

## Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei haditengerészek az I. világháborúban (1. kép)

Emberi – szakmai, kötelesség történetüket szélesebb körben, tudományos hitelességgel bemutatni.

A történeti szakirodalom részlegesen, a közgondolkodás szinte érintetlenül hagyta, ha igen, akkor is felszínesen, előítéletes megállapításokkal érintette e területet.

Pedig tény, hogy az Osztrák-Magyar Monarchiának jelentős haditengerészete és folyami flottája volt. Mindkettőben nagy számban szolgáltak magyar tisztek és matrózok, tengerészek. A haditengerészet története nem osztrák belügy, hanem nemzeti történelmünk szerves része. E két hajóhad fennállása óta – 1914-18 között pedig kiemelkedően – olyan katonai és emberi eredményeket, erényeket tudott felmutatni, amelyekre jogosan lehetünk büszkék.

Közülük is kiemelve néhányat:

- A monarchia hadiflottája a Nagy Háborúban mindvégig megvédte partvonalát, hadikikötőit a nála sokkal nagyobb francia, olasz, brit hajóhadtól, nem beszélve a francia és olasz tengerészeti repülőktől.
- A haditengerészet egyik fontos színtere az Adria magyar tenger volt, Fiume a magyar kormány fennhatósága, irányítása alatt állt.
- Az előadással tisztelgünk a régióinkbeli haditengerészek előtt. A történelmi Bereg megyei Váriban született Kepes Gyula, a nyírbátori Gramantik Mihály, az újfehértói Izsó László, a fehérgyarmati Losonczy István, a csengeri Katona Sándor, a nyíregyházi Zalay-Scholtz András, a kemecsei Bátor Mihály haditengerészekről név szerint is megemlékezünk korabeli dokumentumok életrajzi, szakirodalmi elemzések alapján.
- Tisztelgünk azok előtt is, akiknek végső nyughelye hajóik érckoporsója, a tenger mélye lett.

Az 1860-as évektől felgyorsult az Északi-sarkvidék kutatása. Úgy vélték, hogy az Északi-sarkot a Spitzbergák és a Novaja-Zemlja szigetcsoport közötti Barents-tengeren át lehet a legkönnyebben megközelíteni, mivel a Golf-áramlás miatt a nyílt víz nyáron messze felnyúlik a Jeges tengerbe. Az osztrák-magyar északi sarki expedíciót 1872-74 között vezették, a 24 fős csapat így fedezte fel a Ferenc József földnek elnevezett területet. A 24 fős személyzetet főleg horvát

tengerészek és osztrák tisztek alkották, az egyetlen magyar dr. Kepes Gyula hajóorvos volt. **(2. kép)**

Kepes Gyula 1847. december 7-én, a Bereg megyei Váriban (Mezővári) született. Apja földbirtokos volt, a fiatal Kepes Gyula Ungváron, majd Budapesten tanult, a bécsi orvosi egyetemen 1870. augusztus 3-án avatták orvosdoktorrá.

Kiemelkedő volt a tevékenysége az expedíció ideje alatt. Jórészt neki volt köszönhető, hogy a nagy nélkülözések ellenére csupán egyetlen legénységi tag halt meg. Rendszeresen végzett növény- és állatgyűjtést. Hazaérkezve elsőként értesítette a magyarországi sajtót az expedíció sikeréről.

Törzsorvossá léptették elő, a Vaskorona-rend III. fokozatával tüntették ki. Több város, köztük Munkács díszpolgárává avatta. Különböző helyőrségeknél szolgált, 1904-ben megbízták a HM egészségügyi osztályának vezetésével 1924-ben 76 éves korában hunyt el Budapesten.

### Gramantik Mihály – Nyírbátor (3. kép)

Horváth József a „Nautica” nevű fiumei Magyar Királyi Állami Tengerészeti Akadémia történetét feldolgozó magas színvonalú könyvét lapozva három megjelenésbeli hallgató nevére bukkanunk.

Nyírbátor szülötte, Gramantik Mihály 1882. márciusában született, 1897/1900 között tanult az Akadémián. Tengerészeti tanulmányait az Adria RT Szent László gőzösén végezte. Az iskola és elődeinek története, a tanrend, a kiképzés leírása mellett egyik legértékesebb része az ott tanult magyar, illetve magyar honos növendékek életrajzának ismertetése. Ők ugyanis „keresettek voltak számos tengerésznemzet hajóin is, de nem olcsóságukkal, hanem magas képzettségük miatt. Bármely beosztásban, mindenkor megállták a helyüket, és ezzel a mai napig ható hírnevet szerezték a magyar tengerhajózásnak, a magyar tengerészetnek”, írta előszavában teljes joggal az 1999-ben megjelent könyvében a szerző.

Az 1900-ban vizsgázott hét főből öt magyar volt. A fiatalon hajótörést szenvedett, idegenben nyugvó Ecker Sándor, a méltánytalanságok miatt életét önként eldobó Mészáros Ferenc, a többszörösen hajótörést szenvedett Thurzó Gyula és a szintén idegenben nyugvó Udvardi Dezső. Nos, a Budapesti

Tengerészeti Hivatal későbbi felügyelőjének a nyírbátori Gramantik Mihálynak ilyen évfolyamtársai voltak.

Gramantik Mihály **(4. kép)** az Akadémia elvégzése után 1902-től tengerészhadnagy, 1904-től haditengerészeti önkéntes. 1905-től a Carpathia gőzösén III. tisztt, 1906-tól hosszújratú kapitány, majd az Adria RT Kálmán Király gőzösén szolgál. Szakmai karrierje a Magyar Keleti Tengerhajózási RT-hez vezet. 1909-ben a Kelet, 1910-ben a Hieronymi gőzösökön **(5b kép)** III. majd II. tisztként szolgál, **(5a kép)** 12-13 között pedig már a Kelet parancsnoka. 1914-től átkerül a haditengerészethez, 1918-ban korvetthadnagy. A korvett a fregattól kisebb, háromárbócos, teljes vitorlázatú hadihajó. Tonnatartalma 500-1000 tonna, fő feladatuk a felderítés, a hírvivés és a kalózok elleni harc volt.

Bár 1919. június 23-án végkielégítést kap a budapesti igazgatóságtól, mivel másnap résztvevője a monitorlázadásnak SMERODOVÓRA internálják, csak négy hónap múlva térhetett haza.

1920-ban mégis folyamikapitányi vizsgát tehetett, kiemelkedő szakmai munkája alapján tovább fejlődhetett. 1923-ban megszervezték a Magyar Királyi Tengerészeti Hivatalt és annak elismert felügyelője lesz. Róla, mint olyan kapitányról emlékezhetünk meg, aki a trianoni békediktátum után (amikor hazánk elvesztette egyetlen tengeri kikötőjét,) nemcsak, hogy szorgalmazta a Duna-tengerhajózás kiépítését és fejlesztését, de gyakorlati módon is hozzájárult ezen eszme megvalósításához.

Az 1920-as éves második felében egy kis német aknarakó hajó átépítése után, a KÖRÖS-nek nevezett hajón Budapest és Hamburg között járt. Majd az APOLLINARIS III., a Magyar-Egyiptomi Kereskedelmi RT által bérelt 240 tonnás holland folyami-tengeri hajó másodkapitányaként 1933-ban végzett útjával bizonyította, hogy a Földközi-, majd a Fekete-tenger felől sokkal kifizetődőbb az áruszállítás Nyugat-Európába és onnan vissza Afrika, Ázsia felé a Dunán hajózva a Duna-tengerjáró hajókkal, mint a Gibraltári szoroson át az Atlanti-óceánon keresztül szállítva, akár még nagyobb rakterű járművekkel is.

Hazatérte után az APOLLINARIS mintájára azonnal elkezdtek építeni az első magyar Duna-tengerjáróhajót a BUDAPESTET. Kár, hogy napjainkban mindenféle gazdasági okokra hivatkozva ez az eszme megint a süllyesztő felé tart – írta 2000-ben a Kelet-Magyarországban Bene János. Gramantik Mihály 1941. január 10-én 59 évesen Budapesten hunyt el. Fia Mátyás szintén tengerészkapitány lett ZOVÁNYI vezetéknévvel.

## Izsó László

1899. decemberében született Újfehértón. 1916/1919. között tanult a Fiumei Akadémián **(6a kép)**. Katonai szolgálata alatt vizsgáira szabadságot kapott. TANULT és HARCOLT. Izsó László nevével az intézet életéről kapunk értékes információkat, ismereteket.

Az intézet kibővítésére 1915. júniusában pályázatot hirdettek meg, melynek eredménye az 1916/17.-es tanévtől érvényesült. A magyarhonos növendékeknek teljesen ingyenessé vált az iskola. Az idegeneknek 50 Korona díjat kellett fizetni, mely összeg a növendékek segélyalapjába folyt be. A 15-17 éves korú jelöltek szigorú orvosi vizsgálaton estek át. Az eddigi végbizonyítvány a nevében is érettségi bizonyítvány lett. Az érettségi **(6b kép)** vizsgán írásbelit kellett tenni mennyiségtanból, magyar nyelvből és hajózástanból. Szóbeli vizsgát mennyiségtanból, földrajzból, magyar nyelvből és irodalomból, hajózástanból, tengerészeti-kereskedelmi- és váltójogból, hajóépítésből, hajófelszerelés-tanból, jelzéstanból, gőzgéptanból. A jelesen érettségizettek neveit ki kellett hirdetni a Budapesti Közlönyben.

Az 1916/17-es tanév volt az utolsó, melynek eredményeiről még készült „Értesítő”. A katonai szolgálat miatt sokan kényszerültek osztályismétlésre.

A következő 1917/18-as és 1918/19-es tanévben még sokan be tudták fejezni tanulmányaikat és sikeres vizsgát tettek. A háború számukra szomorú vége, a monarchia összeomlása teljesen felborította az Akadémia életét és rendjét. Az akkori nehéz napokról az intézet utolsó magyar igazgatója BÁRTFAI SZABÓ SAMU így ír feljegyzésében: „1918. október 30-án délelőtt 9 órakor 8-10 fiúból álló csapat, mint a Guardia Nazionale Italiana tagjai követelték az intézet birtokában lévő magyar nemzeti lobogók kiadatását.”

## Losonczy István (7. kép)

1884. május 4-én Fehérgyarmaton született, 1899-1902 között volt növendéke a fiumei Tengerészeti Akadémiának, ahol 1902-ben a 10 vizsgázó közül csak egy volt nem magyar. Kik is voltak ők kilencen?

Csicsáky Jenő, a magyarság sumér eredetének későbbi kutatója. Kaufmann (Kenedi) A. István, akit az olaszok Mogadicióba internáltak, majd Szardínia

szigetén volt hadifogoly. Krisztianich (Kató) Alfréd, a „Darányi-féle szeszcsempész hajók egykori kapitánya. Az óceánba temetett Papp Sándor, a trieszti polgárrá lett paksi születésű Róth Aladár. Ruttkay Tivadar, aki egy norvég barkhajón kezdte pályáját. A Tersatton nyugvó Túrócszentmártoni születésű Tompos (Tompa) Dezső és Trammer Tivadar, a későbbi dunai kapitány voltak akadémiai évfolyamtársai a fehérgyarmati Losonczy Istvánnak 1902-ben. Losonczy István 1905-ben haditengerészeti önkéntes, 1908. júniusában tengerészhadnagyi, 1910-ben hosszújratú kapitányi vizsgát tett.

Az Atlantica RT állományában dolgozott, 1917. májusától fregatthadnagy a haditengerészetnél.

A fregatt teljes vitorlázatú, háromárbócos gyors hadihajó, a későbbi cirkálók elődei. Egy teljes ütegsorukban és felső fedélzeteiken 40-60 ágyút hordoztak.

Feladatuk a felderítés mellett már az ellenséges kereskedelmi hajók elfogása is volt.

1919. júniusában Losonczy Istvánt végkielégítés nélkül engedték el, mert nem jelentkezett időben az RT-nél. 1927-ben rokkanttá nyilvánították. A fehérgyarmati városi könyvtár kérésünkre a következő adatokkal egészítette ki életútját:

„A fehérgyarmati református egyház anyakönyvében: Losonczy István Barnabás 1884. május 4-én született. Apja Losonczy Károly, anyja Ranky Mária, május 16-án keresztelték 43/1884. anyakönyvi szám alatt. Keresztszülők: Váradi Károly és neje, Papp József és neje, Patay László és neje. Valószínűleg nem itt halt meg, a Halotti Anyakönyvben nem szerepel a neve.”

1915. Fordulat a haditengerészet történetében. Pola az Adriai-tengerbe nyúló Isztriai félsziget déli csúcsán fekvő kikötő kiemelkedően fontos hadászati állomás volt. Franciaország és Nagy-Britannia győzelem esetén Olaszországnak ígérte Dél-Tirolt, az Isztriai félszigetet, valamint Dalmáciát és Albánia egy részét.

1915. május 3-án Olaszország felmondta az 1882 óta fennálló Hármasszövetséget és május 23-án az Antant mellé állt. Támadni kezdte az Osztrák-Magyar Monarchia seregeit, az olaszok főleg az Isonzó környékére koncentrálták támadásaikat. Érdeemes összevetni az olasz és az osztrák-magyar flotta erőviszonyait 1915. májusában. **(8.kép)**

Csak érdekességképpen: A két világháború között az Isztriai-félsziget valóban az olaszok tulajdona lett, de a második világháború végén Jugoszláviához került, majd annak felbomlása után Horvátország része. POLA napjainkban PULA néven kedvelt turisztikai hely.

Olasz és az osztrák-magyar flotta erőviszonyai 1915. májusában:

	A - M	15
Csatahajó	Olasz	15
Páncélos	A - M	3
cirkáló	Olasz	10
	A - M	7
Cirkáló	Olasz	11
	A - M	7
Torpedóhajók	Olasz	6
Torpedó-	A - M	47
naszádok	Olasz	128
	A - M	19
Rombolók	Olasz	33
	A - M	7
Tengeralattjárók	Olasz	17

### Zalay-Scholtz András (9. kép)

(Nyíregyháza 1899.-München 1984.) kormányzói szárnysegéd katonai pályafutása a Helgoland cirkáló történetéből rekonstruálható, abból idézhetünk fel fontos részleteket. A Monarchia haditengerészete 1911-ben flottamodernizációs programról döntött, aminek középpontjában többek között a gyorscirkálók álltak.

A Ganz-Danubius Fiumei gyárban egy év múlva vízre bocsájtott gyorscirkáló 320+20 fős legénysége több sikeres akciót vezetett, az új Helgoland gyorscirkálóról maga ez a gyorscirkáló osztály is kapta a nevét. Nevezetesebb bevetései:

- 1914. november 2-án támadást intézett a LISSA szigetén partra szállt francia csapatok ellen
- 1915. május 23-án a teljes K.U.K. haditengerészettel együtt tömeges támadásban vett részt az olasz hadüzenet után Itália keleti partjainál összecsapott az olasz LIBIA cirkálóval, a CITTA di Catania nevű segédcirkálóval és a Turbina nevű rombolóval, a TURBINÁT végül a CSEPEL és a TÁTRA rombolók süllyesztették el.
- 1915. december 29-én támadásba indult Durazzo felé, útközben felfedezte a francia Monge tengeralattjárót, melyet legázolt.
- 1917. május 14/15-én a Saidával és a Novarával részt vett OTRANTÓI csatában. Hat tengeralattjárók ellen hálót vontató hajót elsüllyesztett.
- 1918. október 9-10-én a Novarával és 4 rombolóval az utolsó háborús bevetésben is részt vett, biztosították a Durazzo-konvoj útvonalát.

A háború végeztével a Helgoland a Cattarói-öbölben francia felügyelet alatt állomásozott. 1920. január végén, mint ANTANT hadizsákmányt a párizsi tengerészeti bizottság Olaszországnak ítélte, az olasz flotta BRINDISI néven hadrendbe állította. 1929 novemberétől lakóhajóként szolgált, 1934. után feltehetőleg szétbontották.

„Csengerből a tengerre!” címmel jelent meg a Kelet-Magyarország hasábjain 2014. március 19-én Fábián László jeles csengeri múzeumvezető írása Katona Sándorról, **(10. kép)** a VIRIBUS UNITIS, a Császári és Királyi Haditengerészet Teghetthoff-osztályú csatahajójának haditengerészéről. A későbbi csengeri kőművesmester, vállalkozó tengerészi életútja hű tükre a monarchiabeli haditengerészet történetének.

A Viribus Unitis 1912. december 5-én állt szolgálatba, a világon elsőként ennél a hajónál építettek három páncéllöveget egy páncéltoronyba. Nagy tűzerejű, korszerű csatahajó, az Osztrák-Magyar Birodalom zászlóshajója.

Az 1087 fős legénység **(11. kép)** fegyverzetének fő ereje 12 db 305 mm-es, 12 db 150 mm-es, 18 db 70 mm-es ágyú és 4 db 533 mm-es torpedóvető cső volt. A hajó sorsa a háború végével tragikusan fejeződött be.

1918. október 31-én PÓLÁBAN Horthy Miklós flottaparancsnok a Viribus Unitis fedélzetén írta alá a K.U.K flotta átadását. A hajót az osztrák-magyar és cseh legénység elhagyta, csak a délszláv származásúak, valamint a leendő délszláv flotta majdani tisztikara maradt a fedélzeten. Éjszaka olasz könnyűbúvárok (Rafaelo Rossetti őrnagy és Raffaele Paolucci hadnagy), akik

nem tudták, hogy a hajó már nem a monarchiáé, vagy nem akarták, hogy egy szomszédos államnak is erős flottája legyen, egy aknát helyeztek el a hajó fenekén, amely felrobbant. A csatahajó oldalra dőlt, negyed óra múlva elsüllyedt, négyszázan haltak meg a fedélzetén. **(12. kép)** Történelmi kitekintés 1918. december 1-én megalakult a „Szerb-Horvát-Szlovén Királyság” az új király Sándor szerb király lett, és december 4-én hivatalosan is bejelentik az új királyság létrejöttét.

A tengeri hadviselés történetében a legrövidebb főparancsnoki cím Vukovics sorhajókapitányt illette az első jugoszláv flottaparancsnokot. Úgy érezte, hogy kötelessége hullámsírba szállni azzal a zászlóshajóval, amelyen mindössze néhány órát töltött. Hűen a haditengerészet MOTTÓJÁHOZ: „Höher als Leben steht die Pflicht.” / „A kötelesség előbbre való, mint az élet.”

A központi hatalmak elvesztették a háborút, IV. Károly elrendelte október 30-án hogy a hajóhadat, minden tengerészeti intézményével együtt a hadiflotta adja át az alakulófélben lévő, új délszláv államnak. Utolsó gesztusként még előléptette Horthy altengernaggyá.

Horthy a Viribus Unitis zászlóshajó fedélzetén fogadta a délszláv államok tengerészeti megbízottját, Koch fregattkapitányt. A tárgyalás rövid és rideg volt. Az aláírást követően az arrogáns Koch azonnal zászlóváltást követelt, Horthy azonban közölte: amíg Ő a hajón van, addig azon ott leng a Monarchia és tengernagyi lobogó.

A hajóban felsorakozott legénység a himnusz hangjaira még egyszer, utoljára tisztelgett a soha le nem győzött lobogóknak, aztán mindennek vége lett.

A VIRIBUS UNITIS elmerülése szinte jelképezte a monarchia „együttes erővel” alkotott és csak dicsőséget szerzett haditengerészetének végét.

A VIRIBUS UNITIS „becsület lobogóját” az un. „Ehrflage”-t Horthy magával vitte, jelenleg a Hadtörténelmi Múzeum tulajdona. 1998. november 6-án, a Duna flotilla megszűnésének 80. évfordulóján, a Budapest III. kerület Laktanya u. 33. szám alatt egykori tengerészlaktanya emléktáblával való megjelölésekor a helyszínen képviselte az ADRIAI FLOTTÁT!

A Viribus Unitis hajó 1:25 méretarányú rendkívül igényesen kivitelezett metszetelt modellje egy bécsi múzeumban megtekinthető, mint a világ legnagyobb keresztmetszeti modellje.



### Bátori Mihály Kemece (13. kép)

Az 1891-ben Kemeceán született Bátori Mihály egész életét a műszaki érdeklődés határozta meg. Géplakatos tanuló lett, majd a mesterség jobb megismerése, a szakma mesterszintű elsajátítása érdekében „vándorlegény” lett, járta az országot, mestertől-mesterig vándorolt. Nem véletlen tehát, hogy a már említett szakemberekhez hasonlóan a haditengerészethez sorozták be, és 1912-1918. között 6 éven át ott teljesített egy egész életre szóló élményt jelentő katonai szolgálatot. Állomáshelye szintén POLA volt, a polai haditengerészeti kikötő, hajója pedig a híres Zrínyi hadihajó. Izgalommal és büszkeséggel küldte haza első legénységi csoportképét a hadihajóról 1912-ben. **(14. kép)**

Kiemelten, újra hangsúlyozni kell a Monarchia flottaépítési programját. Az uralkodó elé Montecuccoli programjában 16 sorhajóból, 12 cirkálóból, 24 rombolóból, 72 torpedónaszádból és 12 tengeralattjáróból álló flotta építését javasolta. A terv legfigyelemre méltóbb részeként 4 db 20.000 tonnás Viribus Unitisnál részletesebben is szoltunk. Montecuccoli 1906-ban megerősítette a magyarokkal 1904-ben kötött megállapodást, vagyis a magyarok anyagilag is jelentősen hozzájárulnak a flottaprogramhoz, ellentételezésül a magyar gyárak is kapnak hajóépítésre megrendelést, és hogy az épülő hajók közül egy magyar nevet kapjon. Mindez heves ellenállást váltott ki főleg a szűklátókörű, nacionalista horvát képviselők részéről, akiket sajnos a magyargyűlölő trónörökös Ferenc Ferdinánd is támogattott.

Végül nagy viták után az egyik a Zrínyi **(15. kép)** nevet kapta, de a vízre bocsájtásakor nem ment el a trónörökös, míg a Radetzky és az ERHERZOG FRANZFERDINAND vízre bocsájtásakor ott volt.

Bátori Mihály már 1915-ben hadieseményekről is beszámol a szüleinek írt levelében. Értékes fényképet küldött. Egy olasz léghajó, CITTÁ DI FERRARA (magyar neve Ferrara városa) megtámadta a polai haditengerészeti kikötőt. 1915. május 30-án a Pola fölött megjelent léghajó 6 bombát dobott, a felszálló haditengerészeti repülők még nem tudták lelőni. Június 8-án ismét megjelent, ekkor azonban Klázing nevű sorhajóhadnagy az L-48-as repülőgéppel elérte, és egy gyújtólövedékkel semmisítette meg az olasz monstrumot, amely lángolva zuhant a tengerbe. A kép hátoldalára büszkeséggel írta Kemeceére! Lelőttük 1915-ben! **(16. kép)**

Számos fényképes üdvözlettel köszönti családját a Zrínyi hadihajó legénységéről és önmagáról készült felvételen 1917-ben is. Levelében büszkeséggel számol be arról, hogy Horthy Miklós flottaparancsnok személyesen is meglátogatta és üdvözölte őket. **(17. kép)**

Technikai érdekesség, hogy a Zrínyi volt az első osztrák-magyar hadihajó, amely a kazánban eltüzelt szenet fűtőolajjal is kiegészíthette. Elkészülte után, az Égei-tengeren cirkált, majd a polai hadikikötőben állomásozott. Szerepe az olasz hadba lépés után (1915. május 23.) vált jelentőssé, mert elhagyta Pola kikötőjét és az olasz, illetve montenegrói partok bombázásába kezdett. Részt vett a kulcsfontosságú ANCONA hadikikötőjének lerombolásában, rádióállomásokat, vasútvonalakat, hidakat rombolt le az adriai partok mentén. **(18. kép)**

A Monarchia által kötött fegyverszünet Spalato (ma: Split) kikötőjében érte: Ausztria el akarta kerülni, hogy olasz kézbe kerüljön, felajánlotta a Szerb-Horvát-Szlovén Királyságnak. Tőlük 1919. novemberében az USA flottájához került, USS Zrínyi néven. A hányatott sorsú hadihajó alig egy évet töltött amerikai szolgálatban: mivel az átvételi egyezményt a Párizs környéki békediktátumok nem ismerték el, végül mégis Olaszország kapta meg, ahol még az 1920-as évek végén elrendelték szétszedését.

### Családalapítás-műszaki pálya – tisztos életút (19. kép)

A világháború befejeztével Bátor Mihály 1918. december 28-án házasságot kötött, öt gyermekük született, családszeretet, törődés és gondoskodás jellemezte családi életüket. Magyarországon a haditengerészet szellemiségét elsősorban a folyamórság őrizte, emellett különböző egyesületek is ápolták a haditengerész hagyományokat.

1937-ben az otrantói csata 20. évfordulóján adták át a Horthy Miklós híd (Petőfi híd) előtt álló hadihajós emlékművet. Az emlékmű talapzata a Novara hajóorrát ábrázolta, ezen a fiúvilágítótorony kicsinyített mása állt.

A Kemecei Helytörténeti Múzeum értékes darabja a Bátor Mihálynak címzett, és leánya Annuska néni által féltve őrzött meghívó, az ünnepi emlékmű avatására.

1952-ben elhunyt Bátori Mihály a haditengerész neves vízügyi szakember, gépész lett. Az Ő és a család síremléke **(20. kép)**. Kemecsén az új temetőben, a Verpecz-kripta közelében található, kegyelet és tisztelet övezi végső nyughelyét.

### **Összegzés (21. kép)**

A haditengerészek 20,4 %-a magyar volt 1914-ben.

Háborús veszteségek

Császári és királyi haditengerészet	Antant
Elsüllyedt hajó 39	219 egység
ebből 6 súlyos, de vízen maradt	(4 léghajó)
ebben 9 tengeralattjáró	16 tengeralattjáró
5 romboló	10 romboló
A 27 tengeralattjáró	131 egységet küldött a hullámsírba

## **Háborús flottaparancsnokok (22. kép)**

**(1914-1918)**

### **Flottenkommandant**

Anton Haus FT (1914. július – 1917. február)

Maximilien Njegovan T (1917. február – 1918. február)

Horthy Miklós ET (1918. február – 1918. november)

## Rövidítések

FT Flottatengernagy – Tábormagy

T Tengernagy – Altábormagy

ET Ellentengernagy – Vezérőrnagy

## Mottó

„Höher als Leben steht die Pflicht.”

„A kötelesség előbbre való, mint az élet.”

## Bibliográfia

1. Horváth József: A „Nautica”. A fiumei Tengerészeti Akadémia története Róna 1999.
2. Földi Pál: Az Osztrák-Magyar haditengerészet története. Anno Kiadó Debrecen
3. Krámlí Mihály:
  - a./ A Császári-Királyi Haditengerészet Hadtörténeti közlemények 1998. 2.sz.
  - b./ A cs.és kir.haditengerészet magyarországi ipari megrendelése 1890-1914. Ph. disszertáció kézirat 1999.
4. Gasparich László: Csata az Adrián Budapest 1998.
5. Dr. Csonkaréti Károly
  - a./ Az O-M. Haditengerészet hadműveletei az I. világháborúban HK 1985/2.
  - b./ Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete Kossuth Kiadó 2001.
  - c./ Császári és Királyi hadihajók Debrecen 2002. HAJJA és Fiai

Az Osztrák-Magyar Monarchia és részeként a magyar állam nagy értéket, összeget fordított tengeri kijáratára. Az 1800-as évek végére megépült az oda vezető vasút, kiépült egy nagy és korszerű kikötő. Állami dotációval a helyi tőke – főleg az olasz és kisebb mértékben a horvát tőke – modern gőzhajózási társaságok sorát telepítette ebbe a kikötőbe.

A hajózás mögé teljes infrastruktúrát is építettek, hajógyárakkal, szakbürokráciával, és a tengerészeti szempontból szintén kiemelkedő szakoktatási intézményekkel.

Tudjuk, hogy mire Fiume említésre méltó kikötővárossá küzdötte fel magát, addigra a nemzetközi kereskedelem főútvonalai már régen máshová helyeződtek a Földközi-tengerről.

De azt is tudjuk, hogy Trianon egyebek mellett a Fiuméba fektetett magyar Korona százmillióit és ezrek életének áldozatos munkáját is másnak adta.

A tény akkor is tény: közünk volt és máig maradt e világeseményhez, a történelmi, gazdasági, katonai eseményekhez. Ami akkor és ott történt az nemzeti történelmünk szerves, megbecsülést, tiszteletet érdemlő része.

Köszönöm a megtisztelő figyelmet!

## Képek, fotók

1. Az osztrák-magyar haditengerészet címere
2. Dr. Kepes Gyula Vári (Mezővári)
3. Gramantik Mihály Nyírbátor
4. Az Akadémia épülete 1903. őszén
5. a Hieronymi gőzhajó tisztikara  
b Hieronymi gőzhajó
6. a Izsó László Újfehértó  
b Evezési gyakorlat 1898. tavaszán a fiumei öbölben
7. Losonczy István Fehérgyarmat
8. Erőviszonyok 1915. májusában
9. Zalay-Scholtz András Nyíregyháza Helgoland gyorscirkáló
10. Katona Sándor Csenger
11. Viribus Unitis legénysége
12. Viribus Unitis felrobbantása
13. Bátori Mihály Kemece
14. Legénységi csoportkép 1912. karácsony
15. Zrínyi hadihajó
16. Lelőttük 1915-ben!
17. Zrínyi legénység csoportkép
18. Zrínyi hadihajó újra
19. Esküvő 1918. december 28-án
20. Síremlék
21. Összegzés
22. Háborús flottaparancsnokok