

NAGY MIKLÓS MIHÁLY*

**HORTHY MIKLÓS, A TENGERÉSZ
(AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚS ÉVEK, 1914–1918)**

MIKLÓS HORTHY, THE ADMIRAL (WORLD WAR I, 1914–1918)

ABSTRACT

One of the significant personalities of 20th century Hungarian history is the admiral Miklós Horthy, who was the head of state during the decades between the two world wars and during World War II. In Hungarian historical awareness, he is primarily regarded as a governor. What is less known is that in his early career – for three and a half decades – he served in the navy of the Austro-Hungarian Monarchy, and finished his naval career as the last commander-in-chief of this organization. He was considered the most important naval commander in Hungarian military history, whose engagements during World War I are mentioned in works of universal military history. His years spent with the navy, along with his fame as a naval officer, his military upbringing and service in the navy all shaped his mentality and conduct as head of state. He remained a naval commander even as the country's governor. Being an admiral defined his authority as head of state as the country was governed by a person who had significant military accomplishments, was practiced in domestic and foreign policy, and was well-travelled. Therefore, in Miklós Horthy's case, it is impossible to separate his decades spent as governor from the years of World War I and the period preceding it. The present study discusses this tight relationship while providing an overview of Miklós Horthy's accomplishments as commander in chief and describes their impact on his image as governor.

1. Bevezetés

A huszadik század első felének meghatározó magyar politikai vezetője Horthy Miklós kormányzó volt, aki nemzetünk történelmi tudatában elsősorban államfőként él. Jóllehet az elmúlt évtizedekben történet- és hadtörténetírásunkban több próbálkozás is történet arra, hogy személyét, életpályáját teljes egészében bemutassuk, és ezen belül hangsúlyozzuk a kormányzóválasztását megelőző évtizedekben vele történeteket, ám ma még mindig csak töredékes portréját ismerjük.¹ E munkát nehezíti, hogy a mai magyar társadalomban, a tudományos életben a személyével kapcsolatos heves emóciók továbbra is nagymértékben akadályozzák életpályájának indulatoktól mentes megítélését. A köztudatban nehezen gyökeresedik meg, hogy Horthy Miklós életének volt egy – mind időtartamát, mind egyéni személyisége formálódásában – jelentős, haditengerészi szakasza, amelynek ismerete nélkül értelmezhetetlen kormányzói működése, államfői döntései. Horthy Miklós mintegy három és fél évtizeden át az Osztrák–Magyar Monarchia hadiflottájában szolgált, katonai pályafutását annak utolsó főparancsnokaként fejezte be. Ugyanakkor elmondható róla, hogy a magyar hadtörténelem legjelentősebb tengeri hadvezére volt, akit az első világháború idején vívott harcaival számon tart az egyetemes hadtörténetírás is. A hadiflottánál eltöltött évek, valamint haditengerészeti hírneve s nem utolsósorban katonai neveltetése és a tengeri szolgálat tapasztalatai rányomták bélyegüket államfői gondolkodásmódjára, visel-

* Nagy Miklós Mihály, a hadtudomány kandidátusa, nyugállományú és címzetes egyetemi docens, a Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Kar doktorjelöltje.

kedésére. Kormányzói imázsához hozzátartozott a tengernagyi egyenruha; élete végéig megmaradt haditengerésznek. Ugyanakkor tengernagyi volta meghatározó eleme államfői tekintélyének, mert személyében egy jelentős katonai érdemeket szerzett, a kül- és a belpolitikában egyaránt jártas és a világ távoli vidékein megfordult ember került az ország élére. A fentiekben elmondottakból ered, hogy Horthy Miklós életpályáját kronológiai szempontból ugyan két időszakra – a haditengerészetnél töltött, valamint a kormányzói évekre – lehet bontani, ám élesen mégsem lehet elválasztani őket egymástól. Erre egyébként maga is utal memoárjában, amikor ifjúkoráról szólva megemlékezett a tengerészethez való vonzódásáról: „...*Szeretetem és lelkesedésem e pálya iránt sohasem szűnt meg. Még mint Magyarország kormányzója is büszkén viseltem a tengernagyi egyenruhát, amikor pedig, nem csekély fájdalomra, már rég nem létezett a cs. és kir. hadiflotta...*”² A büszkén viselt admirálsi egyenruha azonban nem pusztán a haditengerészet iránti lelkesedést tükrözte, hanem egyben kifejezője volt annak a katonai pályafutásnak is, amely az első világháború éveiben teljesedett ki, amikor Horthy Miklós legfőbb sikereit elérte. A nagy háború folyamán az addig különböző békebeli beosztásokban szolgáló, későbbi kormányzó sikeres hadvezérnek bizonyult, ami egyéni – eltagadhatatlan személyi – tulajdonságai mellett az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének mint társadalmi intézménynek, valamint a Földközi- és az Adriai-tenger katonaföldrajzi viszonyainak is köszönhető. Jóllehet a közelmúltban elsősorban *Csonkaréti Károly* tollából több olyan, a témánk szempontjából fontos feldolgozás is született, amely részben a közös haditengerészet egykori hadműveleteit, részben pedig Horthy azokban betöltött szerepét taglalta,³ ám mégis fontosnak érezzük, hogy későbbi kormányzónk első világháborús éveinek tanulmányt szenteljünk.

2. „Lovas tengerész” vagy tengeri hadvezér?

A magyarországi szocializmus évtizedeinek – ideológiától erősen áthatott – történetírása Horthy Miklóst mint kormányzót sötét történelmi alakként ábrázolta, igyekezett mint embert is lejáratni.⁴ Ennek egyik eszköze a gyakorta gúnyos felhang volt, amelyet még a Magyarországi Tanácsköztársaság bukását követően külföldi emigrációba kényszerült baloldali publicisztikától örökölt. Horthy hatalomátvételekor az indulat hajtotta baloldali értelmiség gyorsan ráragasztja a kormányzóra a „*lovas tengerész*” gúnynevet, amelyet a magyar kultúrtörténet *Gábor Andor*nak tulajdonít.⁵ Gábor Andor 1920. március 24-én keltezett *Mint tengerész* című írásában bántóan gúnyolódó hangon szól Horthyról – akit itt Horthy Mihálynak nevez – az alábbi módon: „...*Nem tengernagy – emlékszem a József kirherceg kinevezési okmányára – csak altengernagy. Nem tengernagy, mert a tenger nagy s Magyarországnak nincsen az. Csak altengernagy. De hol az a tenger? Vagy szórakozott voltam s nem olvastam a másik okmányt, melyben József kirherceg a Lágymányost magyar altengerré nevezte ki, csak azért, hogy Horthy Mihály, agyalágymányosi előnévvel, tovább is altengernagynak érezhesse magát? Mert folyton annak érzi magát. Láttam a Kis Legitim című operett első fináléjában, mikor Pestre bevonult. Fehér lovon ült, tengerészhajójában. Nincs az a vicc, amit egy operettkomikus elcsépeltnék tartana. Ez a vízi Daniló sem törődött a lovas tengerésztől szóló régi anekdotával. S én néztem a szürke szamarat a fehér lovon s azon törtem a fejemet, mi volna, ha a nemes állat – a lovat gondolom – a másiknak a hátára pattanna?...*”⁶ E Gábor Andor-idézetben már feltűnnek azok az ideológiai elemek, amelyek a későbbi évtizedekben majd egyre pejoratívabb tartalmat öltenek: tenger nélküli ország élén tengernagy, lovas tengerész. Az 1945 utáni évtizedekben mind az irodalmi élet, mind a történetírás, mind pedig a hivatalos ideológia tudatosan súlykolta e fenti elemeket. E téren külön ki kell emelnünk Vas Zoltán (1903–1983), a politikust és újság-

író, aki mintegy másfél évtizedig volt kommunista szervezkedés miatt börtönben, s aki gyűlölettel, személyes sérelmeitől is vezettetve írt Horthy Miklósról.⁷ Az egyértelműen és nyíltan vállalt ellenséges szemléletmód Vas Zoltánnál oda vezetett, hogy egykori kormányzónk egész életében, minden cselekedetében eleve rosszindulatú, kicsinyes indítékokat keresett és vélt találni. Így például a Szent István csatahajó elvesztésének történetét Vas ezzel a minden történelmi ténynek ellentmondó indoklással magyarázza: „...*Ebben mérhetetlen hiúsága és az az elgondolás vezette, hogy ő megmutatja: ha nem is különleges érdemei révén került az osztrák-magyar flotta élére, bátorságával és tehetségével erre utólag érdemessé teszi magát. A valóságban feláldozta a Szent István csatahajót és fedélzetén a nagy számú legénységet, majd a rádiójelentésre, hogy tengeralattjárók motorberregeése hallatszik, megfutamodott...*”⁸ Vas Zoltán több formában és kiadásban megjelent könyvében ismét feltűnik a pejoratív jelző: lovas tengerész, de itt már fejezetcímmé is emelkedik. S itt tűnik fel a Horthyt lejárató propaganda másik fogása is, a tengernagy németesen hangzó beszéde, amely annak ismeretében, hogy több mint három és fél évtizedet töltött a német vezényleti nyelvű haditengerészetnél, tulajdonképpen természetes jelenség.⁹ Vas Zoltán viszont ezt alakítja át az alábbi szövegrészben egy gyűlölt történelmi alak ellenszenves megnyilvánulásává, amikor Horthy Miklósnak a budapesti bevonulása alkalmával tartott beszédéről szól: „...*Fenyeget Horthy, és újból csak fenyeget. Teszi ezt oly németes hangsúlyozással, hogy mindenkiben önkéntelenül felvetődik a kérdés: Horthy, aki gyűlölettel teli beszédét olvasva valósággal megszegyeníti anyanyelvét, milyen joron beszél az általa állítólag forrón szeretett hazáról? Eddig is köztudomású volt, hogy németesen beszél magyarul, mégis más ezt saját füllel hallani. Különösen, hogy nemcsak tetemre hívja az ország fővárosát, hanem megelőző éjjel különítményeseivel megrohmozta a budapesti otthonok százait...*”¹⁰ A fentiekben leírtak egyértelműen bizonyítják, hogy amikor Horthy Miklós belépett a magyar politikai életbe, már megkezdődött személyének, haditengerészi pályafutásának negligálása a baloldali történetírásban, valamint publicisztikában. Ennek eredményeként, valamint abból eredően, hogy mintegy negyed évszázadon át államfőként a magyar politikai élet első számú szereplője volt, haditengerészeti múltja a háttérbe szorult: a Horthy-kérdés marginális problémájává vált. Jóllehet a magyarországi rendszerváltást követően a hazánkban feléledő Horthy-kultusz eredményeként sokkal árnyaltabb s főleg kevésbé átideologizált kép van kialakulóban személyével kapcsolatban, ám életének a haditengerészet kötelékében eltöltött időszaka és főleg első világháborús szereplése értékelésével még mindig adós történetírásunk.¹¹

Horthy Miklós az egykori Osztrák–Magyar Monarchia közös haditengerészetének utolsó főparancsnokaként, világot járt emberként és jelentős háborús érdemeket szerzett katonaként került a magyar állam élére. Korábbi, róla szóló tanulmányunkban már bizonyítottuk, hogy haditengerészeti pályafutása során széleskörű nemzetközi személyes kapcsolatrendszere volt, mély tapasztalatokkal rendelkezett a politikai életben, s e tényezők összessége predesztinálta arra, hogy államfő lehessen.¹² A közös haditengerészetben – hivatásos, szakképzett tisztként – egyebek mellett részt vett világméretű utazáson, teljesített különböző parancsnoki beosztásokat, Európa majd minden tengeri országában járt, megfordult a Távol-Keleten, szolgált a közös hadügyminisztérium tengerészeti főosztályán, ahol – saját szavaival élve – „...*feladatomban az volt, hogy a haditengerészet költségvetését magyarra fordítsam, és tolmácsként működjem mind a magyar, mind az osztrák parlament delegációja előtt...*”¹³ Későbbi hadvezéri, majd kormányzói gondolkodásmódját és tevékenységét bizonyára nagy mértékben meghatározhatta az első világháborút megelőzően betöltött két, kimondottan politikai jellegű és az ilyen tapasztalatszerzésre kiválóan alkalmas beosztása. Emlékiratai szerint 1908 nyarától közel egy éven át a Taurus nevű állomáshajó parancsnoka volt Konstantinápolyban, ahol a Monarchia érdekeit kellett érvényesítenie. Tengerész-

tisztként itt lehetett szemtanúja az erőszakos hatalomátvételbe torkollott belpolitikai feszültségnek is. Ennél azonban sokkal mélyebb politikai tanulságokkal szolgálhatott számára, hogy 1909 és 1914 között I. Ferenc József császár és király haditengerészeti szárnysegédje volt. A látszólag pusztán protokolláris beosztás során betekintést nyerhetett egy európai nagyhatalom legfelső vezetésének belső viszonyaiba, működési mechanizmusába, és ami a legfontosabb, a világpolitika rendszerébe, erőviszonyaiba is.

Azonban a tengerészeti pályafutás békés évtizedeinek változatos beosztásai és egyre protokollárisabb feladatai ellenére Horthy Miklós mindvégig megmaradt gyakorlatias gondolkodású szakembernek is, sikerült megőriznie parancsnoki gondolkodásmódját és mentalitását. Ez egyébként kormányzói éveire is igaz. Az állam első embereként olykor képes volt haditengerész tisztként is viselkedni. Ezt bizonyítja az az apró epizód, amelyet *John Flounoy Montgomery*, az Amerikai Egyesült Államok Budapestre akkreditált diplomatája említett memoárjában. Montgomery leírja, hogy 1939. március 15-én az Operaházban tartott ünnepi diszeloádáson megjelent a kormányzó, valamint kísérete, és ott voltak a Budapesten szolgáló diplomáciai testület tagjai is. Az előadást azonban az emeleti páholyról nyilasok bekiabálásokkal zavarták meg. Horthy Miklós reakciója sokat elárul jelleméből. Kirohant saját páholyából, és maga vette kezébe az incidens rendezését. Montgomery elmondása szerint, aki követte a kormányzót: „...*Amikor felértünk a lépcső tetejére, meglepetéssel állapítottam meg, hogy a kormányzó kiabált. Két vagy három ember a földön hevert, egy továbbinak a kormányzó a torkát szorongatta, miközben azt kiáltozta, hogy – amint később megtudtam – »Így, tehát elárulnád a hazádat?!« A kormányzó egymagában is ura volt a helyzetnek. Amikor a harmadikat is a földre lökte, mormogott valamint és kezével letörölte az öltönyét, majd szó nélkül elhaladt mellettünk. Közben nagy volt az izgalom a testőrök között, akik a kormányzói páholy előtti előtérben helyezkedtek el. Ők nem hallották a nyilas tüntetést. Csak azt látták, hogy hirtelen kivágódik a páholy ajtaja, s a kormányzó, mint akit puskából lőttek ki, kirohan, még mielőtt ők talpra ugorhattak volna. Az egész olyan gyorsan történt, hogy fogalmuk sem volt róla, hová siet, amíg vissza nem ért...*

...Az incidens nemcsak arra volt jellemző, hogy a kormányzó milyen mélyen gyűlölte az idegen doktrínákat, hanem arra is, hogy milyen ember volt. Jóllehet akkor már 72 éves lehetett, eszébe sem jutott, hogy segítségért kiáltson azonnal cselekedett, mint hajóskapitány, amikor zendüléssel van dolga...¹⁴

Montgomery memoárjában egyébként tisztázta azt a baloldali gúnyos felhangú, az ország történelmén is tréfálkozó megállapítást, amely történelmi és politikai anakronizmusként állítja be a Horthy-érát (király nélküli királyság, tenger nélküli tengernaggyal az élén): „...*A tengernagy fiatal korában a pápai Haditengerészeti Akadémián megtanulta, hogy méltósággal viselkedjék. Gyakran hallottam mondani, hogy Magyarország király nélküli királyság, államfője pedig haditengerészeti tengernagy. Az ugyan igaz, hogy Magyarországnak sohasem volt haditengerészete, de Ausztria-Magyarországnak volt és annak 1918-ig Horthy volt a főparancsnoka...*”¹⁵ Tegyük hozzá, nagyon határozott, erélyes vezetője, s ezt a tulajdonságát a politikai életben is kamatoztatta.¹⁶

A Horthy mint lovas tengerész pejoratív értelmezésének lebontásához feltétlenül hozzátartozik két további tényező is. Az első s legfontosabb az, hogy ő valóban nemzetközileg elismert katonai parancsnok volt. Egy olyan hadiflotta élére került a világháború utolsó időszakában, amely mindvégig megállta helyét.¹⁷ Ebben pedig Horthy Miklósnak kulcsszerepe volt. Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének tevékenysége az adriai hadszíntérré terjedt ki, és az ennek déli kijáratát alkotó Otrantói-szorosba telepített antant zárrendszer áttörése későbbi kormányzónk vezetésével történt. Az itt elért sikere kapcsán tartja számon mint tengeri hadvezért az egyetemes hadtörténetírás, így került bele korunk –

igen jelentős – haditengerészeti monográfiájába is.¹⁸ Itt annyiban szerepel, hogy az antant hatalmak hadműveleteiben a súlypont a Földközi-tengeren fokozatosan a központi hatalmak tengeralattjárói elleni harcra helyeződött. Az ennek érdekében telepített tengeri zárat a Horthy Miklós vezette hajókötélék törte át 1917 májusában. A másik tényező pedig a Habsburg-birodalom és az Osztrák Császárság, majd az Osztrák–Magyar Monarchia magyar származású admirálisainak kérdése, amelyről a magyar társadalomnak jóformán nincsenek ismeretei. A 18. századtól fokozatosan dunai birodalommal szerveződő Habsburg-birtokok államának – kisebb-nagyobb megszakításokkal – volt haditengerészete, s abban mindig is szolgáltak magyar tengerésztisztek. Sőt hazánkból tengernagyok is kikerültek. Ilyen volt például a 19. században *gróf Hadik Béla* (1821–1885) ellentengernagy valamint *Gyűítő Károly* (1803–1885) ellentengernagy.¹⁹ Jelen tanulmányunkban nem lehet feladatunk a dunai birodalom haditengerészetének, főleg tengernagyi kara nemzetiségi összetételének értékelése, így a fenti két – saját korában – viszonylag széles társadalmi ismertségnek örvendő magyar admirális említésével pusztán arra akarjuk felhívni a figyelmet: Horthy Miklósnak a szakmában voltak magas rendfokozatú, magyar származású elődjai.

A fentiek alapján, amikor pusztán ideológiai alapon – kellő történelmi ismeretek nélkül, ám annál több mesterségesen felszított indulattal – a tenger nélküli ország élén álló lovas tengerésztől gúnyolódunk, akkor valójában egyrészt hadtörténelmünk kevésbé ismert fejezetén viccelődünk, másrészt pedig egyedüli haditengerészeti – egyébként világhírű – győzelmünket negligáljuk. Summa summarum azt kell mondanunk, hogy a fentiekben leírtakból egyértelműen ered: a Horthy személyéhez kapcsolódó pejoratív kifejezésrendszer tudatosan felépített, manipulatív publicisztikai lejárata terméké, és tartalmában egyáltalán nem felel meg a valóságnak. Nem hihetjük, hogy Horthy Miklós akár haditengerészként, akár államfőként makulátlan tévedhetetlen, csakis jó tulajdonságokkal megáldott ember lett volna. Ilyen történelmi alak nem is létezhet. Ám meggyőződésünk, hogy haditengerészeti pályafutása és katonai – háborús – sikerei egyedülállóak a magyar történelemben.

3. Az adriai hadszíntér eseményei

Horthy Miklós első világháborús tevékenységének értékeléséhez, ami jóval túlmutat a Csonkaréti Károly által pontosan összefoglalt eseménytörténet keretein, először azt kell tisztáznunk, hogy az a hadszíntér, ahol részt vett a fegyveres küzdelemben, milyen szerepet töltött be a nagy fegyveres konfliktusban. Korábbi tanulmányunkban már szóltunk arról, hogy az első világháborúnak mind globális mind regionális földrajzi feldolgozásával még adós történetírásunk és geográfiánk.²⁰ Azt azonban a kutatásoknak már a jelenlegi helyzetben is el lehet mondani, hogy a nagy háború elsősorban az eurázsiai földrész fegyveres konfliktusa volt, fokozatosan vált világháborúvá. Ugyan tengeri fegyveres tevékenység végig jellemezte, ám ez messze nem terjedt ki a világóceán egészére. Sőt, ezzel szemben azt kell mondanunk, hogy az 1914–1918 közötti tengeri összeütközések zöme az Európa környéki vizekre, valamint az Atlanti-óceán Észak-Amerikával határos területeire terjedt ki. A korlátlan tengeralattjáró-hadviselés megkezdődését követően is megmaradt a tengeri küzdelem földrajzi pontszerűsége.²¹ Mindebből már eleve következik, hogy a Földközi-tenger egyik melléktengere, az Adriai-tenger az adott időszak tengeri hadviselésében – katonaföldrajzi szempontból – csak mellékhadszíntér lehetett, mint ahogyan az is volt. Ez természetesen nem azt jelenti, hogy az érintett államok, elsősorban Olaszország, valamint az Osztrák–Magyar Monarchia szempontjából az Adrián ne történtek volna fontos események, hanem pusztán arról van szó: az itteni fegyveres küzdelem nem gyakorolhatott lényeges befolyást a világháború egészének menetére. Főleg Ausztria-Magyarország társa-

dalma számára az első világháború a tengeren legfőképpen adriai összeütközés volt: az osztrák–magyar hadiflotta a dunai birodalom elhelyezkedéséből eredően e melléktengerre szorult. A Földközi-tengerre történő kijutás ugyan mindvégig cél maradt, már csak a Törökországgal fenntartandó kapcsolatok miatt is, ám Olaszország hadba lépésével (1915), majd Görögország beavatkozásával (1917), valamint az antant tengerészeti erők egyre fokozódó jelenlétével e tengeren, a Monarchia szinte reménytelen haditengerészeti helyzetbe kényszerült. Ezt igen látványosan jelezte a Szalentina-félsziget és az albániai partok közé telepített tengeri zár, amely teljes egészében elrekesztelte az osztrák–magyar hadihajók elől a kijutást a Földközi-tenger keleti medencéjébe. Ez elsősorban azért jelentett problémát a központi hatalmak számára, mert az 1917 elején indult, úgynevezett korlátlan tengeralattjáró háborút a német és osztrák–magyar búvárhajók az Adriai-tenger felől érkezve nem voltak képesek érvényesíteni a Földközi-tenger keleti vizein. Magát a tengerészeti zárat is folyamatosan erősítették az antant hatalmak flottái. S hogy az otrantói zár miből állt, azt Horthy Miklós is leírta memoárjában: „...Erre a célra torpedónaszádjaik és rombolók igen sűrű őrzőjáratot szolgálatot rendszeresítettek. Alighogy felbukkant a vízből egy búvárhajó periszkópja, a rombolók máris rámentek, és elárasztották vízbombáikkal. Azonkívül egész flottányi halászgőzöst gyűjtöttek össze és ezek hosszú hálókat vontattak. Ezek eleinte 20, de később már 40 méterre merültek a tengerbe, tehát olyan mélyre, amennyire az akkori búvárhajók egyáltalán alámerülhettek. A hálókra még bombákat és riasztóberendezéseket is szereltek...”²² E zár jóllehet önmagában véve nem alkotott komoly katonai erőt a világ élvonalába tartozó osztrák–magyar haditengerészet számára, ám létével mégis felerősítette az Adriai-tenger mellékhadiszíntér jellegét, valamint a Földközi-tenger kijáróinak problémáját, amely akkoriban a magyar geográfiát is foglalkoztatta.²³ Nem véletlenül, mert a kijárók kérdése tulajdonképpen – legalábbis az Osztrák–Magyar Monarchia szempontjából – az Adria feletti tengeri uralomról szólt.

Az Adriai-tengeren két olyan regionális hatalom állt egymással szemben, amelyek ahhoz eléggé erősek voltak, hogy a haditengerészeti erők tekintetében kiegyensúlyozott állapotot tartsanak fenn, ám ahhoz már kölcsönösen gyengék, hogy a valós tengeri uralom egyik alapvető feltételét, az ellenfél tengerpartját is birtokukba vegyék. Az Osztrák–Magyar Monarchiának sok száz kilométer hosszú tengerpartja volt, amely a horvát államtér, valamint Dalmácia révén az Itáliai-félsziget közepének magasságáig lenyúlt. E hatalmas tengerparton 104 kikötője volt a Monarchiának, és ezek közül az első világháború folyamán a legfontosabb haditengerészeti és tengeri repülő támaszpontokat *Trieszt, Pola, Lussin, Fiume, Sebenico, Spalato, Cattaro, Kap Rodini* jelentették. A kevésbé tagolt, szigektől csekély mértékben védett olasz oldalon *Velence, Ancona, Brindisi* volt jelentős hadikikötő.²⁴ Ám a két hadiflotta között volt egy jelentős különbség. Míg az olasz fél nagy francia és angol támogatásra számíthatott, addig Ausztria–Magyarország haditengerészete gyakorlatilag csak saját erőire támaszkodhatott, jóllehet ezeket nem kellett és nem is tudta oly módon megosztani, mint amiként arra az olasz fél kényszerült. A két hadiflotta nagyságát tekintve – a Csonkaréti Károly által közölt 1915. május végi adatok szerint – egyenrangú volt. A csatahajók esetében egyenlő erők álltak szemben egymással, míg a kisebb hajóegységek tekintetében már bizonyos fokú olasz túlerő jelentkezett. Olaszország hadba lépéséig az Adriai-tengert gyakorlatilag a Monarchia haditengerészete uralta. Az Adrián, valamint a Földközi-tenger keleti medencéjében történtek arról tanúskodnak, hogy az államterek elhelyezkedése, valamint a rendelkezésre álló katonai erők következtében sem az antant, sem a központi hatalmak nem voltak képesek megvalósítani a tenger feletti uralmat.²⁵ A tengeri problémákkal foglalkozó egyetemes hadelmélet szerint ehhez két tényezővel kellett volna rendelkezniük az ellenfeleknek, vagy egyiküknek. Egyfelől kellő erejű hadiflottával, másfelől a sajáttal szemben fekvő tengerpart birtoklásával. Abban az esetben,

amikor valamely hadviselő fél csak az előbbivel rendelkezik, ám az utóbbira képtelen, akkor csak haditengerészeti hatalma van, ami egy fokkal alacsonyabb helyzetet jelent, mint a tengeri hatalom állapota.²⁶ Ebből a helyzetből eredt, hogy a háborút megelőzően és még annak első időszakában is, az *Anton Haus* tengernagy vezette osztrák–magyar haditengerészeti viszonylag nagy aktivitással folytatott úgynevezett cirkáló háborút, ami a gyakorlati életben egyfelől az ellenség flottájának folyamatos gyengítését célozta, másfelől távoli célkitűzése nyilvánvalóan a tenger feletti teljes uralom kivívása lehetett. E kettős célkitűzés Anton Haus tengernagy halála (1917. február 8.) után is megmaradt. Részben német együttműködéssel az osztrák–magyar haditengerészeti igyekezett blokád alá vonni Itália keleti partjait, valamint fenntartani – Montenegró, Szerbia és Románia megszállásáig – az elszigetelten küzdő Törökországgal a tengeri hajózási kapcsolatot. Ugyanakkor a Monarchia haditengerészetének volt még egy jelentős feladata: dunai flottillájával folyamatos támogatást nyújtani a szárazföldi erőknek.²⁷

Horthy Miklós az olasz ellenfél elleni küzdelemben vett részt és erről részletesen be is számolt memoárjában. A hadműveletekben való jelenlétét és parancsnoki tevékenységét három részre lehet felosztani. Az elsőt a főleg olasz partvidék elleni haditengerészeti csapások jelentik,²⁸ a másodikat az otrantói tengeri zár áttörése, míg a harmadik – politikatörténeti szempontból a legizgalmasabb – főparancsnoki tevékenysége, amely alkalmat adott a tanulmányunk elején már említett tudatos, a baloldali ideológia vezette lejáratására. Miután mind a tengerpartok elleni csapások, mint pedig az otrantói győzelem kérdését viszonylag részletesen feldolgozta *Csonkaréti Károly a Horthy, a tengerész* című kötetében, így e helyen Horthynak csak a flottaparancsnoki tevékenységével foglalkozunk.

Horthy Miklós a hadiflotta főparancsnokságát és egyben az ellentengernagyi előléptetését 1918. február 27-én vette át. Közvetlenül ezt megelőzően az otrantói ütközetben szerzett sebesüléséből lábadozott (operációt is kellett végrehajtani rajta), majd a Prinz Eugen csatahajó parancsnoki beosztását töltötte be. Sebesülésének körülményei és viselkedése az otrantói ütközetben – saját előadásában – sokat elárulnak személyiségéről: „...*Őt gránátzilánk hatolt lábszáramba; egy repeszdarab pedig, mely kilónyi lehetett, lesodorta sapkámat, de nem sebzett meg. A később megtalált darabon felismertük elégett sapkám hozzáragadt részeit. Köpönyegem, egyenruhám, szóval egész öltözetem – cipőmtől és harisnyámtól kezdve fel a melleimig – teljesen leégett rólam, de közvetlen égési sebet nem kaptam. Azonban úgy éreztem magam, mintha fejszével fejbe vágta volna. Könnyebb gázmérgezés is ért és elájultam, de hamarosan magamhoz tértem, hiszen bőségesen öntötték rám a vizet, hogy égő ruhámat eloltsák...*”²⁹ Horthy sebesülése ellenére tovább vezette a hajóköteléket – hordágyon vitette magát a fedélzet elejére –, míg a parancsnoki hajó irányítását egyik alárendeltjének adta át.

Horthy Miklós már egy a szétesés jeleit mutató hadiflotta parancsnoka lett, jóllehet – saját elmondása szerint – tiltakozott kinevezése ellen. Ám miután IV. Károly kitarthatott szándéka mellett, Horthy saját szavaival élve: „...*Én pedig átvettem a lázadni készülő flotta parancsnokságát...*”³⁰ Ezzel tulajdonképpen létrejött a későbbi, az úgynevezett munkásmozgalom történetéből ismert újabb elem történelmi személyének befektetéséhez: állítólag ő fojtotta vérbe a cattarói matrózfelkelést, sőt egyenesen tizedeltetett. Jóllehet e kérdéskör tisztázása még a jövő kutatásaira vár, azonban már most rögzíthető néhány tény. Amennyiben igaz, hogy Horthyt február 27-én nevezték ki flottaparancsnokká, a cattarói felkelés pedig 1918. február 1. és 3. között történt, a zendülés négy fő vezetőjének kivégzésére már február 11-én sor került, akkor bizonyára igazat kell adnunk Csonkaréti Károlynak, aki az alábbi megállapítással összegezte a kérdést: „...*A III. csatahajóosztály Karl Seidensacher ellentengernagy parancsnoksága alatt február 2-án reggel 7 órakor hagyta el Polát. A három csatahajót – a három Erzherzog osztályú csatahajót – négy romboló és*

nyolc torpedónaszád kísérte. A csatahajók parancsnokai: Grund Frigyes sorhajókapitány, Paul Stupar sorhajókapitány és Ludwig Hasindl sorhajókapitány volt. A zászlóshajón tartózkodott a törzsfőnök, Alfred Wilhelm fregattkapitány és segédtszif, Erich Schenta von Seedank sorhajóhadnagy. Mindezt azért ismertetjük név szerint, mert Magyarországon még ma is az a tévhit él, hogy Horthy Miklós sorhajókapitány különleges megbízottként is velük utazott volna. Horthy nem volt egyik hajón sem, és nem ment később sem Cattaróba. A Prinz Eugen csatahajónak volt akkor a parancsnoka, amelyet módjában sem állt elhagyni...³¹

A másik fontos tény a cattarói matrózfelkeléssel kapcsolatban, hogy az egy a legénység körében elterjedt elégedetlenségből született zendülés volt, amely hamarosan nemzetiségi, etnikai felkelésbe csapott át.³² A felkelés ellen a flottaparancsnokság erélyesen fellépett. Horthy ha Cattaróban nem is játszott szerepet a zendülés leverésében, de a flottánál kemény kézzel igyekezett fenntartani a rendet, és memoárja szerint jóváhagyott két halálos ítéletet. Visszaemlékezése szerint: „... Az első napokban az egyik rombolón, mely Albániába tartó szállítóhajóink kíséretéhez tartozott, összeesküvést lepleztek le. Két matróz, az egyik cseh, a másik pedig görögkeleti vallású horvát, arra törekedett, hogy a legénységet kifutásuk után a tiszteik meggyilkolására bírja, és ezután azt tervezték, hogy Anconában átállnak az ellenséghez. A készülő lázadásról feljelentésből idejében értesültünk. A két matrózt letartóztattuk és a flotta haditörvényszéke halálra ítélte őket. Ezt az ítéletet jóváhagytam és elrendeltem, hogy a másnapi kivégzésen minden hajóról 20–20 ember legyen jelen. Egyelőre ennyi elég volt a legénység észre térítésére...”³³ Hangsúlyoznunk kell, hogy ebben az esetben sem történt tizedelés, és a zendülők halálos ítéleteit nem Horthy hozza meg, hanem a törvények szerint működő hadbíróóság. Azt pedig még a későbbi jogtörténeti kutatásoknak kell majd tisztáznuk, hogy az egykori jogszabályok szerint Horthynak egyáltalán volt-e a kegyelem gyakorlására jogköre. Személyes véleményünk szerint – egy nagyhatalom hadiflottájáért felelős parancsnokként – ebben az esetben helyesen járt el. A katonai szakma alfája és ómegája, hogy adott helyzetben a fegyelmet egy tisztnak minden eszközzel fenn kell tartania, és a világ legtöbb fegyveres erőinek szabályzata mérlegelési lehetőséget sem ad a humánusnak tűnő eljárások alkalmazására.

4. Konklúziók

Horthy a flotta vezetésének átvétele után úgy döntött, hogy sikeres harci alkalmazással helyreállítható a haditengerészetnél fellazult fegyelem. A támadásra vezetett hadihajókötelek azonban a Szent István csatahajó elvesztése miatt kudarcot vallott. Az időközben összeroppant központi hatalmak országaiban háborúellenes és baloldali zavargások törtek ki, amelyeket már nem lehetett pusztán katonai erőszakkal megfékezni. Ezeknek a katonai összeomlást kísérő zavargásoknak esett áldozatul az Osztrák-Magyar Monarchia, valamint annak haditengerészete is. Az utóbbit Horthynak kellett átadnia a délszlávok Nemzeti Tanácsának, s ezzel katonai pályafutása is véget ért, jóllehet az uralkodó még előléptette altengernaggyá.

Horthy háborús szerepe, a katonai kötelesség feltétlen teljesítése táptalajául szolgált a későbbi évtizedekben arra, hogy személyét erősen lejárassák, egyértelműen sötét történelmi alakot formáljanak belőle. A magyarországi szocializmus évtizedeinek ideológiájában és történetírásában meghonosodott negatív Horthy-kép kortúrjai már ekkor kirajzolódnak, s ahogyan egyre határozottabb tónusúvá válnak, úgy fedik el egyre inkább a magyar történelem legjelentősebb tengeri hadvezérének valós képét.

JEGYZETEK

1. A 2010-es években indult el az a folyamat, amely a Horthy-korszak történetének objektív bemutatását tekinti céljának. Lásd például Gulyás László (2012): A Horthy-korszak külpolitikája I. Az első évek 1919–1924. Attraktor Kiadó. Máriabesnyő. 2012.
2. Horthy Miklós (1990): Emlékirataim. Európa Könyvkiadó. Budapest. 11. old.
3. Csonkaréti Károly (1993): Horthy, a tengerész. Zrínyi Kiadó. Budapest; Uő (2001): Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete 1867–1918. Kossuth Kiadó. Budapest.
4. Az úgynevezett Horthy-korszak egyértelműen negatív beállítását jól tükrözi: Karsai Elek (1963): A budai Sándor-palotában történt, 1919–1941. Táncsics Könyvkiadó, Budapest.
5. Békés István (1977): Napjaink szállóigéi [Második, javított, bővített kiadás] I. kötet. Gondolat. Budapest. 354. old.
6. Gábor Andor (1955): Mint tengerész. In: Uő: Összegyűjtött cikkek 1920–21. I. Szépirodalmi Könyvkiadó, Budapest. 16–17. old.
7. Vas Zoltán nevéhez több, Horthy Miklósról írt könyv is kötődik. Ezek azonban mind tartalmukban, mind stílusukban és főleg hangvételükben kívül esnek a történettudomány határán. Valójában ideológiával vegyített publicisztikai alkotások, amelyeknek megvan a saját kiadástörténetük. Vas Zoltán első műve 1969-ben jelent meg *Ófelsége szárnysegédje: Horthy Miklós* címmel, amelyet 1971-ben a Horthy, vagy a király, 1920-21 című feldolgozása követett, mindkettő a Szépirodalmi Könyvkiadó gondozásában. Ugyanez a kiadó 1975-ben az előbbi kettő művet – egy kötetű összefoglalóval – *Horthy (Életrajz)* címmel is megjelentette. Ebben a változatban a Vas Zoltán-féle Horthy-biográfia három kiadást élt meg (1975, 1977, 1981), amelyből az 1981. évi magyar–csehszlovák közös kiadás.
8. Vas Zoltán (1969): *Ófelsége szárnysegédje: Horthy Miklós*. Szépirodalmi Könyvkiadó. Budapest. 162. old.
9. Horthy Miklós beszédén élete végéig érezhető volt bizonyos fokú, enyhe németes akcentus, amit a haditengerészeti szolgálatnak köszönhetett. Emlékirataiban is szót ejt erről, és nem titkolja, hogy amikor a Saida hadihajó fedélzetén éveken át tartó szolgálati úton járt, egyebek mellett a Távol-Keleten és a Csendes-óceánon, akkor hazatértekor nyelvi nehézségei voltak: „...Amikor hazautaztomban megpillantottam magyar parasztjainkat, akik akkoriban még festői viseletükben az aranyló búzáat aratták, a legszívesebben nyakukba borultam volna. Első estémet Budapesten a Nemzeti Színházban töltöttem. Az első sorban ültem, kifogástalan hallásom volt, mégis alig értettem meg valamit. Három éven át alig egy-két esetben hallottam magyar szót, nem csoda tehát, hogy időbe tellett, amíg édes anyanyelvem soká nélkülözött hangjaihoz ismét hozzászokhattam...” Horthy Miklós (1990): i. m. 33. old.
10. Vass Zoltán (1969): *Ófelsége...* 537. old.
11. Tanulmányunk elkészítéskor a már említett Csonkaréti Károly művei mellett az alábbi feldolgozásokra támaszkodtunk. Életrajzi adatait és politikusi tevékenységét illetően lásd: Sakmyster, Thomas (2001): *Admirális fehér lovon, Horthy Miklós 1918-1944*. Helikon Kiadó. Budapest; Bencsik Gábor (2001): *Horthy Miklós, A kormányzó és kora*. M. Mercurius. Budapest. Horthy haditengerész voltának megjelenését kormányzói image-jában, képi megjelenítésben alapmű B. Kalavszky Györgyi – Illésfalvi Péter (s. d.): *Horthy Miklós élete képekben*. Püldlo Kiadó. Budapest. Horthy Miklós személyiségének és életpályájának új értelmezéséről átfogó képet nyújtanak a Miklós Péter szerkesztésében (2010) megjelent tanulmányok: *Újragondolt negyedszázad, Tanulmányok a Horthy-korszakról* című kötetben (Belvedere Meridionale. Szeged).
12. Horthy Miklós haditengerészeti pályáján tett utazásairól, valamint az azok során szerzett társadalmi kapcsolatairól és élményeiről lásd: Nagy Miklós Mihály (2010): *Utazástörténeti vonások Horthy Miklós portréjához*. In: Miklós Péter (szerk.): *Újragondolt negyedszázad, Tanulmányok a Horthy-korszakról*. Belvedere Meridionale. Szeged. 343–353. old., Uő: (2003) *Boldog békeidők haditengerészei, A k. u. k. hadiflotta utazástörténete*. Kornétás Kiadó. Budapest. 335–352. old., Uő: (2001): *Horthy Miklós, a világjáró tengerész*. Jászoknáság. 2001/1–2. szám. 22–29. old.
13. Horthy Miklós (1990): i. m. 38. old.
14. Montgomery, John Flournoy (1993): *Magyarország, a vonakodó csatlós*. Zrínyi Kiadó. Budapest. 33–34. old.

15. Montgomery, John Flournoy (1993): i. m. 34–35. old., Megjegyzendő, hogy az itt idézett helyen Montgomery tévedett, mert a középkori magyar uralkodóknak – mint Horvátország királyainak – volt hajóhaduk az Adriai-tengeren. Erről részletesebben lásd: Miklós Zoltán (1934): A magyar király tengeri hajóhada a középkorban. Szerzői kiadás. Budapest.
16. Horthy erélyes határozottságát egyébként Montgomery is kiemeli memoárjában (34. old.). A kormányzó határozott magatartására vall IV. Károly király első visszatérési kísérletének története is. Utóbbi feldolgozása: Gulyás László (2010): Kísérlet IV. Károly és Horthy Miklós 1921. március 27-i találkozásának rekonstruálására In: Miklós Péter (szerk.): i. m. 275–282. old.
17. Julier Ferenc (1933): 1914–1918, A világháború magyar szemmel. Magyar Szemle Társaság. Budapest. 282–286.
18. Potter, Elmar B.–Nimitz, Chester (szerk.) (1974): Seemacht, Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart. Bernard & Graefe Verlag für Wehrwesen. München. 359. old.
19. Bayer von Bayersburg, Heinrich (1960): Österreichs Admirale 1719–1866. Bergland Verlag. Wien. 38–39. és 47. old. A korai Habsburg-haditengerészetről magyar nyelven jó áttekintést ad Krámlí Mihály (1998): A császári-királyi haditengerészet, 1797–1866. Hadtörténelmi Közlemények. 1998/2. szám. 425–475. old. Az első magyar tengernagy kérdését tisztázza Nagy Miklós Mihály (2003): Boldog békeidők... 41–43. old.
20. Nagy Miklós Mihály (2013): Szarajevó és Lausanne között, Az első világháború geográfiája. In: Uő (szerk.): A történész igazsága és magányossága, Tanulmányok a 65. éves Raffay Ernő tiszteletére. Kárpátia Stúdió. Budapest. 55–76. old.
21. Az első világháborúnak a tengeri térségekre történő kiterjedésével kapcsolatban a maga egyszerűségében is jó térképi ábrázolást nyújt: Gorskov, Szergej G. (1983): Az állam tengeri hatalma. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest. 160. old. Az egész világháború tengeri hadszíntereire vonatkozóan lásd: Potter, Elmar B. – Nimitz, Chester (szerk.) (1974): i. m. 343–444. old. Az első világháború hadműveleteinek – közöttük a világóceánon folyó küzdelemnek – politikátörténeti áttekintését viszonylag modern szemszögből adja: Galántai József (1980): Az első világháború. Gondolat. Budapest.
22. Horthy Miklós (1990): i. m. 97. old.
23. Az osztrák-magyar haditengerészet nagyságáról és működéséről lásd: Csonkaréti Károly (2001): i. m., valamint Uő (2007): Gyorsmerülés, Az osztrák-magyar haditengerészet tengeralattjáróinak története 1907–1918. Zrínyi Kiadó. Budapest. Az említett tengerek kérdéskörét tárgyalja: Cholnoky Jenő (1915): A Földközi-tenger és kijárói. Magyar Adria Egyesület. Budapest; valamint Prinz Gyula (1916): Harc a tengerért. Magyar Adria Egyesület. Budapest.
24. Havass Rezső (1881): Fiume. Földrajzi Közlemények. 1881. évi kötet. 242. old.; Sokol Hans H. (1972): Seemacht Österreich, Die Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine 1382–1918. Verlag Fritz Molden. Wien – München – Zürich. 185. old.
25. A tengeri uralom földrajzi feltételrendszerével, valamint történelmi koronkénti megjelenésével kapcsolatban az alábbi szakirodalomra támaszkodtunk: Ratzel, Friedrich (1903): Die geographische Bedingungen und Gesetze des Verkehrs und der Seestrategik. Geographische Zeitschrift. 1903/9. szám. 489–513. old.; März, Josef (1931): Die Ozeane in der Politik und Staatenbildung. Ferdinand Hirt. Breslau.; Nagy Miklós Mihály (1999): A tengeri hatalom geopolitikája. In: Pap Norbert–Tóth József (szerk.): Első magyar politikai földrajzi konferencia – Változó világ, átalakuló politikai földrajz, Konferenciakötet. Janus Pannonius Tudományegyetem Természettudományi Kar Földrajzi Intézete. Pécs. 293–298. old.
26. Wegener, Edward (1974): Die Elemente von Seemacht und maritimer Macht. In: Mahnke, Dieter–Schwarz, Hans-Peter (szerk.): Seemacht und Aussenpolitik. Alfred Metzner Verlag-GmbH. Frankfurt am Main. 25–58. old.
27. Anton Haus tengernagyáról lásd: Halpern, Paul G. (1998): Anton Haus, Österreich–Ungarns Goßadmiral. Verlag Styria. Graz–Wien–Köln. A haditengerészet nyílt tengeri tevékenységének összefoglalását adja Wallisch, Friedrich (1956): Die Flagge Rot-Weiß-Rot, Männer und Taten der österreichischen Marine in vier Jahrhunderten. Verlag Styria, Graz–Wien–Köln. A folyamórség tevékenységével – miután az nem érinti Horthy Miklós pályafutását – tanulmányunkban nem foglalkozunk. Így csak megadhatjuk a kérdéskör általunk ismert legfontosabb szakirodalmát. Hardy Kálmán (1931): Dunai flottillánk a világháborúban. Hadtörténelmi Közlemények.

- 1931/3–4. szám. 195–229. old.; Csonkaréti Károly (1980): Hadihajók a Dunán. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest; Uő – Benczúr László (s. d.): Haditengerészek és folyamőrök a Dunán, 1870–1945. Zrínyi Kiadó. Budapest.
28. Braun Tivadar (1922–1923): Hajóhadunk olaszországi első haditette 1915-ben. Hadtörténelmi Közlemények. 1922–1923. évi kötet. 433–447. old.
29. Horthy Miklós (1990): i. m. 100. old.
30. Horthy Miklós (1990): i. m. 101. old.
31. Csonkaréti Károly (2001): i. m. 192. old.
32. Csonkaréti Károly (2001): i. m. 191. old.
33. Horthy Miklós (1990): i. m. 107–108. old.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Bencsik Gábor (2001): Horthy Miklós, A kormányzó és kora. M. Mercurius. Budapest. 283 p.
- Cholnoky Jenő (1915): A Földközi-tenger és kijárói. Magyar Adria Egyesület. Budapest. 50 p.
- Csonkaréti Károly (1980): Hadihajók a Dunán. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest. 275 p.
- Csonkaréti Károly (2001): Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészete 1867–1918. Kossuth Kiadó. Budapest. 218 p. + 32 t.
- Csonkaréti Károly (2007): Gyorsmerülés, Az osztrák-magyar haditengerészet tengeralattjáróinak története 1907–1918. Zrínyi Kiadó. Budapest. 208 p.
- Csonkaréti Károly–Benczúr László (s. d.): Haditengerészek és folyamőrök a Dunán, 1870–1945. Zrínyi Kiadó. Budapest. 291 p.
- Gorskov, Szergej G. (1983): Az állam tengeri hatalma. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest. 476 p.
- Gulyás László (2012): A Horthy-korszak külpolitikája I. Az első évek 1919–1924. Attraktor Kiadó. Máriabesnyő. 2012.
- Halpern, Paul G. (1998): Anton Haus, Österreich-Ungarns Goßadmiral. Verlag Styria. Graz – Wien – Köln. 360 p. + 16 t.
- Julier Ferenc (1933): 1914–1918, A világháboru magyar szemmel. Magyar Szemle Társaság. Budapest. 32 p. + 3 t.
- Karsai Elek (1963): A budai Sándor-palotában történt, 1919–1941. Táncsics Könyvkiadó. Budapest, 567 p. + 92 t.
- Krámlí Mihály (1998): A császári-királyi haditengerészet, 1797–1866. Hadtörténelmi Közlemények. 1998/2. szám. 425–475. old.
- Mahncke, Dieter–Schwarz, Hans-Peter (szerk.) (1974): Seemacht und Aussenpolitik. Alfred Metzner Verlag-GmbH. Frankfurt am Main. 554 p.
- März, Josef (1931): Die Ozeane in der Politik und Staatenbildung. Ferdinand Hirt. Breslau. 120 p.
- Miklós Péter (szerk.) (2010): Újragondolt negyedszázad, Tanulmányok a Horthy-korszakról. Belvedere Meridionale. Szeged. 380 p.
- Montgomery, John Flournoy (1993): Magyarország, a vonakodó csatlós. Zrínyi Kiadó. Budapest. 246 p.
- Nagy Miklós Mihály (1999): A tengeri hatalom geopolitikája. In: Pap Norbert – Tóth József (szerk.): Első magyar politikai földrajzi konferencia – Változó világ, átalakuló politikai földrajz, Konferenciakötet. Janus Pannonius Tudományegyetem Természettudományi Kar Földrajzi Intézete. Pécs. 293–298. old.
- Nagy Miklós Mihály (2001): Horthy Miklós, a világljáró tengerész. Jászkunság. 2001/1–2. szám. 22–29. old.
- Nagy Miklós Mihály (2003): Boldog békeidők haditengerészei, A k. u. k. hadiflotta utazástörténete. Kornétás Kiadó. Budapest. 430 p.
- Nagy Miklós Mihály (2010): Utazástörténeti vonások Horthy Miklós portréjához. In: Miklós Péter (szerk.): Újragondolt negyedszázad, Tanulmányok a Horthy-korszakról. Belvedere Meridionale. Szeged. 343–353. old.

- Potter, Elmar B.–Nimitz, Chester (szerk.) (1974): Seemacht, Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart. Bernard & Graefe Verlag für Wehrwesen. München. 1201 p.
- Prinz Gyula (1916): *Harc a tengerért.* Magyar Adria Egyesület. Budapest. 58 p.
- Ratzel, Friedrich (1903): Die geographische Bedingungen und Gesetze des Verkehrs und der Seestrategie. *Geographische Zeitschrift.* 1903/9. szám. 489–513. old.
- Sakmyster, Thomas (2001): *Admirális fehér lovon,* Horthy Miklós 1918–1944. Helikon Kiadó. Budapest. 387 p.
- Sokol, Hans H. (1972): *Seemacht Österreich, Die Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine 1382–1918.* Verlag Fritz Molden. Wien–München–Zürich. 224 p.
- Vas Zoltán (1969): *Őfelsége szárnysegédje: Horthy Miklós.* Szépirodalmi Kiadó. Budapest. 630 p.
- Vas Zoltán (1971): *Horthy, vagy A király? 1920–21.* Szépirodalmi Kiadó. Budapest. 335 p.
- Vas Zoltán (1977): *Horthy [Harmadik kiadás].* Szépirodalmi Kiadó. Budapest. 717 p.
- Wallisch, Friedrich (1956): *Die Flagge Rot-Weiß-Rot, Männer und Taten der österreichischen Marine in vier Jahrhunderten.* [Második, átdolgozott kiadás] Verlag Styria, Graz–Wien–Köln. 334 p. + 12 t.