

Nagy Miklós Mihály

UTAZÁSTÖRTÉNETI VONÁSOK HORTHY MIKLÓS PORTRÉJÁHOZ

A magyar történetírás régi adóssága, hogy Magyarország egykori kormányzójáról, Horthy Miklósról eddig nem született életét, személyiségét és pályafutását teljes mélységében feltáró monográfia. Történelmi alakjának, életútjának ideológiai felhangokkal s gyakran indulatokkal teli megítélései akadályozzák portréjának tudományos igényű megrajzolását. Ebből pedig egyenesen ered, hogy mind a történetírás, mind a publicisztika életének egyes szakaszaira fókuszál, és így a mai magyar közvélemény, valamint a vele foglalkozó historikusok zöme is elsősorban a két világháború közötti évtizedek magyar államának vezetőjét látja és láttatja Horthy Miklósban. E megközelítés kevés figyelmet szentel annak, hogy egykori kormányzónk életének nagyobbik felét az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetében töltötte: ott vált felnőtté, ott élte érett férfikorát. A hadiflotta kötelékében szerzett élmények, az abban uralkodó gondolkodásmód élete végéig jellemezte Horthy Miklós személyiségét. A magyar politikai életben betöltött szerepének túlzott előtérbe állítása miatt eddig kevés szó esett arról, hogy haditengerész tisztként merre járt a Földön, milyen tájakat, népeket látott, milyen távoli világrészeket ismert meg. Tanulmányunkat e kérdéskörnek szenteljük, annak szándékával, hogy bizonyítsuk: Horthy Miklós személyében a magyar történelem leginkább világot járt politikusainak egyike került a magyar állam élére.

AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETE

A magyar hadtörténetírás az utóbbi negyed évszázadban – elsősorban Csonkaréti Károly munkássága kapcsán – figyelt fel az egykori Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetére és annak főleg az első világháború éveiben nyújtott teljesítményére, s a kutatások napjainkra kiterjedtek a közös hadiflotta úgynevezett utazástörténetére is.¹ E kutatások eredményeként a hazai hadtörténelemben fokozatosan tudatosul, hogy

¹ A témára vonatkozó, az utóbbi évtizedekben örvendetesen gyarapodó, és jellegéből adódóan, főleg osztrák és magyar szakirodalomból az alábbi művekre támaszkodtunk. Az osztrák-magyar hadiflotta történetének alapvető feldolgozása Wallisch, Friedrich: *Die Flagge Rot-Weiß-Rot, Männer und Taten der österreichischen Marine in vier Jahrhunderten*². Graz-Wien-Köln 1956. A közös haditengerészet előzményeiről lásd: Kramli Mihály: *A császári- királyi haditengerészet 1797-1866*. Hadtörténelmi Közlemények 111. (1998) 2. sz. 425-475. A Monarchia haditengerészetéről és az első világháborúban betöltött szerepével kapcsolatban jó feldolgozást nyújt Csonkaréti Károly: *A Császári és Királyi Haditengerészet és a Magyar Királyság (1867-1914)*. Hadtörténelmi Közlemények 31. (új évf.) (1984) 2. sz. 203-255., valamint Uő: *Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918*. Budapest 2001. A hadiflotta utazástörténetéről lásd: Bayer von Bayersburg, Heinrich: *Die k.u.k. Kriegsmarine auf weiter Fahrt*. Wien 1958., valamint Nagy Miklós Mihály: *Boldog békeidők haditengerészei. A k.u.k. hadiflotta utazástörténete*. Budapest 2003.

a Monarchia a kor tengeri hatalmainak sorába tartozott és olyan méretű, minőségű hadiflottát tartott fenn, amely méltóan demonstrálta a dunai birodalom erejét a világtengereken és kellően képviselte külpolitikai érdekeit a távoli tengeri térségekben és földrészekben. Napjainkra az is egyértelművé vált, hogy a 19. század második felében a Monarchia hadihajói rendszeresen járták a világtengert, és flottánk az első világháború idején eredményesen helytállt a hadműveletekben, még ha azok nem is a legfontosabb tengeri hadszíntéren, hanem az Adrián zajlottak.² Az osztrák-magyar haditengerészet – kisebb-nagyobb megtorpanásokkal és a pénzügyi források hiányából fakadó nehézségekkel küszködve – folyamatosan fejlődött, a világ, valamint Európa élvonalába tartozott. Nagyságát és a ráfordított pénzeszközöket tekintve a legjelentősebb haditengerészetek rangsorának utolsó helyét foglalta el.³ E flotta egyik jellemzője volt, hogy létrejött (1867) és az első világháború kitörése között hadműveletekben csak elvétve vett részt – ilyen volt például a kínai boxer felkelés leverésére a kínai vizekre irányított nemzetközi flottakötélék tevékenységében való közreműködés –, ám annál nagyobb lendülettel kapcsolódott be a 19. század második felében fénykorukat élő oceanográfiai és földrajzi expedíciókba.⁴

Az Osztrák-Magyar Monarchia fennállásának évtizedei egybeesnek azzal az időszakkal, amikor az európai kultúrkör népei jelentős előrelépést tettek a Föld addig még ismeretlen térségeinek felfedezésében és feltárásában. E munkában jelentős szerep hárult a világ hadiflottáira, amelyeknek oceanográfiai és földrajzi expedíciói a tudományos célkitűzéseken túl az államok hatalmának kifejezését is szolgálták.⁵ Érvényes ez Osztrák-Magyar Monarchia hadihajóinak tengeri útjaira is, amelyek Horthy Miklós számára lehetővé tették, hogy a tengerentúli tájakat is megismerjen.⁶ Bolygónk felfedezése a 19. század második felében valóságos reneszánszát élte, aminek eredményeként a fehér ember fokozatosan megvetette lábát a korábbi századokban alig ismert távoli kontinenseken. A korszak földrajzi utazásainak

² Csonkaréti: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete.

³ A rangsort közli: Csonkaréti: A Császári és Királyi Haditengerészet és a... 206-212. Itt kell megjegyeznünk, hogy az e rangsor végén elfoglalt hely ellenére is az Osztrák-Magyar Monarchia tengeri hatalomnak tekintendő. E véleményünket – a szakirodalom egységes állásfoglalásán túl – arra alapozzuk, hogy a közös haditengerészet, miként majd látjuk, nem pusztán a tengerparttal ugyan rendelkező, de mégis csak szárazföldi országok partvédelmi flottáját jelentette. Tevékenysége és potenciálja jóval túlmutatott ezen a szinten.

⁴ Az osztrák-magyar hadiflotta felfedező útjairól Wallisch és Bayer von Bayersburg említett művein túl lásd: Luksch József: Az újkor oceanographikus kutatásai és Ausztria-Magyarországnak részvétele azokban. Földrajzi Közlemények 25 (1897). 6. sz. 169-187., Hamann, Günther: Die österreichische Kriegsmarine im Dienste der Wissenschaften. In: Schriften des Heeresgeschichtlichen Museums (Militärwissenschaftliches Institut) in Wien Band 8, Österreich zur See. Szerk. Allmayerbeck, Johann Christoph. Wien 1980. 59-90., Scheffbeck, Günther: Die österreichisch-ungarischen Tiefsee-Expeditionen 1890-1898. Graz 1991., Nagy: Boldog békeidők..., Uő: Az Osztrák-Magyar Monarchia hadiflottájának expedíciói. In: Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények. Szerk. Katona András. 2003. 121-139.

⁵ Wüst, Georg: Repräsentative Tiefsee-Expeditionen und Forschungsschiffe 1873-1960. Naturwissenschaftliche Rundschau 16 (1963) 6. sz. 211-214.

⁶ Nagy: Boldog békeidők... 335-352., Uő: Horthy Miklós, a világjáró tengerész. Jászkunság 47 (2001) 1-2. sz. 22-29., Uő: Horthy Miklós, a tengerész utazó. Nagy Magyarország 2 (2010) 1. sz. 4-9.

jellemzője a fokozatos tudományosodás és intézményesülés volt; a korábbi századok véletlenszerű felfedezései és a pénzhétség vezette kalandorok háttérbe szorultak, szerepüket a tudományos tervszerűséggel előkészített és végrehajtott, a társadalom tudományos szervezetei és intézményei által indított expedíciók vették át.⁷ E munkában különösen nagy szerep hárult az államok fegyveres erőire – azokon belül a haditengerészetekre –, amelyek a tisztikar szakmai felkészültségével, a technikai eszközökkel, valamint szervezetségükkel a távoli, ismeretlen vidékeken indított kutatóutak és expedíciók kiváló instrumentumának bizonyultak. A Horthy Miklós generációjához tartozó haditengerész tisztiek jelentős része élete valamely szakaszában részt vett ilyen vállalkozáson, amely az esetek többségében azt jelentette, hogy az állam valamely tengeri térségbe, hatalmi törekvéseinek demonstrálására, hadihajót küldött, és ez útja során tudományos méréseket, kutatásokat is végzett. Ez az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete esetében is így volt, és – miként majd látjuk – Horthy Miklós is teljesített ilyen feladatot.

A Monarchia haditengerészetének ma nyolcvanegy úgynevezett távoli, vagyis a Földközi-tenger medencéjén túlra tett útját ismerjük, amelyek során hajói a világ minden pontján megfordultak és közben jelentős geográfiai és oceanográfiai kutatásokat is végeztek.⁸ Ezek súlyát akkor lehet felmérni, ha ejtünk néhány szót a kor felfedező expedícióiról. A 18. század második felében James Cook utazásaival és halálával (1779) lezárult az újkori felfedezések első időszaka, más értelmezések szerint a nagy földrajzi felfedező expedíciók sora, és az európai kultúrkör embere előtt ismertté váltak a kontinensek kontúrjai.⁹ Ám a földrészek belső területeinek zöme továbbra is fehér folt maradt. A Föld megismerése Alexander von Humboldt utazásaival és munkásságával vett új lendületet, a 19. század közepére kialakult az úgynevezett exploratív geográfia, amelynek lényege a kutató expedíciók és az elméleti munka szoros összhangja volt. Ennek jegyében tudományos kutatóutak tömege indult a távoli világrészekbe, és a századforduló korában viharos gyorsasággal tűntek el a térképek fehér foltjai.¹⁰ A feltáró munkában az Osztrák-Magyar Monarchia hadiflottája a már említett nagyszámú távoli úton kívül, amelyek kevésbé látványos, ám annál hasznosabb eredményekkel szolgáltak, néhány világsikert könyvelhetett el. Az elsőre még a Monarchia megalakulása előtt, a Bach-korszak végén került sor, amikor 1857-1859-ben a dunai birodalom Novara nevű fregattja – Bernhard von Wüllerstorf-Urbair (a kor neves haditengerész természettudósa) vezetésével – körülhajózta a Földet.¹¹ A következő jelentős vállalkozás az Osztrák-Magyar Kelet-ázsiai Expedíció volt. Ez 1868-1871-ben zajlott, amikor a Monarchia hadihajóköteléke a kelet-ázsiai vizekre hajózott, és az ottani államokkal

⁷ A 19. század második felének felfedezés- és utazástörténetével kapcsolatban a bőséges nemzetközi és magyar szakirodalomból jól használható: Cholnoky Jenő et al: *A Föld felfedezői és meghódítói I-V.* Budapest 1938., Beck, Hanno: *Geographie und Reisen im 19. Jahrhundert, Prolegomena zu einer allgemeinen Geschichte der Reisen, Dem Gedächtnis Heinrich Schmittheners.* Petermanns Geographische Mitteilungen. 101 (1957) 1. sz. 1-14., Mendöl Tibor: *A földrajztudomány az ókortól napjainkig.* Budapest 1999. 170-197.

⁸ A Monarchia hadiflottája által végrehajtott távoli utak táblázatos felsorolását lásd: Nagy: *Boldog békeidők...* 407-412.

⁹ Kéz Andor: *Felfedezők lexikona.* Budapest, é. n. 33-34., Magidovics, Ioszip Petrovics: *A földrajzi felfedezések története.* Budapest, 1961. 497-522.

¹⁰ Beck: i. m. 3-7. és 8-11.

¹¹ Nagy: *Boldog békeidők...* 157-173.

kereskedelmi kapcsolatok létesültek.¹² A közös flotta számára az igazi világhírnevet az Osztrák-Magyar Északi-sarki Expedíció (1872-1874) hozta meg. Ez a vállalkozás – Karl Weyprecht és Julius Payer vezetésével – fedezte fel az Arktisz Ferenc József-föld nevű szigetszoportját és ezzel jelentős előrelépést tett az Északi-sarkvidék akkoriban még nagyrészt ismeretlen területeinek feltárásában.¹³ Magyar vonatkozásban a Monarchia hadiflottájának legfontosabb vállalkozása a két Adria-kutató magyar expedícióban való részvétel (1913, 1914) volt. Ekkor a magyar tudományos élet – követve a nemzetközi és az osztrák kutatások irányvonalát – az Adriai-tenger térségében hajtott végre oceanográfiai vizsgálatokat, amelyekhez a haditengerészet biztosította a Najade vízszállító hajót. Az adriai kutatások sora a hadiflotta kevésbé látványos expedícióinak folyamatába illett, amennyiben annak erői a századforduló évtizedeiben jelentős vállalkozásokat hajtottak végre a Vörös-tenger, valamint a Földközi-tenger keleti medencéje oceanográfiai feltárására.¹⁴

Az eddig elmondottakból ered, hogy amikor Horthy Miklós 1882-ben a fiumei haditengerészeti akadémia növendéke lett,¹⁵ akkor ezzel egy olyan katonai szervezettel került kapcsolatba, amelyben az utazás, a világjárás – mondhatnánk – a mindennapi szolgálati élet természetes velejárója volt. A kor Európájának többi haditengerészetéhez hasonló életmód várt rá, és így egy tengeri hatalom fegyveres erőinek tagjaként megnyílt előtte a világjárás, világlátás lehetősége. Úgy véljük, hogy ennek varázsa is hatott a még majdnem gyermek Horthy Miklóstra, amikor a haditengerészi életpályát választotta. Emlékirataiban láthatóan nagy szeretettel számolt be a tengeri utazásokon töltött időszakokról, amelyek a hadiflottánál töltött hosszú pályafutása (36 év!) meghatározó élményeit jelentették. S ezek az élmények állandóan táplálhatták szakmaszeretetét is, amelyről maga írta: „...Szeretetem és lelkesedésem e pálya iránt sohasem szűnt meg. Még mint Magyarország kormányzója is büszkén viseltem a tengerügyi egyenruhát, amikor pedig, nem csekély fájdalomra, már rég nem létezett a cs. és kir. hadiflotta...”¹⁶

TENGERI UTAKON

A 19. század második fele haditengerészeinek ikonográfiájához szervesen hozzákapszolódik a világjárás, világlátás. A kor utazási szokásai még részben eltérnek a mai társadalométól, és az a tömeges méretű, szórakozási és pihenési célú földrajzi mobilitás, amely napjainkra világjelenségévé vált, még csak csíráiban ismert. Pontosabban

¹² Józsa Sándor: *Kína és az Osztrák-Magyar Monarchia*. Budapest, 1966. 19-40., Nagy: *Boldog békeidők...* 173-185.

¹³ Ihne, Egon: *Der Nordpolarforscher Carl Weyprecht*. Darmstadt 1913., Schefbeck, Günther: *Die österreichisch-ungarische Nordpolar-expedition unter Weyprecht und Payer 1872-1874*. In: *Die Schrecken des Eises und der Finsternis*, Katalog zur Sonderausstellung. Szerk. Rauchensteiner, Manfred. Wien 1996. 44-73., Nagy: *Boldog békeidők...* 211-233., Uő: *Festművész katona a jég világában*. *Természet Világa* 136 (2005) 11. sz. 505-508.

¹⁴ Nagy: *Boldog békeidők...* 79-96., Schefbeck: *Die österreichisch-ungarischen Tiefsee-Expeditionen...*, Balázs Dénes: *Magyar utazók lexikona*. Budapest 1993. 15-17.

¹⁵ Horthy Miklós: *Emlékirataim²*. Budapest, 1990. 11., Bencsik Gábor: *Horthy Miklós, A kormányzó és kora²*. Budapest, 2009. 15.

¹⁶ Horthy: i. m. 11.

fogalmazva, ha Horthy haditengerész generációjának utazásairól beszélünk, akkor fontos tény lehet, hogy éppen ezekben az évtizedekben alakulnak át nagymértékben az európai ember utazási szokásai. Az ezeket feldolgozó – egyébként részben a kormányzó nemzedékéhez tartozó – Gyömrei Sándor szerint a 19. század második fele még az úgynevezett polgári utazások kora volt, s a következő korszak, a tömegutazások kora az első világháborút követően (1920-tól) kezdődik.¹⁷ Egyéb tényezők mellett az előbbi fontos jellemzője, hogy a társadalom polgári rétegei, részben pihenési céllal, részben a természet utáni vágyból eredően, részben pedig az egzotikum iránti érdeklődéstől hajtva egyre többet s egyre rendszeresebben utaznak. Ám az utazás még egyáltalán nem jellemzi a társadalom minden rétegét. Főleg az alacsonyabb, szerényebb jövedelmű néposztályok utazása a századforduló évtizedeiben jön divatba. S ha mindezt Horthy tengerészeti utazásaival állítjuk párhuzamba, akkor egyből adódik két érdekes tény. Elsőként az, hogy Horthy haditengerészeti pályájának vége (1918) egybeesik a polgári utazások korának lezárultával és a tömegutazások periódusának kezdetével. Másodikként pedig az a megállapítás adódik: egy földrajzilag fokozatosan mobilizálódó társadalmi réteg tagjaként egy – szakmai okokból – az átlagnál jóval többet utazó társadalmi csoport tagja lett, amikor belépett a haditengerészet kötelékébe.

Horthy utazásaival kapcsolatban, az ezeknek a személyiségére gyakorolt hatását illetően fontos lehet néhány számszerű adat. Horthy Miklós – miként említettük – 1882-ben, vagyis tizennégy éves korában került a tengerészeti akadémiára (1868-ban született). A közös haditengerészetben 1918-ig teljesített szolgálatot. Mint köztudott, a haditengerészet parancsnokaként utolsó tevékenysége a flotta átadása volt a Délszláv Nemzeti Tanács képviselőinek, 1918. október 31-én: ekkor kapta meg az uralkodótól altengernagyi kinevezését.¹⁸ Ötven éves volt, és úgy vált meg a flottától, hogy abban harminchat évet szolgált. Ez az időtartam egyébként mintegy évtizeddel több, mint amennyit a kormányzói székben töltött (1920-1944), ez utóbbi huszonnégy évet tett ki. E szám adatok arról tanúskodnak, hogy Horthy szocializációjának döntő időszaka a haditengerészet közösségében fejeződött be, ott vált érett férfivá, ott futott be fényes katonai karriert és már meglelt férfi volt, amikor meg kellett válnia szeretett haditengerészetétől. S ha már a szám adatoknál tartunk, fontosnak véljük felhívni arra is a figyelmet, hogy felnőtté válásának utolsó évei egybeestek a Saida korvett fedélzetén tett, két évig tartó világkörüli útjával, 1892-1894. Ekkor 24-26 éves volt. Így az utazás nagy kalandja nemcsak a távoli világokban látottak élményét, hanem a férfivá válás életérzését is jelenthette számára, s ez utóbbi is determinálhatta memoárja rövid megjegyzését: „...Ez a két évig tartó utazás még ma is életem legszebb emlékei közé tartozik...”¹⁹

Horthy tengeri utazásai a haditengerészeti akadémián kezdődtek; a növendékek a képzési rendszer gyakorlatias jellegéből adódóan járták az Adria vizeit. Tanulmányai befejeztével Horthyt tengerészcadéttá²⁰ nevezték ki, és mint ilyen járt spanyolországi

¹⁷ Gyömrei Sándor: Az utazási kedv története. Budapest, é. n.

¹⁸ Csonkaréti Károly: Horthy, a tengerész². Budapest, 1993. 132-136., Uő – Sipos Péter: Horthy Miklós. In: Szijj Jolán – Ravasz István: Magyarország az első világháborúban, Lexikon A-Zs. Budapest, 2000. 300-302.

¹⁹ Horthy: i. m. 16.

²⁰ A tengerészcadét az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészeténél rendszeresített, a XII. rangosztályba (zászlósok) tartozó rendfokozat volt. Csonkaréti: Horthy, a tengerész. 12.

kikötőkben; ekkor tekintette meg Córdobát, Granadát és Barcelonát. Később a Minerva korvett fedélzetén Szicíliában és Tuniszban is megfordult. 1889-ben, sorhajózászlósá történt kinevezésekor a Taurusra, úgynevezett állomáshajóra került, amely a török partok előtt képviselte a Monarchia érdekeit. Az itt töltött szolgálat eléggé egyhangú lehetett, ám alkalmat nyújtott arra, hogy későbbi kormányzónk a Fekete-tengert is megismerje. Emlékiratai szerint: „...Télen egymás mellett helyezkedtünk el a tophanei tüzérségi hadiszertárral szemben, nyáron a nagykövetek nyári palotái előtt horgonyoztunk a Boszporuszon. Nyaranta egy-egy hosszabb cirkálás is sorra került a Fekete-tengeren és a Dunán fel Galacig, vagy a török partok mentén a Földközi-tengeren...”²¹

A Tauruson töltött évek után került át Horthy a Saida korvettre, amelyen a távoli tengerekre is eljutott; „...Minden fiatal tengerésztiszt legfőbb vágya, hogy a távoli világrészekbe utazhassék. Számomra ez a vágy öfelsége Saida nevű korvettjén valósult meg, melyre 1892 nyarán helyeztek át. Parancsnokunk Sachs sorhajókapitány, öfelsége Ferenc József korábbi szárnysegéde volt. Tíz tiszt szolgált a hajón, közöttük én korban és rangban a legfiatalabb. ... Sokféle emberfajta honába nyertünk betekintést, és szokásaikról is fogalmat nyerhettünk. A fehér ember uralma az idegen földrészek és országok felett szilárdan állt, ehhez semmi kétség sem fért...”²² A Saida 1892. augusztus 25-én – az akkori fogalmak szerint – lépett szolgálatba, hogy a 19 hónaposra, Ausztráliába, Kínába és Japánba tervezett útját megkezdje. Az Adriai- és a Földközi-tenger keleti medencéjének átszelése után futottak be Port Szaidba, ahol – egy rövid szabadság idején – a résztvevők egy csoportjának lehetősége nyílt arra, hogy Kairóba látogasson és megtekinthesse Egyiptom nevezetességeit.²³ Később a Saida a Szuezi-csatornán és a Vörös-tengeren át folytatta útját: következő állomásként Ádenben kötött ki. A vörös-tengeri út Horthy számára a kellemetlen forráságról maradt emlékezetes: „...A Vörös-tengeren uralkodó közmondásos hőség megszaportotta a munkát a hajón, melynek gépét nem bennszülöttek, hanem saját embereink fűtötték. A gőzszivattyú megszakítás nélkül három zuhanyt tartott üzemben a fedélzetén; és noha vize 30 fokos volt, nekünk mégis oly hidegnek tűnt, hogy nem sokáig tartottunk ki a zuhany alatt...”²⁴

Ádenből a Saida az Arab-tengeren keresztül Bombaybe, majd onnan Colombóba hajózott, a következő állomás pedig Kalkutta volt. Ide 1893. január harmadikán érkezett meg. Horthy, aki élete végéig szenvedélyes vadász volt, itt tigrisre akart vadászni, ám e szándéka a helyi révkalauz túlbuzgó aggodalmaskodása miatt megghiúsult. Viszont – a magyar utazástörténet szempontjából – fontos lépésre szánta el magát; „... Minden napra jutott valamilyen esemény. Pólójátékok, lóversenyek, meghívások és színházi előadások annyira elszórakoztattak, hogy csak nehezen szántam rá magam a dardzsilingi kirándulásra. Kötelességemnek tartottam, hogy Kőrösi Csoma Sándornak, a nagy magyar Tibet-kutatónak sírját felkeressem. Nem is bántam, hogy a Himalaját, a világ legmagasabb hegyiségét közelebből szemlélhettem...”²⁵

²¹ Horthy: i. m. 15.

²² Horthy: i. m. 16.

²³ S. n.: A cs. és kir. hadi tengerészet jelentése az 1893-ik évről [a továbbiakban HTJ]. Bécs 1894. 34., Horthy: i. m. 16-17. Tanulmányunkban az utazások során érintett partok földrajzi helyneveinél a Dudar Tibor szerkesztésében 1991-ben, a Kartográfiai Vállalat gondozásában megjelent Történelmi világatlaszban alkalmazott írásmódot követtük.

²⁴ Horthy: i. m. 17.

²⁵ Horthy: i. m. 19-20.

Horthy világtúrájának következő jelentős állomása Szingapúr volt, majd Bangkok, amiről a világtúró feljegyezte: „...maga díszes épületeivel úgy hatott rám, mint valamely valóságos mese...”²⁶ A Saida innen Jávára hajózott, majd Ausztráliába ment: Albanyba 1893. május 7-én futott be.²⁷ A közös hadiflotta éves jelentése szerint az akkoriban Nyugat-Ausztráliában dühöngő himlőjárvány miatt a kihajózás elmaradt, és a Saida néhány nap múlva folytatta útját, előbb Melbourneba, majd onnan Sydneybe.²⁸ Az ausztrál városokban a Saida tisztikara protokolláris rendezvényeken vett részt; Horthy számára az itt töltött hetek főleg a vadászatok miatt lettek emlékezetesek. Miként írta: „...Kenguruvadászaton is részt vettem. Az erdőben mennek a kenguru nyomára. A hajrá a fák között igen gyors, de rövid, mert a kenguru, ha kifárad, leül és a kutyák ellen rúgással védekezik, úgyhogy azok bukfeneket vetnek a levegőben. Végül a huntsman pisztollyal teríti le az állatot. Ilyen vadászatkor különleges nyeretget használnak, mely a fák között a térdnek védelmet nyújt...”²⁹

Ausztráliából a Saida Új-Zélandra hajózott, ahonnan a csendes-óceáni szigetvilágba kellett mennie. Míg az utazás eddigi állomásai ünnepek, a nemzetközi protokollnak megfelelő társasági rendezvények jegyében teltek, addig az Új-Hebridákra és a Salamon-szigetekre tett látogatás elsősorban tudományos célt szolgált. Ennek valóra váltásában Horthy Miklósról sajátos feladat hárult. Az időközben a Saida fedélzetére szállt báró Heinrich Foullon von Norbeck, a Monarchia geológusát kellett a szigetvilágba szállítani, és az ott végzett kutató-expedícióját biztosítani. Foullon von Norbeck (1850-1896)³⁰ a kor neves geológusa és földrajzi utazója volt, aki ezúttal nikkel után kutatott. A partraszálláskor Foullon-Norbeck kíséretét, mint rendfokozatban legfiatalabb tiszt, Horthy vezette. Horthy beszámolója szerint az Új-Hebridák és a Salamon-szigetek vidékén a fehér ember még nem vetette meg lábát, szinte kizárólag csak bennszülöttek éltek ott. Az európai kultúrkör emberevők lakta vidékek tartotta a szigetvilágot és olykor szélsőséges elképzeléseket társított ahhoz. E vélekedés kapott hangot Horthy memoárjában is: „...Abban az időben az Új-Hebridákon és a Salamon-szigeteken kizárólag fejdámszok és emberevők laktak. A busman törzs, az a csúf, kicsi, szőrfekete, szőrös fajta, örökös háborúságban élt a sósvíziek törzsével. A sóért a viszálykodás sorozatos, rendkívül heves harcokból állt. Az elesetteket azután a győzelmi lakomán felfalták. Hasonló lett a sorsa sok misszionáriusnak is, akiket kezdetben barátságosan fogadtak, sőt házaik felépítésében is segítettek nekik, de amikor kissé meghíztak, bizony csak leütötték és megették őket...”³¹ Az európai embernek a bennszülöttekkel szembeni fenntartása – miként majd látjuk – gondolkodásának minden pejoratív előítéletes eleme ellenére sem volt alaptalan. Horthy a kapott katonai feladatot úgy értelmezte, hogy az őslakókat minden eszközzel távol kell tartania a kutatásokat végző Foullon-Norbeck bárótól. Ennek pedig igen egyszerű módját követte: „...A bennszülötteket sohasem engedtem a közelünkbe, mérgező dárdaik és nyilak miatt. Mihelyt a látókörünkbe jutottak, lelőttem néhány kókuszdiót,

²⁶ Horthy: id. m. 21.

²⁷ HTJ. 1893.

²⁸ Uo.

²⁹ Horthy: i. m. 24.

³⁰ Nagy: Boldog békeidők... 310., Santifaller, Leo (szerk.): Österreichisches biographisches Lexikon I. Band. Graz-Köln, 1957. 339.

³¹ Horthy: i. m. 27-28.

és pedig nagyobb távolságból, hogy a fegyvereink számára szükséges tekintélyt megszerezsem...”³² Az alkalmazott eljárás eredményesnek bizonyult: a kutatást végző geológus személyi biztonságát sikerült szavatolni. A – mondhatnánk – mindennapos katonai tevékenység feltétlenül a fiatal Horthy sikerének tartandó, annak ismeretében, hogy Foullon-Norbeck egy következő vállalkozásán a bennszülöttek támadásának esett áldozatul. 1896-an az Osztrák-Magyar Monarchia hadiflottájának Albatrosz nevű ágyúnaszádja – Josef Mauler von Elisaneu fregattkapitány parancsnoksága alatt – Guadalcanal szigetén kötött ki, ahol Foullon-Norbeck újabb kutatóexpedícióra vállalkozott. A szigeten található Tatube-hegy megmászásakor a geológust és néhány fős kíséretét megrohanták a bennszülöttek és a kutató, valamint néhány tengerész életét veszttette, jöllehet a különítményt vezető Franz Budik sorhajózáslós mindvégig a helyzet magaslatán volt és katonai, vezetési hibát nem követett el.³³

A Saida következő állomása Borneó volt, ahonnan Szingapúrba hajózott. Innen kezdődött a hazafelé vezető út, amely Ádenen és Szezen keresztül vitt Kréta szigetéhez, majd az Adriai-tengerre. Horthy számára – emlékiratai szerint – ez az útszakasz főleg két esemény miatt volt érdekes. Borneon újabb vadászatban volt része, Kréta szigete mellett pedig tengerrengést élt át: „...Kréta szigetétől délre friss nyugati szélben cirkáltunk. Éjfélnélkor a szolgálatot átvéve, körülbelül egy óra múlva délnyugati irányra váltottam. Egyszerre hatalmas lökést éreztem, mintha csak zátonyra futottam volna. A tengeri térkép azonban mindenütt nagy mélységet jelzett. Sehogyan nem értettük a dolgot, és csak később értesültünk róla, hogy Kréta szigetén erős földrengés tombolt, és az ért el minket tengerrengés alakjában...”³⁴

A Saida 1894. május 16-án futott be az első „honi kikötőbe”, Teodot a, ahonnan ugyanabban a hónapban, 21-én érkezett Polába, a Monarchia haditengerészeti főkikötőjébe. A flotta éves jelentése szerint: „...Az egész út 21 hónapig tartott, melynek folyamán a korvet [sic!] 243 napot töltött különböző kikötőkben és 293 utazási nap alatt 36.313 mértföldet tett meg, ebből 26.945 mértföldet kizárólag vitorlával...”³⁵

A Saida fedélzetén megtett világszerte utat követően Horthy tengerészi pályafutása későbbi éveiben is sokat járta a külföldet, jöllehet ezeknek az utazásoknak a nagysága meg sem közelítette ezt. 1894-ben a flotta úgynevezett tengerészeti műszaki bizottságához került, ebben a beosztásban járt Németországban, ahol megfordult annak fővárosában is. Érdekes módon a Monarchia központjához viszonyítva emlékezett meg erről: „...felhasználtam az alkalmat, hogy Berlinben, az ebben az időben rohamosan virágzásnak indult városban körülnézzek. Az éppen megnyílt ipari kiállítás igen érdekelt. Bécs bizonyára otthonosabb és kedélyesebb volt, azonban Berlin viharos

³² Horthy: i. m. 28.

³³ A Guadalcanal-szigeten történt események feldolgozását lásd: Nagy: Boldog békeidők... 310-317., A történelekről szóló korabeli tudósítások és szakirodalom alapján a veszteségek oka arra vezethető vissza, hogy Foullon-Norbeck utasítására a különítmény jelentős részét a Tatube lábánál kellett Budiknak hagynia. Így annak erőit – Budik szándékával szemben – megosztották, s ez végzetesnek bizonyult, mert a támadás ugyanazon időben érte a geológus kíséretét, valamint a táborban maradottakat.

³⁴ Horthy: i. m. 32-33. A tengerrengés a Saida útjának fontos eseményeként bekerült a hadiflotta éves jelentésébe – HTJ. 1895. 48. – is, ahol az alábbi módon szerepel: „...A további úton [1894] április 30-án, 6 óra 7 perczkor reggel, Candia sziget alatt heves tengerrengést észleltek, mely két lökessel és másodpercenként 4 rezgéssel 12 másodperczig tartott...”

³⁵ HTJ 1895. Uo.

előretörése nagy hatást tett rám...³⁶ Technikai kérdések megoldására járt Angliában, Portugáliában és Gibraltáron is. A századforduló éveiben ismét Törökország következt, ahol Horthy betekintést nyert az ottani belpolitikai, hatalmi csatározásokba.³⁷

Horthy Miklós életében, katonai pályafutásában a következő nagy változást 1909 hozta: ebben az évben kezdte meg szárnysegédi szolgálatát a Monarchia uralkodója, Ferenc József császár mellett.³⁸ Ekkor negyvenegy éves volt. A Bécsben, az uralkodó környezetében eltöltött mintegy fél évtizedre Horthy élete végéig úgy emlékezett mint élete legszebb és leggondtalanabb időszakára.³⁹ Emlékiratainak sajátossága, hogy az itteni évekről szólva, említést sem tesz Bécs városáról, az ott élő társadalomról; annál többet mesél az udvari és szolgálati viszonyokról. A Monarchia fővárosának szépsége láthatóan nem ragadta meg, ami legélénkebben élt emlékezetében, az az – egyébként példaképként tisztelt – uralkodóhoz fűződő viszonya, valamint ismét néhány vadász-élmény volt. S azt sem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy ebben a beosztásban szemlélhette közelről a birodalmi politika intézetének rejtelmét, és – ami talán még ennél is fontosabb – itt tanulhatta meg a későbbi politikai pályáján oly fontos és oly hasznos irányelvet: „...ebben a szolgálatban éppen semmiféle szabály sincs, hanem a tapintaton és a finom érzéken múlik a siker...⁴⁰

Mint köztudott tény az 1914–1918 között eltelt későbbi éveket Horthy Miklós zömükben az Adria térségében, a tengeri hadszíntéren töltötte. Különböző parancsnoki beosztásokban háborús feladatokat hajtott végre, amelyek révén neve szerepel a haditengerészet egyetemes történetében is.⁴¹ Ez utóbbi úgy tartja nyilván mint az Otrantói tengeri zár áttörőjét. Tanulmányunknak nem feladata, hogy Horthy Miklós tengeri hadvezéri és haditengerészeti parancsnoki pályafutását értékelje, így csak utalhatunk arra: az Otrantói-szorosban kivívott győzelemmel, a Monarchia ellenfeleinek partvidéki objektumaira mért csapásaival a magyar hadtörténelem legeredményesebb tengernagya volt. Utazástörténeti szempontból a háborúban töltött éveiről szóló visszaemlékezéseiről ugyanazt mondhatjuk el, amit bécsi időszakáról. Jóllehet ekkoriban – a tengeri hadműveletek sajátosságaiból adódóan – az Adria sok helyén megfordult, ám ekkor is csak az események fordulatossága ragadta meg figyelmét, a táj szépségeiből nem sokat látott meg. A haditengerészetben szerzett élményei és tapasztalatai – memoárjai alapján – elsősorban a mozgalmas események miatt maradtak meg emlékezetében, ami felveti annak kérdését: milyen volt Horthy Miklós útleíróként?

HORTHY MIKLÓS, AZ ÚTLEÍRÓ

Horthy Miklós már többször idézett, Emlékirataim címmel megjelent memoárját kézbe véve azt látjuk, amit a tanulmányunk előző oldalain írottakban is igyekeztünk érzékeltetni, hogy élete első meghatározó felében a világ sok pontján járt, s hogy uta-

³⁶ Horthy: i. m. 34.

³⁷ Horthy: i. m. 34-50.

³⁸ Horthy: i. m. 51-80., Bencsik: i. m. 44-51.

³⁹ Horthy: i. m. 80.

⁴⁰ Horthy: i. m. 55. o.

⁴¹ Potter, Elmar B. – Nimitz, Chester W.: Seemacht, Eine Seekriegsgeschichte von der Artike bis zur Gegenwart. München, 1974. 359.

zásairól nagy élvezettel mesélt. Miután emlékirataiban eddig egyetlen olyan utalást sem találtunk, amely arra vallana, hogy az utazás nehézséggel járt volna, sőt ezzel ellentétben, az abban említett epizódoknak mindig van valami anekdotázó kedélyessége, azt kell mondanunk: Horthy – kor- és pályatársai többségéhez hasonlóan – kedvelhette az utazást, a világtúrát. Emlékiratai, a generációja tagjai egyéb memoárjaihoz hasonlóan olvashatóak úti beszámolóként is, és mint ilyenek a magyar katonai utazási irodalom⁴² – ha nem is kimagasló, de – fontos darabját jelentik.

Úti élményeit rögzítő haditengerész tisztként Horthy a kor átlagához tartozott, ám memoárjának tengeri világtúrásáról szóló eléggé terjedelmes részei mégis sokat elárulnak személyiségéről. A kultúrtörténetben szokásos megállapítás szerint az útleírás maga az útleíró, s ez érvényes Horthy Miklósról is. Amit ebben a tekintetben tanulmányunk rövid keretei között elmondhatunk róla, az elsősorban az, hogy a táj, a természet szépségei, az idegen társadalmak életmódbeli kérdései nem ragadták meg különösebben. Ami leginkább felkeltette érdeklődését, az a színes események, érdekes, kalandos történések, és az élete végéig szenvedélyesen folytatott vadászat izgalma. Ezekről – ugyan nem túl színesen – a maga katonás tömörségében is érdekfeszítően mesél. Ebben a tekintetben egyébként nagy politikusi és uralkodói példaképéhez, Ferenc József császár és királyhoz hasonlított. Az egykori uralkodónak is maradtak fenn – magánlevelezésében – úti beszámolói, amelyek közül részletesebben a Szuezi-csatornánál és a Szentföldön tett utazásáról (1869) szóló leírásait ismerjük.⁴³ Ferenc József a csatorna megnyitási ünnepségeire utazott és közben kitérőt tett Jeruzsálembé és környékére. Feleségének írott leveleiből kitűnik, hogy őt is elsősorban a színes látványosságok, a mozgalmas események kötötték le, s úti beszámolóiban lappang valami tudatosan vállalt kötelességérzet, hogy megtekintsen mindent, amit egy ilyen nevezetes tájon járó katolikus uralkodónak látnia kell. Horthyt ez a kötelességtudat, talán a dardzsilingi kitérő kivételével, kevésbé hajtotta, ám a táj szépségeit ugyanúgy nem látta meg, mint rajongva tisztelt uralkodója.

E fent említett látásmódjával azonban egyáltalán nem volt kivételes személy a magyar hadiutazások történetében. A világtúró magyar katonák élményeiből eredő katonai utazási irodalmunkat – szemléletmódját tekintve – bizonyos kettősség jellemzi.⁴⁴ Ennek lényege, hogy az utazók, egyéni vérmérsékletüktől és látásmódjuktól függően, általában vagy a táj jellemzőit, olykor földrajzi viszonyrendszerét, vagy az abban lezajlott kalandos eseményeket ragadják meg. Csak keveseknek, így például a Mexikóban járt Pawlowszki Edének, az Albániát feltáró Temesy Győzőnek adatott meg annak képessége, hogy egyszerre tudjon, mintegy pontosan kimért egyensúlyt tartva, ábrázolni tájat és eseményt. Legtöbb katonai útleírásunkban a kalandos, színes élmények dominálnak, azoknál pedig, akik kimondottan földrajzi szemlélettel tájékozódnak és tájékoztatnak, éppúgy feltűnik a kalandos elem: ebben az esetben a tájképek közötti, az olvasó figyelmét fenntartó kötőanyagul szolgálnak. Horthy az előbbi, a színes élményeket látó és láttató magyar hadiutazók körébe tartozik. Ebben nem üt el kortársaitól, abban viszont igen, hogy az ő érdekes eseményei, apró, mindennapi kalandjai legtöbbször vagy a vadászathoz,

⁴² Nagy Miklós Mihály: A magyar hadiutazás története. Budapest, 2009.

⁴³ Briefe Kaiser Franz Josephs an Kaiserin Elisabeth 1859-1898. I-II. Wien-München, 1966. Szerk. Nostitz-Rieneck, Georg, Nagy: Boldog békeidők... 243-262.

⁴⁴ Nagy Miklós Mihály: Hány János utódai. A magyar katonai utazási irodalom. Kortárs 48. (2004) 12. sz. 91-104.

vagy valamilyen társasági eseményhez kötődnek. A társasági életben láthatóan feszélyezetlenül, könnyedén mozgott már fiatal tisztként is; legyen szó hivatalos fogadásról éppúgy, mint bármely váratlan protokolláris rendezvényről. Mintha számára nem létezett volna zavart megilletődöttség ebben a tekintetben. Utazásai kapcsán – már fiatal haditengerésztisztként is – annyi társadalmi eseményről számol be, hogy ezzel egyedül áll katonai utazásaink történetében. Talán mindennek is köszönhető, hogy Bécsben, az uralkodó közvetlen környezetében olyan jól érezte magát.

A társasági életben való forgolódás jellemezte élete nagy élményét, világművi útját is. Emlékirataiban – ezen a hosszú utazáson bárhol is járt – arról számolt be, hogy hol, milyen ismeretségeket, társadalmi kapcsolatokat kötött. Későbbi pályafutása, valamint magyarországi politikusi tevékenysége tükrében azt mondhatjuk, hogy Horthy szemléletmódjában, viselkedésében talán már ekkor, húszas éveinek végén megmutatkozott valami a későbbi kormányzó személyiségéből. Úti élményei arról tanúskodnak, hogy már ekkor magában hordta a későbbi kormányzó személyiségének jegyeit.