták ide a sebesülteket és halottakat. Az utóbbiak közt volt egy közember a „Kaiser“ sorhajóról, ki rendkívüli körülmények közt lelte hősi halálát. Azon perczen, midőn a hajó négy ellenséges járműtől körül vala véve, a közlegény az ellenséges lobogó után nyúlt és megkísérettette azt leszakítani. Egy olasz tiszt ezt látva, odaugrott és revolverével rálőtt a merészre. Golyók által ismételve találva, utolsó erejét összeszedve, fogaival és körmeivel oldotta le a diadaljelt. Azon perezben, midőn azzal a fedélzetre bajtársai karjaiba dőlt, még egy halálos sebet kapott. Ezen közember kedvéért lett a temetésből nagyszerű gyászünnepély. A spalatóiak ez alkalommal kegyeletes érzelmüknek akartak kifejezést adni. A koporsókat kettesével vitték, melyek közt e hőse babérkoszorúval volt díszítve. Polgárok és katonák kísérték ezt, fáklyákat víve A házak, melyek előtt a halottas menet elvonult, gyászjelvényekkel valónak ellátva. A boltok be voltak zárva; virágok és égő gyertyák valának az ablakokba téve; fekete kendők fehér keresztekkel lógtak le. Az elhunyt dalmata volt.”⁶⁶⁶

A csatában a többi hajót is ideértve, nevesebb elesettek és sebesültek:

Az elesettek között van: Eric Of Klint és báró Moll sorhajó-kapitányok, valamint Proch Robert s. k. hadn.; nehéz sebet kaptak: Frank József és báró Minutillo hadn.; könnyű sebet kaptak : Bagatschnig Hugó és Gebhardt Ferdinand hadn.; igen könnyen, csupán forgács által arczban sebesítették : kap: Kern Károly, hadn.: Steiskis Gyula és báró Spaun Hermann; tengerész-hadfiak: Mader Ignác, Srambuchi Viktor, Hanslik Ede, Süss Ágoston és Hirschen. Petz hajóvezér arczán könnyű fa-szálka sebet kapott. A közlegénységből azokon kívül, kik a sorhajón voltak, van 10 halott 42 nehéz sebesült. A sebesültek többnyire puskagolyók által a már süllyedő fregattáról sebesítették. A sorhajót kivéve, a többi csekély rongálást szenvedett.⁶⁶⁷

A közlegénységből a „Kaiser“ veszteségén kívül meghalt 10 és megsebesült 42 fő. Ezek puskagolyók által estek el és sebesültek meg.⁶⁶⁸

A legsúlyosabb károk kijavítása után 1866.07.21-én este elindult Lissa-ból. 1866.07.22-én befutott Fasanába. 1866.08.11-én este megérkezett Triesztbe. 1866.08.13-án Muggiában a hajóra szállt Albrecht főherceg. A hajó átment Triesztbe, hogy megcáfoljon egy olasz propagandatudósítást, miszerint elsüllyedt az ütközetben. Polában egy új orrdísz készítették a számára. A megsérült orrfigura helyett,

⁶⁶² <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁶⁶³ Die Debatte, August 1866-08-02

⁶⁶⁴ Wiener Medizinische Wochenschrift, 1866 / Hauptteil

⁶⁶⁵ Neue Freie Presse, März 1869-03-09

⁶⁶⁶ Sörgöny, 6. évfolyam, 1866-09-05 / 202. szám

⁶⁶⁷ Sörgöny, 6. évfolyam, 1866-07-24 / 167. szám

⁶⁶⁸ Fővárosi Lapok, 3. évfolyam, 1866-07-24 / 167. szám

melyet egy raktárba szállítottak megőrzésre. Az új orrdísz a Schwarzenberg vitorlás fregattról szerelték le. Ez sást ábrázolt.

1866.08.20-án a hajó ismét tengerképes és harcra kész állapota került.

1866.08.17-én először ült össze a sorhajónak páncélos hajóvá történő átépítésével foglalkozó bizottság. Kilenc tag szavazott a fából készült sorhajó megtartása mellett, és csak Schunk főmérnök vélekedett úgy, hogy a fahajók kora lejárt, és eljött a páncélos hajóvá történő átépítés ideje.

1866.09.04-én Tegetthoff admirális, a Kaiser fedélzetén, Triesztben tartandó bálról értesítette a meghívandókat.⁶⁶⁹ A bál 1866.09.05-én szerdán volt.⁶⁷⁰ A hajó középső fedélzetén két nagy tánctermet alakítottak ki. A falakra világos vásznak kerültek, amikre tükröket raktak fel. A tereket gyertyák világították meg. A falakra trófeák és virágos növények kerültek. Egy szökőkutat is kialakítottak. A mennyezetről egy nagy csillár lógott le. Ennek gyertyatartói pisztoly és szuronycsövekből voltak. A fogadáson több mint 1000 fő vett részt.⁶⁷¹

A bál után a hajót októberben leszerelték az aktív flottából.⁶⁷²

1867.

Az 1867-es kiegyezéskor a Császári-Királyi hajóhad a következő hadihajókból állt : 1 csavargőzös sorhajó, 7 csavaros páncélos fregatt, 8 kisebb csavaros fregatt és korvett, 13 csavaros ágyúnaszád, 16 kerek ágyúnaszád, valamint 14 különböző rendeltetésű tengeri kerek gőzös, vagyis összesen 59 gépi meghajtású hajó. Ezen kívül volt még 34 említésre méltó vitorlás vagy evezős hadihajója, közöttük 2 fregatt, 2 korvett, 7 brigg és 4 goelett avagy szkúner.⁶⁷³

1868.

1868.03.10-én Josef Romako lefektette egy kazamatahajó terveit. 1866.05.14-én megbízást adtak a hajó megvizsgálására. A vizsgálat eredménye szerint, a bordázata teljes egészében jó volt, míg a többi szerkezeti elemet is jó állapotúnak találták. 1866.06.26-án eldöntötték a páncélos hajóvá történő átépítését. 1866.08.03-án I. Ferenc József császár és király jóváhagyta az átépítési tervet. Szeptemberben kiszerezték a felhasználható részeket, majd intézkedtek a vízvonaltól való lebontásáról, és kidokkolták egy úszódokkban.⁶⁷⁴

1868.11.18-án már a sajtóban is közölték, hogy a Kaiser-t átépítik páncélos kazamatahajóvá.⁶⁷⁵

1869.

1869.02.02-án szárazdokkba került, és megkezdődött a hajó átvizsgálása. 1869.02.24-25-én kivontatták az Oliva-szigeti sólyára.⁶⁷⁶ A hajó jó állapota miatt, átépíthető volt páncélos kazamatahajóvá. A vízvonaltól alatti régi fa deszkát kicserélték, de a hajótestet a vízvonaltól felett vassal teljesen átépítették.

1869.06.12. elkezdődött az idős sorhajó átépítése az SMS Lissa kazamatahajó mintájára (a hajótest fából készült részét bepáncélozták, a páncélozatlan részt vasból készítették, a fedélzettartó keresztgerendákat vasból gyártották, és a hajót szerkezetét is vasból állították össze).

Az orrát megerősítették egy erős kossal és a hajó új farrészt is kapott. A hajó hossza vízvonalon 77,75 m-re (255,1 láb) nőtt, szélessége 17,76 m (58,3 láb), merülése 7,37 m (24,2 láb). Vízkiszorítása 5720 hosszú tonnára (5810 t) nőtt.

Eredeti kazánjaihoz túlhevítőket adtak, hogy nagyobb teljesítményt biztosítsanak, motorjai pedig 13 csomós (24 km/h; 15 mph) sebességet produkáltak 3130 lóerőről (2330 kW). Igaz, szolgálatban csak 11,55 csomót (21,39 km/h) volt képes elérni (13,29 mérföld/óra) 2786 lóerő (2078 kW) mellett. 10 csomós (19 km/h; 12 mph) utazósebességgel 1519 tmf (2813 km; 1748 mérföldet) tudott megtenni.

A hajó ekkor új fegyverzetet és egyben páncélzatot is kapott.

Az átépítési munkálatokhoz új munkásokat vettek fel. A munka lassan haladt az anyagok odaszállítása és a vashajóépítésben szerzett kevés tapasztalat miatt.

⁶⁶⁹ Die Presse, September 1866-09-04

⁶⁷⁰ Die Debatte, September 1866-09-05

⁶⁷¹ Die Debatte, September 1866-09-10

⁶⁷² Die Presse, September 1866-09-15

⁶⁷³ https://hu.wikipedia.org/wiki/Cs%C3%A1sz%C3%A1ri_%C3%A9s_Kir%C3%A1lyi_Haditenger%C3%A9szet

⁶⁷⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁶⁷⁵ Neue Freie Presse, November 1868-11-18

⁶⁷⁶ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

Az átalakítási munka 1871 – 1873-ig tartott. A költségvetési hiány lassította a páncéllemezek beszerzését Angliából. Mire elkészült, megjelentek a toronypáncélosok.

1870.

A Kaiser átépítés alatt van.⁶⁷⁷

1870.12.30-án már felvetették, hogy a Kaiser esetleg hadrendbe állítható újra.⁶⁷⁸

1871.

1871.01.04-én még Pólában, dokkban volt.⁶⁷⁹ Pontosabban ekkor még a sólyán volt.

1871.09.16-i hír: A „Kaiser” sorhajót átépítették páncélozott kazamatahajóvá. A hajó ekkor 5424 tonnás, 800 lóerős, és tíz háromszáz font súlyú löveget kapott.⁶⁸⁰ Ez 10 db 9 hüvelykes (229 mm)-es elől töltős Armstrong ágyú valójában.⁶⁸¹ Más forrás szerint a kész hajó 5800 tonnás, legénysége pedig 471 fő.⁶⁸² Megnövelték a hajó hosszát, átalakították az orr vonalát és a vízvonal felett teljesen páncélozták. Lövege angol mértékben vett 9 hüvelykes Armstrong lövegek. A hajó átépítése nagyon jól sikerült.⁶⁸³

1871.11.16-a előtt rakodott ki egy angol teherhajó, angol páncéllemezeket a Kaiser számára a pólai Oliva-szigetnél. A hajót a dokk vizére engednék, és a felső rész páncélzatát a vízen úszó hajón szerelnék fel.⁶⁸⁴

1871.12.21-23-án lecsúszatták a sólyapályáról, és úszódokkba állították.⁶⁸⁵

1872.

1872.01.15-én szándékoztak a Kaisert vízre bocsátani.⁶⁸⁶ Pontosabban, ekkor hagyta el a dokkot és tért vissza a tenger vizére.

1873.

1873 januárjában beszerelték a gépi berendezéseket. 1873 áprilisban beállították az árboctörzseket, majd májusban felszerelték a kéményt.⁶⁸⁷

1873.12.21-én a kész hajó megkezdte a tengeri próbákat. A hajót viszont az olasz Duilio osztály elavulttá tette, a maga 4 db 45 cm-es forgótornyos lövegével és nagyobb páncélzatával, valamint gyorsabb sebességével.

A hajó ebben az évben a felszerelt flotta része. Ekkor 5900 tonna, 800 LE és 16 ágyú van rajta.⁶⁸⁸

1874.

1874 februárjában újabb próbautat tett.

1874.02.10-én befejezték a felszerelését.

1874.02.11-én a Kaiser csatlakozott az aktív flottához. A hajó befutott Triesztbe. A hajó parancsnoka Karl Kern sorhajókapitány. 1874.02.12 – 1874.08.03. között Maximilian Daublebsky von Sterneck ellentengernagy zászlóshajójaként szolgált.

1874.02.14-én Spanyolországba indult Triesztből, mivel Spanyolországban zavargások törtek ki.

⁶⁷⁷ Grazer Volksblatt, Januar 1870-01-22

⁶⁷⁸ Neue Freie Presse, Dezember 1870-12-30

⁶⁷⁹ Grazer Volksblatt, Januar 1871-01-04

⁶⁸⁰ Neue Freie Presse, September 1871-09-16

⁶⁸¹ Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897) Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása

⁶⁸² Die Presse, November 1873-11-06

⁶⁸³ <https://www.litres.ru/book/aleksey-borisov-13329512/bronezavry-xix-veka-boevye-korabli-1865-1885-67371119/chitat-onlayn/?page=4>

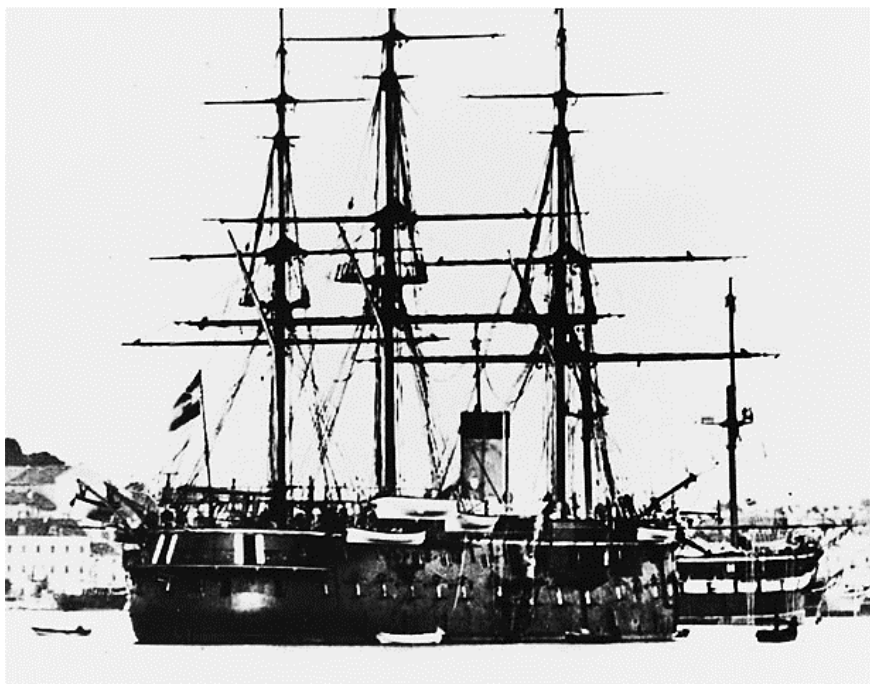
⁶⁸⁴ Neue Freie Presse, November 1871-11-16

⁶⁸⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁶⁸⁶ Neue Freie Presse, Januar 1872-01-16

⁶⁸⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁶⁸⁸ Magyar Statistikai Évkönyv, 1873 (3. évfolyam, Budapest, 1875) X. A Császári és Királyi Hadsereg és a Magyar Királyi Honvédség

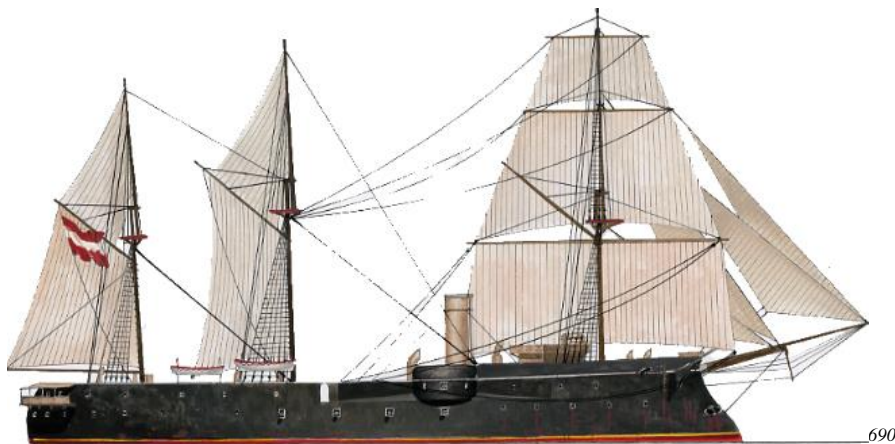


Kaiser kazamatájóvá való átépítése után⁶⁸⁹

A spanyolországi út elején, a rossz idő miatt hat napra (1874.02.17-23.) kikötött **Gravosa**-ban (Ragusa). Innét **Messinába** hajózott (1874.02. 26-27.), ahol a helyi hatóságok nagy örömmel fogadták. 1874.02.28-án vitorlával haladt Szicília előtt. A gőzgép 30-as fordulatszámával 9,8 csomó sebességre volt képes.

Útja tovább a **Bonifaco-szoroson** át vezetett és 1874.03.04-én kikötött **Barcelonában**. Barcelonában volt 1874.03.04 – 1874.04.04-e között. Ott csatlakozott hozzá az SMS Frundsberg gőzkorvett. A két hajó ez után közösen folytatta útját: 1874.04.10-én befutottak **Cartagena**-ba. **Cadiz** (1874.04.18. – 1874.05.04.), **Gibraltár** (1874.05.05-21.), **Tanger** (1874.05.22-24.) **Malaga és Valencia** (1874.05. 25. – 1874.06.06.) útvonalon. Gibraltárban csatlakozott hozzájuk az SMS Fasana gőzkorvett. Ez után visszatértek **Barcelonába** (1874.06.12. – 1874.07.21.), ahol csatlakozott hozzájuk az SMS Dalmat gőz ágyúnaszád. A négy hajó együttes lögyakorlatot tartott.

1874.03.16-án az SMS Kaiser találkozott az olasz Principessa Clotilde gőzkorvettel. Az olaszok invitálására a Kaiser kapitánya az olasz hajón ünnepelte meg II. Viktor Emmanuel trónra lépésének 25. évfordulóját. 1874.07.04-én az USA Juniata fedélzetén ünnepelte a kapitány az USA függetlenségének kikiáltását.



A hajó 1873-ban

⁶⁸⁹ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_\(1858\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_(1858))

⁶⁹⁰ <https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1860-fleets/austria/sms-kaiser.php>

1874.07.16-án egy nemzetközi csónakversenyen a tengernagyi gígg első díjat nyert.
1874.07. 26-29. Palermo-ba érkezett.
1874.08.02-07-én Gravosa (Ragusa)-ba futott be.
1874.08.09-én megérkezett Polába, ahol javításra küldték.
1874.09.16. - 1874.11.09. között gyakorló utat hajtott végre a dalmát partok mentén. A kormányozhatósága nagyon jó volt amikor gépi erővel haladt, de vitorlázás közben elégtelennek bizonyult.
1874.12.17-én lögyakorlatot hajtott végre.
1874.12.19-én horgonyt vetett a Muggia-öbölben.⁶⁹¹

1875.

1875.01.07-én kifutott Muggia-ból.
1875.01.21-én Moriz Manfroni von Monfort sorhajókapitány parancsnoksága alatt elindult Polából és csatlakozott a Hajórajhoz.
1875.02.11-19-én Pireusz-ban volt.
1875.02. 20-24-én Syra-t kereste fel.
1875.02.25. –1875.03.14-én Szmirna-ban horgonyzott.
1875.03.15-24-én Syra-ban állt meg.
1875.03.31-én megérkezett Polába.
1875.04.08-án a császári szemle alkalmából a Fasana-csatornában tartózkodott. Azután Dalmáciába kísért a császárt.⁶⁹²

Az 1875 áprilisi hadgyakorlaton részt vett. A pólai hajóhadosztály gyakorlata délutáni két órára volt kitűzve. A hadosztály: Radetzky fregatte, admirálhajó, Kaiser kazamatahajó, Frundsberg korvette és Nautilus agyúnaszád, (a hajóhadosztályhoz tartozó Dalmát agyúnaszád jelenleg Konstantinápolyban áll) — dr. Sterneck, ellenadmirál vezérlete alatt a pólai kikötőn kívül, a fazanai part és Brioni szigetek által képezett zárt tengeren — ú. n. fazanai csatornán — foglalt állást, szemben a Brioni sziget ormán álló Tegetthoff-erőddel. Ugyanazon csatorna ez, melyben a lissai csata előtt hajóhadunk tartózkodott és tartotta gyakorlatait, mielőtt hős tengernagya a diadalmas csatára vezette. Ő Felsége a »Fantasy« yacht fedélzetén érkezett meg a gyakorló térre. Az egész gyakorlat hatalmas kép volt, melyben a kitűnően kiképzett legénység harcoképessége fényesen kitűnt. Ő Felsége azután a »Kaiser« nevű kazamata hajója fedélzetére ment át, ahol az »öreg« ágyukkal tartatott gyakorlatot. Ezek a kilencz hüvelykes (23 centim) előltöltő Armstrong-ágyuk, melyek 250 fontos golyókat vetnek. A gyorsaság, melylyel az óriási ágyukat kezelték, Ő Felsége különös elismerésében részesült. A »Kaiser«-nek 10 ily ágyúja van, melyek közül kettő a felső emeleten (u. n. Redit), mint vadászfegyver van alkalmazva, vagyis úgy, hogy előre is irányozhatók. Ezenkívül a hajónak a külfedélzetén egy könnyű ütege van — hat vontcsövű ágyúval — üdvözlési célokra. A »Kaiser« azelőtt (kétfedélzetű) faszorhajó volt, és csak 1869-ben jön átalakítva és felpáncélozva.⁶⁹³

1875.05. 29-én Polában leszerelték.

1875-1902 között tartalékba helyezték.

Ennek ellenére az 1870-es és 1880-as években folyamatosan korszerűsítették és javították a teljesítményét.

1876.

1876 első négy hónapjában tartalékban volt. Az év további részében javításokat és módosításokat hajtottak rajta végre.
1876.10.21-én egy új, négyszárnyú hajócsavart szereltek fel rá. Az új hajócsavar 7,62 m (25 láb) átmérőjű volt.

⁶⁹¹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁶⁹² <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁶⁹³ Budapesti Közlöny, 9. évfolyam, 1875-04-13 / 83. szám

Ebben az időben próbálták javítani a teljesítményén is. 1876.12.07-én a hajó 12,72 csomós (23,56 km/h) sebességet ért el, 3108 indikált lőerővel. Felszerelték a Harvey féle vontatott torpedó irányítására szolgáló szerkezettel, továbbá elektromos lövegelsütő rendszerrel látták el.

A Harvey vagy "uszony-torpedó", olyan harci eszköz, amelyet hosszú kötelekkel vontattak az ellenséges hajó feneké alá és ott hozták működésbe.⁶⁹⁴ Ez a fegyver nem nevezhető hatékonynak és igen gyakran az azt bevető hajóra is veszélyt jelentett.

A hajó visszakerült a tartalék hajórajba.

1877.

1877 áprilisában a munkálatok befejezése a hajón való munkálatokat.

A „Kaiser“ 5810 tonna, 800 lőerő, összesen 20 ágyúja van, 290 karabélyja, 88 revolvere, 105 kardja, 479 ember és a 2. tartalék hajóhadhoz tartozik.⁶⁹⁵

Ebben az évben a mozgósított flotta részét képezte.⁶⁹⁶

Utóbb 2. osztályú tartalékba került.

1880.

Ebben az évben csökkentették a kötélzetét és a hajó új kazánokat kapott. A kazáncserét a fedélzet átvágásával tudták csak megoldani. Ekkor csökkentették az árboczatát, így hasonlóná vált a többi kazamatahajóhoz. Eltávolították az árbocsudarakat, és a vitorlafelületet 1410 m² –re csökkent.

1881.

Módosították fegyverzetét is. Új, másodlagos tűzértséget kapott, amely 6 db 9 cm (3,5 hüvelyk)-es 24-es kaliberű hátultöltős lövegből állt, amit kiegészített 2 db 7 cm (2,8 hüvelyk)-es 15-ös kaliberű ágyú és 4 db 47 mm (1,9 hüvelyk)-es 33-es kaliberű gyorstüzelő ágyú. A hajó ekkor elektromos világítást kapott.⁶⁹⁷

1882.

1882-ben kapott 3 db 47 mm (1,9 hüvelyk)-es Hotchkiss revolverágyút és 4 db 25 mm (0,98 hüvelyk)-es géppuskát az árbockosarakba. Ekkor a hajót újjáépítették.⁶⁹⁸ Lebontották az eredetileg beépített hátsó parancsnoki hidat, de a térképszoba platformja megmaradt. Áramfejlesztővel és fényszórával látták el. Módosították az elektromos lövegelsütő berendezését is.⁶⁹⁹

1883.

Ebben az évben vértés kazamatahajó Legtöbb ágyú szám szerint 10 nehéz és 6 könnyű a Kaiserén van.⁷⁰⁰

1885.

Ebben az évben fegyverzetét kiegészítették 3 db 35 cm =14 hüvelyk)-es torpedócsővel.

Egy-egy indítószerkezetet a két oldalára, egy csövet pedig az orra helyeztek el, oda, ahol a már eredetileg is volt egy meglévő orr-horgonynyílás.

Az 1876-ben kapott vontatott torpedórendszert (Harvey vagy "uszony-torpedó) leszerelték.

1886.

1886 májusában jöllehet 38 bordájáról megállapították, hogy elkorhad, de ez nem befolyásolta lényegesen a hajó eresztékeinek szilárdságát.⁷⁰¹

1887.

⁶⁹⁴ Gáspár Ferenc: A föld körül 4. Vitorlával Ázsia körül (Budapest, 1907)I. rész. A tenger és haditengerészet / A torpedó Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-05-08 / 128. szám

⁶⁹⁵ Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-06-09 / 196. szám

⁶⁹⁶ Háború-Krónika, 1877-1878 (1-87. szám) 1878 / 59. szám

1881.Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1877-05-02

⁶⁹⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁶⁹⁸ <https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1860-fleets/austria/sms-kaiser.php>

⁶⁹⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁷⁰⁰ Ellenzék, 4. évfolyam, 1883-10-26 / 246. szám

⁷⁰¹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

Ekkor már a pótlását tervezték.⁷⁰²

1887-ben új gyorstüzelő lövegeket kapott és torpedók elleni védőhálót helyeztek el rajta.⁷⁰³

1888.

1888.02.11-én próbautat hajtott végre. Utóbb ezt több rövidebb út is követte.
A hajót 2. Tartalékba helyezték.

1889.

Ekkor már a Kaiser pótlására tervezett kos-hajóra tervezett összegről szavaztak.⁷⁰⁴ Ez az új hajó a Kaiserin Elisabeth» lesz majd.⁷⁰⁵

1891.

Ebben az évben vérteshajként van számontartva.

1893.

Egy vizsgálóbizottság szerint a hajó nem alkalmas az üzembehelyezésre.

1895.

Ebben az évben felmerült, hogy eladják Venezuelának, de végül az üzlet elmaradt.

1896.

1896-ban a hajó további részein is korhadás jelei mutatkoztak.⁷⁰⁶

1897.

Ebben az évben törölték az aktív flottából.

Eltávolították a keresztvitorla rudakat és a csonka rudakat, az elkorhadt orrárbocot pedig egy rúddal pótolták. A hajón most, már csak az elő és főárboc maradt meg egy jelzőlobogók felhúzására szolgáló keresztúddal.⁷⁰⁷

1899.

Ebben az évben elvégeztek egy vizsgálatot a hajón, majd próbautat tett, melyen 11,3 csomós sebességet ért el.⁷⁰⁸ Így a hajót újból aktivizálták.

1900.

A hajó 2. Tartalékban volt.

1901.

Ebben az évben eltávolították a teljes fegyverzetét.

1902.

1902.01.04-én hivatalosan törölték a haditengerészet lajstromából.

1902-ben átnevezték Bellona-ra, és eltávolították a hajtóműveit. Kikötői laktanyahajó lett belőle Polában. Besorolása „hulk” lett. Ekkor eltávolították a hajógépeit is.

„(Nyugalomba helyezett páncélos.) Pólából írja tudósítónk, hogy ő Felsege a király rendeletére a «Kaiser» nevű páncélost, mely a régi flótának egyik leghatalmasabb páncélosa volt, a hadicélokra szolgáló hajók sorából törülték és «Bellona» név alatt kikötőőrhajóvá alakítják át. A pólai kikötőben levő «Bellona» nevű őrhajó pedig, mely még a lissai ütközetben az első támadó hajók közt szerepelt, most végleg nyugalomba vonul, amennyiben leszerelik és szétrombolják.”⁷⁰⁹ A cikk szerzője

⁷⁰² Budapesti Hírlap, 7. évfolyam, 1887-11-01 / 301. szám

⁷⁰³ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁷⁰⁴ Budapesti Közlöny, 23. évfolyam, 1889-07-24 / 170. szám

⁷⁰⁵ Budapesti Közlöny, 25. évfolyam, 1891-12-16 / 287. szám

⁷⁰⁶ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁷⁰⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁷⁰⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁷⁰⁹ Hazánk, 9. évfolyam, 1902-02-11 / 36. szám

összekeverte a két hajót. Lisszánál a Kaiser volt ott, amit most kereszteltek át Bellona-ra. A régi Bellona nem volt ott a lissai tengeri csatában.

1910-1917 között a II. tartalék hajóraj személyzetének laktanyahajója.

1918-tól a haditengerészeti kiképző iskola személyzete is a fedélzetére került.

A háború végén Olaszország kapta meg. A hajó további sorsa ismeretlen.⁷¹⁰



SMS Bellona 1909-ben Polában⁷¹¹



⁷¹⁰ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_\(1858\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_(1858))

⁷¹¹ <https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1860-fleets/austria/sms-kaiser.php>

⁷¹² <https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/297/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~80/SMS-Bellona-osztrak-magyar-haditengereszet-uszaly-laktanyaja-a-matrozoknak-ex-SMS-Kaiser~II1589728>

⁷¹³ Székér Imre Tibor: „Adria foglyai” – Zalai haditengerészek áldozatvállalása az első világháborúban: Szülőföld Könyvkiadó Kft., 2024



1914.08.03-i hír: „A katasztrófa ' Póla, augusztus 3. Az Est tudósítójától. Pólában állandó a sürgésforgás s az ezzel járó zaj, amelyet ma délután öt óra tájban messzi túlharsogott egy hatalmas dördülés. Senki sem tudta, mi történt. Fél hétkor feltűnt egy torpedónaszád, amely partraszállított néhány félmeztelen, eszméletlen állapotban levő embert. A Bellonáról matrózruhákat vittek a partra, ott felöltöztették a mezíteleneket és betegszállító kocsikon bevitték őket a kórházba. Néhány perc múlva egész Póla tudta, hogy az öt órai dördülés azt jelentette, hogy az osztrák Lloyd Baron Gautsch nevű gőzöse elsülyedt....._Rémes látvány volt a megmentett asszonyok csoportja. Egy magyar orvost a Bellonáról kirendeltek az asszonyok ápolására. Az orvos, aki részt vett a balkáni háborúban is, kijelentette, hogy ott megközelítőleg sem volt része olyan borzalmas látványban, mint amilyent a megmentett asszonyok csoportja nyújtott.”⁷¹⁶

1915.05.10-i hír: A vak katonáknak a Bellona hajó tisztikara és legénysége 265 korona 40 fillért gyűjtött.⁷¹⁷

1916.03.31-én a megvakult katonáknak: Dr. Darvas Gyula e. é. önk. Póla S. M. S. „Bellona” hajóról 20 Koronát adott.⁷¹⁸

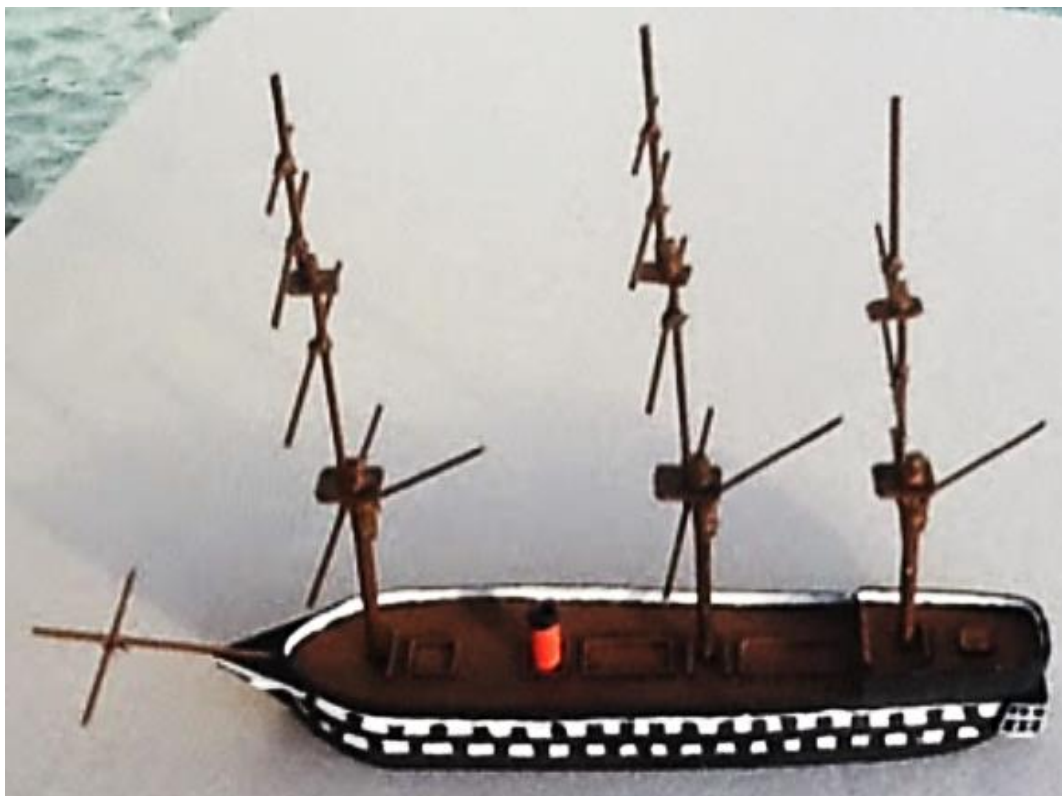
⁷¹⁴ <https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/465/kategoriak~Mutargy-papirregiseg-egyeb/Militaria~1000008/cca-1880-SMS-Bellona-ex-Kaiser-1859-1920-hadihajo-Polaban-regi-negativrol-keszult-mod~II2969221>

⁷¹⁵ <https://pohlednice.sbiram.cz/s-m-s--bellona--oficialni-postovne-pouzity-pohled--datace-1903/>

⁷¹⁶ Az Est, 5. évfolyam, 1914-08-19 / 206. szám

⁷¹⁷ Az Est, 6. évfolyam, 1915-05-10 / 129. szám

⁷¹⁸ Pesti Hírlap, 38. évfolyam, 1916-03-21 / 81. szám



719

A hajó modellje

⁷¹⁹ <http://stracmark.blogspot.com/2014/04/building-sms-kaiser.html>



Parancsnokai:

- 1859-1860. Friedrich von Pöck sorhajókapitány (utóbb tengernagy, flottaparancsnok 1871-1883)
 1860.06.19-én Peb (Pech, Pecz) fregattkapitány (Feltehetőleg Anton von Petz elsőtiszt.)
 1860. augusztus Anton Ritter von Wipplinger⁷²¹ sorhajóhadnagy
 1862. Richard Barry sorhajókapitány⁷²²
 1864. Friedrich von Pöck sorhajókapitány
 1866. Anton von Petz báró sorhajókapitány
 1869-1873 között átépítették.
 1874. Karl Kern sorhajókapitány⁷²³
 1875. Moriz Manfroni von Monfort sorhajókapitány
 1902. Ferdinand Boublay parancsnok, sorhajó hadnagy ⁷²⁴

Admirálisok:

- 1859 Anton Bourguignon ellentengernagy
 1860 Ritter v. Faust admirális
 1860 Habsburg Ferdinand Max főherceg, altengernagy
 1864 Bernhard von Wüllerstorff-Urbair admirális
 1874 Maximilian Daublebsky von Sterneck ellentengernagy

⁷²⁰ <https://shipstamps.co.uk/forum/viewtopic.php?t=18421>

⁷²¹ Neue Freie Presse, Februar 1867-02-04

⁷²² <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁷²³ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁷²⁴ <https://one.bid/en/documents-1902-1913-az-s-m-s-bellona-ket-kimutatasa-az-1902-szeptembereben-es-1913-marciusaban-fedelzetre-lepett-szemelyekrol/2215026>