

TÖRTÉNELMI SZEMLE

A BÖLCSESZETTUDOMÁNYI KUTATÓKÖZPONT
TÖRTÉNETTUDOMÁNYI INTÉZETÉNEK FOLYÓIRATA

2020 1.
LXII. ÉVFOLYAM SZÁM

Vadas András
Folyómeder-dinamika és birtokhatár-változás
a középkori Magyarországon

Katona Csaba
Bulgária belépése az első világháborúba
a magyar sajtó tükrében

Turbucz Dávid
Horthy Miklós a világ körül

Az 1526-os mohácsi csata helye
Varga Szabolcs, Pap Norbert, Gyenizse Péter,
Kitanics Máté, Szalai Gábor, Sudár Balázs,
B.Szabó János és Máté Gábor írásai



Szerkesztők

TRINGLI ISTVÁN
felelős szerkesztő

FÓNAGY ZOLTÁN, NEUMANN TIBOR, OBORNI TERÉZ, PÓTÓ JÁNOS
rovatvezetők

DETRE ANDRÁS
szerkesztőségi munkatárs

Szerkesztőbizottság

MOLNÁR ANTAL
elnök

BORHI LÁSZLÓ, ERDŐDY GÁBOR, FODOR PÁL,
GLATZ FERENC, ORMOS MÁRIA,
OROSZ ISTVÁN, PÁLFFY GÉZA, PÓK ATTILA,
SOLYMOSI LÁSZLÓ, SZAKÁLY SÁNDOR,
SZÁSZ ZOLTÁN, VARGA ZSUZSANNA

A szerkesztőség elektromos postája:
tortenelmiszemle@btk.mta.hu

*Kérjük szerzőinket, hogy kézírataikat
a közlési szabályzatnak megfelelően készítsék el,
amely honlapunkon érhető el:
<http://www.tti.hu/kiadvanyok/folyoiratok/tortenelmi-szemle.html>*

A 2020-as évfolyam megjelenését
a Nemzeti Kulturális Alap és a Magyar Tudományos Akadémia támogatja



ISSN 0040-9634

TARTALOMJEGYZÉK

LXII. évfolyam, 2020. 1. szám

TANULMÁNYOK

- Vadas András** • Folyómeder-dinamika és birtokhatár-változás a középkori Magyarországon 5
- Turbucz Dávid** • Horthy Miklós a világ körül. Világ körüli út a Saida fedélzetén, 1892–1894 19
- Katona Csaba** • Bulgária belépése az első világháborúba a magyar sajtó tükrében 31
- AZ 1526-OS MOHÁCSI CSATA HELYE**
- Varga Szabolcs** • Megjegyzések II. Lajos király halálához 57
- Pap Norbert – Gyenizse Péter – Kitanics Máté – Szalai Gábor** • II. Lajos halálának helye 73
- Pap Norbert – Gyenizse Péter – Kitanics Máté – Szalai Gábor** • Az 1526. évi mohácsi csata helyszíneinek földrajzi jellemzői 111
- Sudár Balázs** • Földvár falu a török korban 153
- B. Szabó János** • Sem nem Majs, sem nem Sátorhely. Megjegyzések Pap Norbert és szerzőtársai Sátorhely vagy Majs? című tanulmányához 169
- Pap Norbert – Kitanics Máté – Gyenizse Péter – Szalai Gábor** • Reflexiók B. Szabó János „Egy Mátyás-kori oklevél...” és „Sem nem Majs, sem nem Sátorhely” című tanulmányaiban vázolt koncepciójára 179
- B. Szabó János – Máté Gábor** • Észrevételek a történeti források interpretációs lehetőségeiről és az interpretáció határaitól a mohácsi csatamező új földrajzi kutatása kapcsán 189
- MEGEMLÉKEZÉS**
- Gyarmati György** • Ormos Mária (1930–2019) 203
- Erdélyi Gabriella** • Péter Katalin (1937–2020) 207

HORTHY MIKLÓS A VILÁG KÖRÜL

Világ körüli út a Saida fedélzetén, 1892–1894

TURBUCZ DÁVID

MIKLÓS HORTHY AROUND THE WORLD GLOBE
Trotting onboard the Saida, 1892–1894

Within the huge corpus of works dealing with the life of Miklós Horthy, the number of those devoted to his career in the navy is fairly limited, and the majority of this small number makes no use of archival sources at all. The present paper is aimed to partly fill that gap, by reconstructing Miklós Horthy's journey around the world between 1892 and 1894, a journey that played a key role in the socialization of Horthy and in the shaping of his view of the world.

Keyword: Miklós Horthy as navy officer, navy, journey

Azzal kapcsolatban, hogy Horthy Miklós miért is választotta a tengerésztiszti pályát, egyetlen forrással rendelkezünk. A volt kormányzó emlékiratai szerint: „amikor elhatároztam, hogy tengerésztiszt leszek, dehogyis gondoltam tengeri csatákra és győzelmekre, csupán arra vágytam, hogy a széles nagy világot megismerhessem. Utazni, minél többet és minél messzebbre utazni! Ezt tűztem ki céloomul.”¹ Majd később hozzátette, hogy „minden fiatal tengerésztiszt legfőbb vágya, hogy a távoli világrészekbe utazhassék”.²

Ugyan születtek már publikációk a későbbi államfő tengerésztiszti pályafutásáról,³ azonban életrajzának a bécsi állami levéltárban fellelhető forrásokon alapuló feldolgozására még nem került sor.⁴ Érvényes ez a Saida korvett fedélzetén, 1892 és 1894 között megtett világ körüli útra vonatkozóan is. Az utazással először Pilch Jenő hadtörténész foglalkozott 1928-ban megjelent Horthy-életrajzában, amelynek megírásához – eddig

Turbucz Dávid, PhD, posztdoktor kutató, BTK TTI, Horthy-korszak Témacsoport. A tanulmány megírásához szükséges kutatás a Tempus Közalapítvány (Collegium Hungaricum Ösztöndíj) támogatásával valósult meg 2016-ban.

1 Horthy Miklós: *Emlékirataim*. Bp., 2011. (Emlékezések) 10.

2 Uo. 16.

3 Sipos Péter: Előportré a névadóhoz. Horthy Miklós, a tengerésztiszt. *Világosság* 34 (1993) 6. sz. 18–25.; Csonkaréti Károly: *Horthy, a tengerész*. Bp., 1993.; Turbucz Dávid: *Horthy Miklós*. Bp., 2011. 19–65.; Catherine Horrel: *Horthy*. Bp., 2017. (History Könyvek) 19–76.

4 A releváns iratok lelőhelyei: Österreichisches Staatsarchiv (Wien) Kriegsarchiv Neues Marinearchiv. (= ÖStA KA NMA.) Marinesektion des Kriegsministeriums Präsidial-Kanzlei. (= MS PK.) Operations-Kanzlei. (= MS OK.) A pontos jelzeteket lásd később.

egyetlenként – bécsi levéltári forrásokat is használt.⁵ Csonkaréti Károly,⁶ Kerepeszki Róbert,⁷ Nagy Miklós Mihály,⁸ e sorok írója,⁹ és Catherine Horel¹⁰ ugyanis kizárólag Horthy Miklós emlékirataira és a Monarchia haditengerészetének hivatalos – publikált – jelentéseire támaszkodtak.

Horthy Miklós már a fiumei Haditengerészeti Akadémián is részt vett hosszabb-rövidebb hajóutakon a nyári behajózások alkalmával, eleinte az Adria-, majd a Földközi-tengeren.¹¹ 1886 őszén, a Haditengerészeti Akadémia befejezését követően újabb utakra került sor – például a barcelonai világkiállításon való részvétel miatt –, elsősorban a Földközi-tengeren. Ezek az utak az akadémián megszerzett ismeretek elmélyítését és gyakorlati tapasztalatok szerzését célozták, amelyek a tengerésztszti vizsga letételéhez nélkülözhetetlenek voltak.¹² Az első¹³ úti célok közé Spanyolország (kétszer),¹⁴ Szicília, Málta, Tunézia,¹⁵ majd Konstantinápoly és a Fekete-tenger tartozott.¹⁶ Az igazán nagy utazásra, amelyre a pályaválasztáskor gondolhatott, csak ezeket követően került sor.

1867 és 1914 között az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének hajói rendszeresen részt vettek különféle expedíciókon, amelyek – az Adria- és a Földközi-tenger mint hazai vizek mellett – a világ távoli földrészeit is érintették (Észak-, Közép- és Dél-Amerika, Ázsia, Északi-sark, Afrika, Ausztrália). Világ körüli utak lebonyolítására is sor került. A hajóutak konkrét tudományos és diplomáciai célokat is szolgálhattak, azon túl, hogy a Monarchia tengeri hatalmát igyekeztek demonstrálni.¹⁷ Korszakunkban több útleírás is megjelent haditengerészek tollából. Horthy Miklós azonban nem sorolható közéjük: emlékirata nem tekinthető útleírásnak, ráadásul azt évtizedekkel később készítette, így adatai sok esetben pontatlanok. A kortárs útleírások közül kiemelendő Ferenc Ferdinánd útinaplója. A trónörökös útja szinte egy időben zajlott Horthy világ körüli útjával, sőt,

⁵ Pilch Jenő: *Horthy Miklós*. Bp., 1928. 12–14.

⁶ Csonkaréti: *Horthy, a tengerész*, 18–23.

⁷ Kerepeszki Róbert: *Overseas Travel as a Shaping Force of World View. The Case of Miklós Horthy*. In: *Global Encounters – European Identities. Europe and the Wider World V*. Ed. Mary N. Harris – Anna Agnarsdóttir – Csaba Lévai. Pisa, 2010. 259–270.

⁸ Nagy Miklós Mihály: *Utazástörténeti vonatkozások Horthy Miklós portréjához*. In: *Újragondolt negyedszázad. Tanulmányok a Horthy-korszakról*. Szerk. Miklós Péter. Szeged, 2010. 343–353.

⁹ Turbucz: *Horthy*, 25–29.

¹⁰ Horel: *Horthy*, 38–40.

¹¹ Turbucz Dávid: „Mi tagadás, nem tartoztam a szorgalmas tanulók közé”. Horthy Miklós a fiumei Haditengerészeti Akadémián. *Történelmi Szemle* 60 (2019) 61–74.

¹² *Organische Vorschrift für das Personale der k. u. k. Kriegs-Marine. IX. Hauptstück: Beförderung*. Wien, 1890. 1–2.; *Organische Vorschrift für das Personale der k. u. k. Kriegs-Marine. V. Hauptstück: Prüfungen* Wien, 1891. 49.

¹³ Értsd az Adria-tengeren kívüli.

¹⁴ Lásd például ÖStA KA NMA. MS OK. 1887. Kt. 14. V 9/13 Nr. 1285., V 9/14 Nr. 1437., V 9/15 Nr. 1545., V 9/16 Nr. 1642., V 9/17 Nr. 1735.; 1888. Kt. 21. V 3/12 Nr. 714., V 3/13 Nr. 746., V 3/14 Nr. 771., V 3/16 Nr. 824.

¹⁵ Lásd például ÖStA KA NMA. MS OK. 1889. Kt. 30. V 11/3 Nr. 267., V 11/4 Nr. 331., V 11/5 Nr. 403., V 11/6 Nr. 484.

¹⁶ Lásd például ÖStA KA NMA. MS OK. 1890. Kt. 38. V 11/10 Nr. 726., V 11/11 Nr. 858., V 11/12 Nr. 936., V 11/14 Nr. 1029., V 11/17 Nr. 1272., V 11/18 Nr. 1172.

¹⁷ Nagy Miklós Mihály: *Boldog békeidők haditengerészei. A k. u. k. hadiflotta utazástörténete*. Bp., 2003.; Wilhelm M. Donko: *Österreichs Kriegsmarine in Fernost. Alle Fahrten von Schiffen der k. u. k. Kriegsmarine nach Ostasien, Australien und Ozeanien von 1820 bis 1914*. Berlin, 2013.

az útvonalat tekintve is volt átfedés, bár nem találkoztak egymással.¹⁸ Alfred Kuodelka, a Monarchia haditengerészetéről szóló, 1899-ben megjelent könyvében szintén közölt két útleíró fejezetet.¹⁹ Gáspár Ferenc is beszámolt arról a világ körüli útról, amelyen tengerészként részt vett.²⁰

Jelen tanulmány Horthy Miklós 1892 és 1894 közötti útját mutatja be öt szakaszra osztva, egyúttal elhelyezve azt haditengerészeti pályafutásában.

Az út első szakasza: az utazás kezdete

Horthy Miklós 1892. augusztus 24-én kezdte meg a szolgálatát a 2500 tonna vízkiszorítású Saida korvett fedélzetén.²¹ A hajó az 1870-es évek második felében épült és azóta kisebb szünetekkel folyamatosan szolgálatban állt: az európai úti célokon kívül járt Észak- és Dél-Amerikában, Kelet-Afrikában, Indiában és Ausztráliában is. A fából épült, öt kazánnal felszerelt vitorlás hajót 1892-ben újabb missziós útra választották ki,²² amelyen legfiatalabb tisztként, sorhajózáslósként a fiatal Horthy is részt vehetett. A hajó parancsnoka Moriz Sachs fregattkapitány, Ferenc József korábbi szárnysegédje volt.²³

1892. szeptember 1-jén, a szokásos előkészületek, azaz a hajó fegyverekkel, lőszerral, navigációs és egyéb eszközökkel, több hónapra elegendő szénrel és élelmiszerrel történő felszerelése után kezdte meg a Saida Indiát, Ausztráliát és a Csendes-óceáni-szigeteket érintő útját.²⁴ Első állomása, amelyet különösebb esemény nélkül ért el, Egyiptom volt. Port Szaid kikötőjébe, a Szezei-csatorna bejáratához szeptember 28-án érkeztek meg. A piramisok, a szfinx, az ókori civilizáció romjai, kiegészülve az arab és az angol hatásokkal – Port Szaid és Szuez akkoriban szinte angol városnak volt tekinthető –, mély benyomást tettek a Saida tisztjeire és legénységére, így Horthy Miklósról is. Miután a hajó parancsnoka tájékozódott a kairói egészségi viszonyokról, engedélyezte néhány tisztnek, hogy pár napos szabadságuk alatt ellátogassanak oda.²⁵ Ez lehetővé tette, hogy „megismerhessük Egyiptom látnivalóit, a piramisokat, pompás mecseteket, gazdag múzeumokat

¹⁸ Franz Ferdinand von Österreich-Este: „Die Eigeboneren machten keinen besonders günstigen Eindruck”. *Tagebuch meiner Reise um die Erde 1892–1893*. Hrsg. Frank Gerbert. Wien, 2013.

¹⁹ Alfred Frh. v. Koudelka: *Die k. u. k. Kriegsmarine*. Wien, 1899. [Reprint: Schleinbach, 2011.] 271–400.

²⁰ Gáspár Ferenc: *Negyven ezer mérföld vitorlával és gőzzel*. Szeged, 1892.

²¹ ÖStA KA NMA. MS PK. 1892. Kt. 331. VIII 8/11. Nr. 1876.; *Rangs- und Eintheilungs-Liste der k.k. Kriegsmarine. Richtig gestellt bis 1 September 1892*. Wien, 1892. 142–143.

²² ÖStA KA NMA. MS OK. 1892. Kt. 52. I 1/4 Nr. 786.; Wladimir Aichelburg: *Register der k. (u.) k. Kriegsschiffe. Von Abbondanza bis Zrínyi*. Wien–Graz, 2002. 379–380.; Csonkaréti: *Horthy, a tengerész*, 18.

²³ *Rangs- und Eintheilungs-Liste der k.k. Kriegsmarine*, 142–143.

²⁴ ÖStA KA NMA. MS OK. 1892. Kt. 57. V 22/3 Nr. 1391. A Saida parancsnokának rendszeres – körülbelül két-hetente írt – jelentéseit két csoportba lehet osztani: úti jelentések (*Reiseberichte*) és az út fontosabb eseményeit összefoglaló jelentések (*Vorfallenhätsberichte*). Az úti jelentések az időjárási viszonyokkal, az útiránnyal kapcsolatos alapvető információkat tartalmazzák, míg az út adott szakasza során történteket a másik típusú beszámolók foglalják össze.

²⁵ ÖStA KA NMA. MS OK. 1892. Kt. 57. V 22/4 Nr. 1494.

– de egyúttal a szórakozóhelyeket is”.²⁶ Horthy azonban nem a kulturális élményeit osztotta meg emlékiratainak olvasóival, hanem a szórakozással, a vadászatokkal kapcsolatos eseményeket vagy anekdotisztikus történeteket mesélt el.²⁷ (Lefírta például egy kölcsön-szerzés történetét.) A szabadságolt tisztek 1892. október 2-án, Szuezen tértek vissza a csatornán időközben áthajózott Saida fedélzetére.²⁸ Horthy Miklós a Szezei-csatornát tehát akkor nem látta.

A korvett ezt követően folytatta útját Áden, a térség fontos angol támaszpontja felé a Vörös-tengeren, ahol gyakran uralkodott szélcsend és rettenetes hőség.²⁹ A vitorlás, mint említettem, kazánokkal is fel volt szerelve: a Monarchia haditengerészete átmeneti időszakát élte a fatestű vitorlás, illetve a gőzenergiával hajtott, vasból és acélból készült hajók között. A Saida az út során elsősorban a vitorláját használta, de az időjárás viszonyok – főleg a szélcsend – időnként megkövetelték a kazánok alkalmazását.³⁰ Az összesített adatok szerint a huszonegy hónapig tartó út során a korvett 36 313 tengeri mérföldet tett meg, ebből 26 945 mérföldet vitorlával.³¹

Szuezből Ádenbe tizenegy napig tartott az út, ahova így 1892. október 13-án érkeztek meg.³² Erre a szakaszra esett október 4-e, az uralkodó névnapja, amit a szolgálati szabályzat előírásai szerint megünnepeltek.³³

Az út második szakasza: India

Az utazás egyik legfontosabb szakasza Indiához, pontosabban a kikötővárosokhoz, tehát a szubkontinens kicsi, de jelentős részeihez kötődött. A kikötők ugyanis a gyarmatosító nagyhatalmak politikai, katonai és gazdasági jelenlétét szimbolizálták, rajtuk keresztül valósult meg a kontinensek közötti kapcsolatteremtés.³⁴

A kikötőkben a cs[ászári]. és kir[ályi]. haditengerészet tisztjei képet alkothattak a brit gyarmatosításról. A Saida India központi kikötőinél szakította meg útját: Bombayben 1892. november 3–17., Colombóban december 3–8., Kalkuttában pedig 1893. január 3–17. között tartózkodott.³⁵

²⁶ Horthy: *Emlékirataim*, 17.

²⁷ Nagy: *Utazástörténeti vonások*, 251–353.

²⁸ ÖStA KA NMA. MS OK. 1892. Kt. 57. V 22/4 Nr. 1494.

²⁹ ÖStA KA NMA. MS OK. 1892. Kt. 55. IV 22/3 Nr. 1493.; Horthy: *Emlékirataim*, 18. Áden térségbeli szerepéhez lásd Kenneth McPherson: *Port Cities as Nodal Points of Change. The Indian Ocean, 1890s–1920s*. In: *Modernity and Culture. From the Mediterranean to the Indian Ocean*. Ed. Leila Tarazi Fawaz – C. A. Bayly – Robert Ilbert. New York, 2002. 87.

³⁰ ÖStA KA NMA. MS OK. 1892. Kt. 57. V 22/4 Nr. 1494.

³¹ *A cs. és kir. hadi tengerészet jelentése az 1894-ik évről*. Bécs, 1895. 48.

³² ÖStA KA NMA. MS OK. 1892. Kt. 55. IV 22/3 Nr. 1493.

³³ Uo. 1892. Kt. 57. V 22/4 Nr. 1494.

³⁴ Az indiai kikötők szerepéhez lásd Kenneth McPherson 29. jegyzetben hivatkozott tanulmányát.

³⁵ ÖStA KA NMA. MS OK. 1892. Kt. 55. IV 22/4 Nr. 1610., IV 22/5 Nr. 1829.; 1893. Kt. 64. IV 13/1 Nr. 114. és IV 13/2 Nr. 325.

Megérkezésekor a korvett – ahogyan az út más állomásain is – tisztelgő lövéseket adott le. A horgonyvetés után kezdetét vették a tisztelgő látogatások. A kikötői és városi hatóságok, illetve a brit gyarmattartók reprezentánsai (a kormányzó, a helyőrség parancsnoka, a kikötő parancsnoka stb.) meglátogatták Sachs kapitányt a fedélzeten, amely látogatásokat ő még aznap vagy egy-két napon belül viszonzott. (Előfordult fordított sorrend is.) A kapcsolatfelvételtől a Monarchia diplomatái sem maradtak ki. Bombayben például – amelynek kikötője Anglia gazdasági, politikai és katonai jelenlétének egyik központjaként fontos szerepet töltött be Európa és Ázsia összekötésében –, amint megérkezett a Saida, egy kikötői tiszt, illetve egy angol tengerésztiszt jött a fedélzetre, hogy üdvözlje a Saida parancsokat és a hajón szolgáló tiszteket. Colombóban – amelynek jelentősége Bombayhez hasonlóan a Szezei-csatorna megnyitása után nőtt meg³⁶ – tiszteletüket tették a fedélzeten angol tisztek, ahogyan a cs. és kir. konzul is.³⁷

Az események másik kategóriáját alkották a társasági események: vadászatok, póljátékok, lóversenyek, vacsorák, táncos mulatságok, színházi előadások stb. A Saida tisztjei indiai állomásaikon rendszeresen meghívást kaptak ezekre, ahogyan a kikötővárosokban működő klubokba is. Bombayben a Royal Jacht Klub látta őket vendégül, Colombóban pedig a Colombo Klub, ahol az utazóknak lehetősége nyílt a kapcsolatépítésre, mindenekelőtt angol tisztekkel. A legkiemelkedőbb társaséleti eseményre Kalkuttában került sor, ahol az indiai alkirály díszebédet és udvari bált rendezett néhány nappal a Saida 1893. január 3-i megérkezése után. Sachs kapitány és több tisztje – közöttük Horthy Miklós is –, meghívást kapott a bálra, amelynek során az alkirály audiencián fogadta a Saida parancsnokát. A haditengerészet éves jelentése szerint a Saida tisztikara „a hivatalos, mint nem hivatalos körök részéről a legkitüntetőbb bánásmódban részesült”.³⁸ Horthy Miklós így fogalmazta meg ugyanezt: „ez alkalommal [az alkirály bálján – T. D.] megismerhettük India fővárosának egész előkelő társaságát”.³⁹ Január 16-án, elutazás előtt újabb fogadásra került sor az alkirálynál, amelyen az éppen Kalkuttában tartózkodó indiai hercegek és főurak is részt vettek.⁴⁰

Néhány napos szabadságaik alkalmával a tisztek egyéni vagy csoportos programokat is szervezettek. Horthy Bombayben kapott két nap szabadságot, hogy párdücvadászaton vehessen részt, amely végül eredménytelenül végződött.⁴¹ Mindenesetre lehetősége nyílt legalább felületesen bepillantani az indiai vadászatok világába.⁴² Másokhoz hasonlóan,

³⁶ Colombo kikötőjének változó szerepéhez Sujit Sivasundaram: *Towards a Critical History of Connection. The Port of Colombo, the Geographical “Circuit,” and the Visual Politics of New Imperialism, ca. 1880–1914.* In: *Comparative Studies in Society and History* 59 (2017) 346–384.

³⁷ Az indiai kikötőkben eltöltött időről lásd ÖStA KA NMA. MS OK. 1892. Kt. 52. I 1/4 Nr. 1794.; Kt. 57. V 22/6 Nr. 1830.; 1893. Kt. 66. V 13/1 Nr. 113. és V 13/2 Nr. 326.

³⁸ A cs. és kir. hadi tengerészet jelentése az 1893-ik évről. Bécs, 1894. 34.

³⁹ Horthy: *Emlékirataim*, 20.

⁴⁰ ÖStA KA NMA. MS OK. 1892. Kt. 57. V 22/6 Nr. 1830.; 1893. Kt. 66. V 13/1 Nr. 113., V 13/2 Nr. 326.

⁴¹ Ceylonban [Srí Lanka] Horthy Miklósnak nem volt módja elefántokra és vadbivalyokra vadászni, ahogyan a tigrisvadászat is elmaradt a Gangesz deltájában. Horthy: *Emlékirataim*, 19–20.

⁴² Az indiai vadászatokhoz lásd Julie Elaine Hughes: *Animal Kingdoms. Princely Power, the Environment, and the Hunt in Colonial India.* Austin, 2009. [Dissertation.]

Horthy is sor kerített kisebb utazásra: Kalkuttából Kőrösi Csoma Sándor dardzsilingi sírját kereste fel, megszakítva ezzel a „pólójátékok, lóversenyek, meghívások és színházi előadások” sorát, amelyek „annyira elszórakoztatták”.⁴³ A három indiai állomáson töltött idő tehát meglehetősen eseménydúsán telt el.⁴⁴

Az indiai benyomásokat felidézve Horthy fontosnak érezte értékelni a brit gyarmatosítás szerepét, jelentőségét és eredményeit. Általánosságban – nemcsak a brit gyarmatokra vonatkozóan – megjegyzi, hogy „a fehér ember uralma az idegen földrészek és országok felett szilárdan áll, ehhez semmi kétség sem fért”. Majd így folytatta: „Viktória angol királynő uralkodása idején [...] korlátlanul érvényesült a büszke mondás: Britannia rules the waves, s ennek utunk folyamán számos mély hatást keltő példáját tapasztalhattuk. [...] Mindaz, amit csak Indiából láthattunk, az angolok kiváló gyarmatosító tehetségét bizonyította.” Példaként említette, hogy „féken tartották északon a nyugtalan törzseket, [...] gátat vetettek a hinduk és a muzulmánok örökös összetűzéseinek. Gazdasági téren gondoskodtak a folyamok szabályozásáról, és öntözés révén, főként Pandzsábben, nagy kiterjedésű termőföldeket varázsoltak elő. Országutakat és vasutakat építettek, egyszóval civilizációt és gazdagságot teremtettek, kevés erővel a rendet is fenntartották.”⁴⁵

Bár ezeket a gondolatokat évtizedekkel később vetette papírra, nincs okunk feltételezni, hogy fiatalkorában lényegesen eltérő módon értékelte volna az angol gyarmatbirodalmat. Horthy kritikátlan módon mutatta be az angol gyarmatosítást, annak negatív hatásairól egy szót sem ejtett. Lehetséges, hogy ezeket fel sem ismerte, mivel a tisztársaival együtt lényegében kizárólag angol tisztekkel, illetve a helyi elit azon tagjaival érintkezett, akik érdekeltek voltak a gyarmatosítás fenntartásában. Személyes tapasztalatai fontos szerepet játszhattak Anglia iránt érzett csodálatának kialakulásában, amely egész életében végigkísérte.⁴⁶ Persze nem zárható ki, hogy már a Haditengerészeti Akadémián folytatott tanulmányai vagy korábbi utazásai során szerzett élményei megalapozták pozitív elfogultságát, és az Indiában töltött két hónap csak elmélyítette azt. A huszonöt éves tengerésztiszt rendkívüli módon tisztelte a gyarmatosító nagyhatalmakat, különösen a briteket. A maga korában nem volt egyedül ezzel, sem azzal a meggyőződéssel, hogy a britek nélkül a gyarmatosított területek népessége saját erejéből nem lenne képes önállón, de legalábbis rendezett és civilizált életre.⁴⁷ Életre szóló hatást gyakorolt rá a hatalma csúcsán álló Nagy-Britannia, a tengeri világhatalom, annak katonai, gazdasági és politikai teljesítőképesége.⁴⁸ Elsősorban azért csodálta a gyarmatosítót, mert egyensúlyt tudott tartani India népei között,⁴⁹ az 1857-es szípojfelkelés után létre tudott hozni

⁴³ Horthy: *Emlékirataim*, 20.

⁴⁴ ÖStA KA NMA. MS OK. 1892. Kt. 57. V 22/6 Nr. 1830.; 1893. Kt. 66. V 13/1 Nr. 113., V 13/2 Nr. 326.; Horthy: *Emlékirataim*, 18–21.

⁴⁵ Uo. 16–17., 20–21.

⁴⁶ A brit gyarmatbirodalomról lásd Niall Ferguson: *Empire. How Britain Made the Modern World*. London, 2004.

⁴⁷ Ezért fogalmazott így az emlékirataiban: „Napjainkban [1945 után] India és Pakisztán részéről egyaránt feszült a helyzet. Kérdés, hogy nem szenved-e a lakosság az úgynevezett felszabadulás kétes szerencsésének következményeitől.” Horthy: *Emlékirataim*, 21.

⁴⁸ Turbucz: *Horthy*, 28.

⁴⁹ Horel: *Horthy*, 38.

egy olyan gyarmati berendezkedést, amely „kevés emberrel”⁵⁰ tartotta fenn a rendet. Ebben a rendszerben a brit hadsereg és adminisztráció – élén az alkirályal – jelentette a gyarmatosítók hatalmának alapját, de fontos szerepet töltöttek be az angolokkal együttműködő helyi elitek (fejedelmek, hercegek, maharadszák) is, akik irányították a lokális közigazgatást. A briteknek így a helyi elitekkel kellett megegyezésre jutniuk, onnantól kezdve a helyi közigazgatással már nem kellett foglalkozniuk, így viszonylag könnyen uralmuk alatt tarthattak egy szubkontinenst.

Az út harmadik szakasza: Jáva-szigete és Ausztrália

Kalkuttát 1893. január 17-én hagyta el a Saida. Húsznapos utat követően, február 5-én érkezett meg Szingapúrba, ahol négy napot töltöttek el. A város „lenyűgöző hatást tett” Horthy Miklósról.⁵¹ A szokásos tisztelgő vizitek itt sem maradtak el. Ezek közül kiemelkedett az Abu Bakar johori szultánnál tett hivatalos látogatás.⁵² Február 23. és március 2. között Bangkokban tartózkodott a Saida tisztikara és legénysége.⁵³ Sziám királyánál audienciára került sor, de ezen Horthy nem vett részt, így az időt a város, a „valósággyá vált mese” nevezetességeinek megnézésével töltötte el.⁵⁴

1893. március 15-én érkezett meg a korvett Jáva szigetére, Batáviába: a holland gyarmaton a kauszuk, tea és kávé termesztésével, illetve az ezzel való kereskedéssel, ennek világgazdasági szerepével ismerkedhettek meg.⁵⁵ Jáván is a megszokott forgatókönyv szerint telt az idő: tisztelgő ágyúlövés, majd egymást követték az udvariassági vizitek.⁵⁶ A kormányzónál tett március 18-i látogatás⁵⁷ emlékiratában Horthy is kiemeli.⁵⁸ A helyi klubok meglátogatása itt sem maradt el.⁵⁹ Jáva szigetén, ahol összesen három hetet tartózkodtak, a sziget keleti részén Surabaya kikötőjénél is megállt a hajó egy hétre. Miután sor került a szén- és élelmiszer-utánpótlás beszerzésére, illetve a város és környékének megtekintésére, április 6-án indultak tovább Ausztrália felé.⁶⁰

Egy hónapos – tomboló viharokkal kísért – utazást követően, 1893. május 7-én érte el a Saida az ausztráliai Albany kikötőjét.⁶¹ Mivel a város térségében himlőjárvány volt, így csak rövid időt töltöttek ott, amennyi szükséges volt a szén- és az élelmiszer-utánpótlás

⁵⁰ Körülbelül 1000 civil és 70 000 katona. Ferguson: *Empire*, 171., 184.

⁵¹ Horthy: *Emlékirataim*, 21.

⁵² Uo.; ÖStA KA NMA. MS OK. 1893. Kt. 66. V 13/3 Nr. 491.; *A cs. és kir. hadi tengerészet jelentése az 1893-ik évről*, 34.

⁵³ ÖStA KA NMA. MS OK. 1893. Kt. 64. V 13/3 Nr. 490., IV 13/4 Nr. 561.

⁵⁴ Horthy: *Emlékirataim*, 22. (Az idézet itt olvasható.); ÖStA KA NMA. MS OK. 1893. Kt. 66. V 13/4 Nr. 562.

⁵⁵ ÖStA KA NMA. MS OK. 1893. Kt. 64. IV 13/4 Nr. 561.

⁵⁶ Uo. Kt. 66. V 13/5 Nr. 725.

⁵⁷ Uo.

⁵⁸ Horthy: *Emlékirataim*, 22.

⁵⁹ ÖStA KA NMA. MS OK. 1893. Kt. 66. V 13/5 Nr. 725.

⁶⁰ Uo. V 13/6 Nr. 882.

⁶¹ Uo. Kt. 64. V 13/6 Nr. 881.

beszerzésére.⁶² Május 22-én érkeztek meg az út következő állomására, Melbourne-be, ahol egy hónapot töltöttek el.⁶³ Ennek az egy hónapnak a hivatalos eseményei, a megszokott udvariassági látogatásokon kívül, Viktória angol királynő május 24-i születésnapjához és uralkodásának ötvenhatodik évfordulójához (június 20.) kötődtek. Sachs hajóparancsnok és stábjja mindkét ünnepségre kapott meghívást. A királynő születésnapján reggeltől napnyugtáig felvonták a hajókon a zászlókat és délben 21 tisztelgő ágyúlövést adtak le. A cs. és kir. tisztek hivatalosak voltak a délutáni katonai parádéra, majd a díszvacsorára és az azt követő bála is, amely újabb kiváló alkalom volt az angol tisztekkel való kapcsolatépítésre. Az udvariassági látogatások közül kiemelkedett a Viktória tartomány kormányójánál tett látogatás május 23-án. A társasági élet eseményei közé a helyi klubok meglátogatása, vacsorákon, bálokon és koncerteken való részvétel tartozott. A meghívásokat a Saida fedélzetén vacsorákkal és egyéb szórakozási lehetőségekkel igyekeztek viszonzni a korvett tisztjei.⁶⁴ Horthy abban a megtiszteltetésben részesült, hogy a kormányzó, aki szenvedélyes lovas volt, meghívta őt a legközelebbi falkavadászatra. Emellett a fiatal tisztnek módja nyílt arra is, hogy egy kenguruvadásaton vegyen részt.⁶⁵ Emlékirataiban Horthy több információt is közöl Melbourne városával kapcsolatban a helyi közlekedési szokásoktól a kulturális programokig. Kiemelte, hogy „egyikünk sem mulasztotta el a Vienna Cafét meglátogatni, melynek tulajdonosa Bécsből vándorolt ki húszéves korában”.⁶⁶ A Melbourne-ben töltött viszonylag hosszú idő után 1893. június 24-én a Saida továbbhajózott Sydney felé, ahová július 1-jén érkeztek meg.⁶⁷ A kéthetes tartózkodás alatt a megszokott események követték egymást (udvariassági látogatások, klubok felkeresése, különféle társasági események stb.).⁶⁸ A Saida itt kapta meg a parancsot, hogy várja be báró Heinrich Foullon von Norbeck neves geológust, aki az Új-Hebridákon és a Salamon-szigeteken nikkel után kutatott.⁶⁹ Ez azzal a következménnyel is járt, hogy módosult az útvonal: „Sajnos ez a feladat arra kényszerített bennünket, hogy Tahiti, Honolulu és San Francisco kikötőit töröljük útiterünkéből” – emlékszik vissza Horthy Miklós.⁷⁰ (San Francisco valójában nem is szerepelt az eredeti parancsban.)

A Saida útvonala és az út jellege a parancs következtében jelentősen megváltozott: átalakult tudományos expedícióvá.

⁶² ÖStA KA NMA. MS OK. 1893. Kt. 66. V 13/7 Nr. 982.

⁶³ Uo. Kt. 64. V 13/7 Nr. 981., IV 13/8 Nr. 1167.

⁶⁴ Uo. Kt. 66. V 13/8 Nr. 1168.; A cs. és kir. hadi tengerészet jelentése az 1893-ik évről, 34.

⁶⁵ Horthy: *Emlékirataim*, 24.

⁶⁶ Uo. 25.

⁶⁷ ÖStA KA NMA. MS OK. 1893. Kt. 64. V 13/8 Nr. 1167.

⁶⁸ Uo. Kt. 66. V 13/9 Nr. 1366.

⁶⁹ Uo. 1892. Kt. 52. I 1/4 Nr. 786. (Itt található az eredeti parancs.), 1893. Kt. 62. I 1/4 Nr. 765. és 771. (Itt a módosított utasítás olvasható.)

⁷⁰ Horthy: *Emlékirataim*, 25–26. (Az idézet a 26. oldalon olvasható.)

Az út negyedik szakasza: expedíció a csendes-óceáni szigetvilágban

Az expedíció kezdete előtt a Saida még útba ejtette Új-Zélandot: Aucklandben álltak meg a szén- és az élelmiszer-utánpótlás beszerzése céljából.⁷¹ A korvett következő állomása Noumea, Új-Kaledónia volt, ahová Ferenc József születésnapján, 1893. augusztus 18-án érkeztek meg. Ennek a megünneplése – a szolgálati szabályzat által előírt keretek között – természetesen nem maradt el, sőt, részt vettek benne a kikötőben állomásozó többi hajón szolgálatot teljesítők is.⁷²

Az Új-Hebridákat és a Salamon-szigeteket érintő expedíciós úton a geológiai kutatók során a kedvezőtlen klíma, valamint a nagyrészt még kannibál őslakosság miatt fokozott biztonsági intézkedéseket kellett a Saida parancsnokának bevezetnie.⁷³ Ezeket a szigetekkel kapcsolatos alapvető információkkal együtt az 1893. november 11-én kelt jelentésében részletesen be is mutatta. A szárazföldi expedíciókat, tudományos megfigyeléseket alaposan meg kellett tervezni. A partra szálló, felfegyverzett különítmény védőkísérettel lépett a szárazföldre. Sokszor olyan parancsot kaptak, hogy nem mehetnek túl messze, a szárazföldön látótávolságon belül kellett maradniuk. A szárazföld belsejébe behatoló geológiai felfedezőutak résztvevőit egy tiszt parancsnoksága alá rendelték, aki felelt a biztonságért. Mindenkit felfegyvereztek, míg egy matrózt hosszú késsel láttak el, hogy a kúszónövényektől megtisztítsa az utat. Egyes csoportokat orvossal és betegszállítóval is kiegészítettek. Bennszülött tolmácsot is alkalmaztak. Gondoskodni kellett az élemezésről is: az egész napos utak esetében egy üveg keserű tea (a víz fogyasztását megtiltották) és két darab kétszersült volt a fejadag.⁷⁴ A haditengerészet hivatalos jelentése kitért az „egészségtelen éghajlat és a vad bennszülöttek” miatti „rendkívüli elővigyázati és biztonsági intézkedések foganatosítására. [...] Máskülönben éppen ezek a sokszoros, nehéz és szokatlan körülmények között keresztülvitt partraszállások a legénység kiképzéséhez nagyban hozzájárultak, amely által tényleg kiváló tengerészes ügyességet értek el.”⁷⁵ Emlékirataiban Horthy is beszámolt ezekről a küldetésekről, parancsnoka ugyanis néhány alkalommal őt bízta meg a különítmény vezetésével. Mindig huszonöt matrózzal indult útnak, akik a fegyvereket és a szerszámokat vitték. „A bennszülötteket sohasem engedtem a közelünkbe, mérges dárdaik és nyilaik miatt. Mihelyt a látókörünkbe jutottak, lelőttem néhány kókuszdiót, és pedig nagyobb távolságból, hogy a fegyvereink számára szükséges tekintélyt megszerezsem” – írta.⁷⁶

⁷¹ ÖStA KA NMA. MS OK. 1893. Kt. 66. V 13/10 Nr. 1451.

⁷² Uo. V 13/11 Nr. 1623.

⁷³ „Abban az időben – emlékszik vissza Horthy Miklós – az Új-Hebridákon és a Salamon-szigeteken kizárólag fejjavadások és emberevők laktak. A busman törzs, az a csúf, kicsi, szénfekete, szőrös fajta, örökös háborúságban élt a sósvíziek törzsével. A sóért a viszálykodás sorozatos, rendkívül heves harcokból állt. Az eseketeket azután a győzelmi lakomán felfalták.” Horthy: *Emlékirataim*, 28.

⁷⁴ ÖStA KA NMA. MS OK. 1893. Kt. 76. V 13/1 Nr. 3.

⁷⁵ *A cs. és kir. hadi tengerészet jelentése az 1893-ik évről*, 35.

⁷⁶ Horthy: *Emlékirataim*, 29.

A Saida 1893. november 11-i hajójelentése részletesen bemutatja, hogy az Új-Hebridákhoz és a Salamon-szigetekhez tartozó szigetek közül melyikeket érintették, hol kötöttek ki, mennyi időt töltöttek ott és milyen események történtek. A kikötőkben itt is sor került udvariassági látogatásokra, a hatóságokkal való kapcsolatfelvételre. A Vanuatuhoz tartozó Mallicolo-szigeten [Malakula] Port Sandvichnél 1893. szeptember 5-én kötött ki a hajó: a kikötő francia támaszpont, a francia haditengerészet szénfelvevő bázisa volt a térségben. A sziget belsejében felfedezőutat tett egy különítmény, de bennszülöttekkel nem találkozott. Két nappal később, szeptember 7-én kötöttek ki Vao szigetnél, ahol az északi csúcsonál található hegyláncához vezettek egy expedíciós utat. Azon a hegyen két „vad”, kannibál törzs lakott, amelyek kölcsönös ellenségeskedésben éltek. Néhány nappal a Saida érkezése előtt az egyik törzshöz tartozó lányt elrabolták és megették. A jelentés ezzel kapcsolatban is kitér a helyi viszonyok, az olykor életveszélyes körülmények bemutatására. Az expedíciók más szigeteken is a hegyláncokat célozták meg. A Santa Cruz-szigeteken szeptember végén szintén ellenséges őslakossággal találkozott a Saida legénysége. Az őslakosok ráadásul nemcsak az európaiakkal szemben voltak ellenségesek, hanem egymással is háborúban állt két törzsük. Szeptember végén, október elején a Salamon-szigeteken szintén több geológiai felfedezőutat bonyolítottak le. Itt nem mindig volt szükség a biztonsági intézkedésekre, mivel több helyszínen is barátságosak voltak az őslakosok. Október jelentős részét a Salamon-szigetek térségében töltötték. Guadalcanalon végre találtak nikkelt és aranyat is. A tudományos expedíciónak azonban véget kellett vetni, mert kifogyóban volt a Saida szénkészlete.⁷⁷ A hajó így az 1200 tengeri mérföldre fekvő Csütörtök-szigetek felé vette az irányt.

Az út ötödik szakasza: a hazaút

Az Indonéziához tartozó Amboina szigetén „ismét kultúremberek közé juthattunk” – fogalmaz Horthy az emlékirataiban.⁷⁸ Az értékelés jól érzékelteti az európai nézőpontot a világ azon részéről, amelyben heteket töltöttek el. A következő úti cél Borneó szigete, Kudat kikötője volt, ahová 1893. december 30-án érkeztek meg.⁷⁹ Borneót 1984. január 10-én hagyta el a Saida. Nyolc nappal később kötöttek ki Szingapúrban.⁸⁰ Február 1-jén folytatta útját a korvett Áden,⁸¹ Port Szaid,⁸² Korfu érintésével Polába.⁸³ A hazaút során a kikötőkben a koreográfia megfelelt a korábbinak: üdvözlő ágyúlovések, tisztelgő látogatások,

⁷⁷ ÖStA KA NMA. MS OK. 1893. Kt. 76. V 13/1 Nr. 3.

⁷⁸ Horthy: *Emlékirataim*, 30.

⁷⁹ ÖStA KA NMA. MS OK. 1893. Kt. 76. V 13/3 Nr. 187.

⁸⁰ Uo. 1894. Kt. 76. V 13/4 Nr. 261., V 13/5 Nr. 369.

⁸¹ Uo. V 13/7 Nr. 634.

⁸² Uo. V 13/8 Nr. 806.

⁸³ Uo. V 13/9 Nr. 876.

társasági események és vadászatok (Borneó térségében például cápára).⁸⁴ 1894. május 24-én érkezett meg a Saida Polába.

Összegzés

Emlékiratai tanúsága szerint a Saida fedélzetén megtett út az 1909 és 1914 közötti szárnysegédi szolgálata mellett Horthy Miklós haditengerészeti pályafutásának, sőt egész életének egyik legmeghatározóbb, legszebb élményét jelentette. A részben tudományos expedíciónak számító utazás ugyanakkor semmiben nem emelkedett ki az 1867 és 1914 közötti hasonló hajóutak közül. Legfontosabb funkciója az volt, hogy demonstrálja a Monarchia tengeri hatalmát.⁸⁵

Több szempontból is fontosnak tekinthető ez a huszonegy hónapos út Horthy haditengerészeti karrierje szempontjából. Korábban ugyanis csak rövidebb hajóutakon vett részt, amelyek földközi- és fekete-tengeri célpontokat érintettek. 1892 és 1894 között lehetősége nyílt a fiatal tengerésztisztnek ellátogatni távoli földrészekre, elméleti tudását gyakorlati ismeretekkel, tapasztalatokkal egészíthette ki. Az út során ugyanis a rendszeres szolgálat közben alkalmaznia kellett az elméletben tanultakat, illetve a korábbi kiképzésen elsajátított ismereteket. A Saida jelentései szerint az utazás ideje alatt sem szünetelt a kiképzés. Horthy is megjegyzi: „Ne gondolja azonban senki, hogy utazásunk csakis vadász-kirándulások, meghívások és érdekes szemlélődések sorozatából állt. A szolgálat és a kiképzés a hazánktól távol eső vizeken is az első helyet foglalta el életünkben.”⁸⁶ Ez jóval intenzívebb és összetettebb volt, mint a korábbi, hajókon teljesített szolgálat: elég csak a tudományos expedíció alatti speciális körülményekre utalni. A hosszú utazás lehetőséget adott arra is, hogy a fiatal Horthy Miklós jobban rálásson a cs. és kir. haditengerészet működésére, de módja nyílt arra is, hogy a brit haditengerészetet is megismerje. Főként az angol, részben a holland gyarmatosítás jellemzőit is megtapasztalhatta: ekkor alakult ki vagy vált meghatározóvá az Anglia iránt érzett csodálata, amely élete végéig megmaradt. Megerősödött – a korban általánosnak számító – véleménye, hogy az európai civilizáció magasabb rendű az út során futólag megismert kultúráknál. Az európai emberek felsőbbrendűség-tudatára a Saida parancsnoka által írt jelentések is szolgálnak példákkal.⁸⁷ A jelentésekben egyébként nem fordul elő Horthy neve: ez azt jelenti, hogy a fiatal sorhajózászlós komoly hiba nélkül ellátta a feladatait, de kimagasló teljesítményt sem nyújtott.

A volt kormányzó évtizedekkel később is azt írta, hogy „a két évig tartó utazás még ma is életem legszebb emlékei közé tartozik”.⁸⁸ Az útról 19 oldalon keresztül számolt be az emigrációban írt emlékirataiban. Horthy ezeken az oldalakon főleg a kalandokkal – első-

⁸⁴ Horthy: *Emlékirataim*, 30–31.

⁸⁵ Nagy: *Boldog békeidők*, 339.

⁸⁶ Horthy: *Emlékirataim*, 33.

⁸⁷ Ennek elméleti vonatkozásaihoz lásd André Gingrich: Nahe Grenzen. Nationalismus, Frontier Orientalismus & Rassismus. *Die MASKE* 7 (2008) Nr. 3. 5–9.

⁸⁸ Horthy: *Emlékirataim*, 16.

sorban vadászatokkal –, a színes, érdekes eseményekkel, a társasági élet alkalmával foglalkozott. A természet szépségei vagy az idegen társadalmak életmódja, szokásai nemigen foglalkoztatták. Amiről beszámolt, „nem túl színesen”, de „a maga katonás tömörségében is érdekfeszítően” mesélt. Horthy útleíróként tehát a vadászatokhoz és a társasági élethez kötődő „színes élményeket látó és láttató magyar hadiutazók körébe tartozik”. „A társasági életben láthatóan feszélyezetlenül, könnyedén mozgott már fiatal tisztként is; legyen szó hivatalos fogadásról éppúgy, mint bármely váratlan protokolláris rendezvényről.”⁸⁹

Horthy Miklós a hazaérkezés után három hónap szabadságot kapott. Számtalan életre szóló élménnyel, tapasztalattal, és jobb karján egy sárkányt ábrázoló tetoválással tért haza a magyar Alföldre, kenderesi otthonába.⁹⁰

⁸⁹ Nagy: Utazástörténeti vonatkozások, 251–353. (Az idézetek a 325. és a 353. oldalakon olvashatók.)

⁹⁰ A tetoválást Szingapúrban vagy Bangkokban csináltathatta. Horel: *Horthy*, 40.

CONTENTS

STUDIES

András Vadas <i>River-Bed Dynamics and Changing Estate Borders in Medieval Hungary</i>	5
Dávid Turbucz <i>Miklós Horthy around the World Globe. Trotting onboard the Saida, 1892–1894</i>	19
Csaba Katona <i>Bulgaria's Entry to World War I in the Mirror of the Hungarian Press</i>	31

THE SITE OF THE MOHÁCS BATTLE OF 1526

Szabolcs Varga <i>Remarks on the Death of Louis (II) Jagiellon</i>	57
Norbert Pap – Péter Gyenizse – Máté Kitanics – Gábor Szalai <i>The Place where Louis (II) Jagiellon Died</i>	73
Norbert Pap – Péter Gyenizse – Máté Kitanics – Gábor Szalai <i>The Main Geographical Features of the Scenes of the 1526 Battle of Mohács</i>	111
Balázs Sudár <i>The Village of Földvár in the Ottoman Era</i>	153
János B. Szabó <i>Neither Majs, nor Sátorhely. Remarks on the Paper of Norbert Pap and his Co-Authors Called “Sátorhely or Majs”?</i>	169
Norbert Pap – Máté Kitanics – Péter Gyenizse – Gábor Szalai <i>Reflections on the Conception of János B. Szabó as Outlined in his Papers “Egy Mátyás-kori oklevél...” and “Sem nem Majs, sem nem Sátorhely”</i>	179
János B. Szabó – Gábor Máté <i>Reflections on the Interpretational Possibilities of Historical Sources – and the Limits of Interpretation – with Regard to the new Geographical Exploration of the Battlefield of Mohács</i>	189

COMMEMORATIONS

György Gyarmati <i>Mária Ormos (1930–2019)</i>	203
Gabriella Erdélyi <i>Katalin Péter (1937–2020)</i>	207

E számunk szerzői

Erdélyi Gabriella, tudományos főmunkatárs, BTK TTI, Kora újkori témacsoport ● Gyarmati György, nyugdíjazott egyetemi tanár, főigazgató ● Gyenizse Péter, habilitált egyetemi docens, Pécsi Tudományegyetem, Földrajzi és Földtudományi Intézet, Térképészeti és Geoinformatikai Tanszék ● Katona Csaba, tudományos munkatárs, BTK TTI, Tudományos információs témacsoport ● Kitanics Máté, tudományos főmunkatárs, Pécsi Tudományegyetem, Földrajzi és Földtudományi Intézet, Politikai Földrajzi, Fejlődési és Regionális Tanulmányok Tanszék ● Máté Gábor, egyetemi adjunktus, Pécsi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Társadalmi Kapcsolatok Intézete, Néprajz – Kulturális Antropológia Tanszék ● Pap Norbert, a Magyar Tudományos Akadémia doktora, tanszékvezető egyetemi tanár, Pécsi Tudományegyetem, Földrajzi és Földtudományi Intézet, Politikai Földrajzi, Fejlődési és Regionális Tanulmányok Tanszék, tudományos tanácsadó, BTK TTI ● Sudár Balázs, tudományos főmunkatárs, BTK TTI, Kora újkori témacsoport ● B. Szabó János, tudományos munkatárs, BTK, Magyar őstörténeti témacsoport ● Szalai Gábor, tudományos segédmunkatárs, BTK TTI ● Turbucz Dávid, PhD, posztdoktor kutató, BTK TTI, Horthy-korszak témacsoport ● Vadas András, PhD, egyetemi adjunktus, Eötvös Loránd Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történeti Intézet, Középkori Történeti Tanszék ● Varga Szabolcs, tudományos munkatárs, BTK TTI, Kora újkori témacsoport.
(BTK TTI = Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet)

Az egyes számok megvásárolhatóak, illetve megrendelhetőek:

Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet

1097 Budapest, Tóth Kálmán u. 4., B épület 4.44-es iroda

Telefon: +36-1-224-6700/4624, 4626-os mellék

E-mail: bardi.erszebet@btk.mta.hu, terjesztes@mta.btk.hu

Penna Bölcsész Könyvesbolt

(hétköznapokon, 13 és 17 óra között)

1053 Budapest, Magyar u. 40.

Telefon: +36-30-203-1769

E-mail: info@pennakonyvesbolt.hu

A folyóirat teljes évfolyama előfizethető bármely hírlapkézbesítő
postahivatalnál.

Ára: 1000 Ft

Előfizetőknek: 850 Ft

