

Aus dem Leben Stefan v. Horthys

Stefan v. Horthy, ein Vorbild der ungarischen Jugend

Der heute von beiden Häusern der Gesetzgebung mit begeisterter Akklamation zum Stellvertreter des Reichsverwesers gewählte Stefan v. Horthy, ist der Vertreter des modernen Typus der tatkräftigen und soldatisch denkenden ungarischen Jugend. In Pola, im Jahre 1904 geboren, trat Stefan v. Horthy, als vierzehnjähriger in die k. u. k. Marineakademie in Fiume ein, absolvierte dann nach dem Zusammenbruch die Oberrealschule in Budapest und erwarb danach am Budapester Polytechnikum das Maschineningenieur-Diplom.

Seine Werkstattpraxis machte Stefan v. Horthy in der Maschinenfabrik von Csepel. Er lebte dort Monate hindurch als Arbeiter und später als Betriebsleiter in kameradschaftlichem Kontakt mit den übrigen Arbeitern. Durch und durch ein Kind seiner Zeit, wollte sich der junge Mann einmal in der großen Welt umsehen und seine technischen Kenntnisse ergänzen: so trat er eine Reise nach Amerika an. Vom Oktober 1929 bis zum Oktober des folgenden Jahres treffen wir Stefan v. Horthy in der Automobilfabrik Ford in Dearborn. Unter der eisernen Arbeitsdisziplin amerikanischer Betriebe mit täglich acht Stunden Arbeitszeit, lebte er ein volles Jahr hindurch wie die Tausende von namenlosen Arbeitern. Von allem Anfang wies Stefan v. Horthy jede Begünstigung zurück, die ihm seine Abstammung und seine gesellschaftliche Stellung gesichert hätte. Hier verdiente sich Stefan v. Horthy die Sporen, indem er die härteste Arbeit verrichtete. Seine Fachkenntnisse haben sich in der Traktormontierungsabteilung, bei dem Bau der Achtzylinder-Fordwagen und schließlich in der Planungsabteilung, in dem Maße vervollständigt, daß er seine Kenntnisse später als technischer Fachmann und auch als Flieger vorzüglich verwerten konnte.

In einer einmonatigen Autotour bereiste Stefan v. Horthy, nach Ablauf seiner Lehrzeit bei Ford, den Westen Amerikas und kehrte sodann in seine Heimat zurück, um seine neugewonnenen praktischen Kenntnisse für sein Vaterland zu verwerten.

Angeborene Neigung und die selbstgewählten Studien, die hauptsächlich technisch bedingt waren, bestimmten den weiteren Lebensweg. Mit sicherem Blick erkannte der junge Horthy, der nunmehr ein Stück Welt gesehen und mannigfaltige Erfahrungen gesammelt hatte, daß die Zukunft seines Volkes in der technischen Bewährung, aber zugleich in der körperlichen Ertüchtigung lag. Mit der restlosen Begeisterung und Einsatzbereitschaft seiner Jugend verlegte sich Stefan v. Horthy auf die Förderung aller Sportbelange und der Pfadfinderarbeit; an der Organisation des Pfadfinderjamborees in Gödöllő nahm er tätigen Anteil und leitete als Kommandant das Fliegerpfadfinderlager. Ihm war die Organisation des ersten Segelfliegerpfadfinderverbandes zu verdanken und heute, da Ungarn, dank seiner wiedererlangten Wehrhoheit und der schlagkräftigen jungen Honvédarmee, wieder ein Faktor im Donaubecken geworden ist, wissen wir, daß die junge ungarische Flugwaffe aus diesem Segelfliegerkorps gut vorgebildete Rekruten schöpfen konnte.

Stefan Horthy, der Soldat

1926 — also noch vor der Amerikareise — hat sich Stefan v. Horthy freiwillig zum Militärdienst gemeldet, und rückte zunächst zu den jazgisch-kumanischen Husaren ein. Sofort meldete er sich jedoch zur Pilotenausbildung und absolvierte sein Freiwilligenjahr mit väterlicher Erlaubnis bei den Fliegern. Die ungarische Luftwaffe war damals noch eine geheime Formation, waren wir doch in den eisernen Ring der Kleinen Entente und des Friedensdikts eingeschlossen. Offiziere und Zöglinge der Fliegerschule trugen Zivilkleidung und Rangbezeichnungen gab es für die Außenwelt nicht. In Szombathely wurden die Zöglinge in die Elemente des Fliegens eingeführt, um die höheren Studien in Szeged fortzusetzen. Mit eisernem Fleiß widmete sich Stefan v. Horthy den theoretischen und praktischen Studien und obwohl er in dieser Zeit — wie noch Erinnerung — bei einem Pferdepolspiel auf der Margaretinsel einen schweren Sportunfall erlitten hatte, machte er alle Mühen des Fliegerlebens freudig mit. Unser Herr Reichsverweser billigte und begünstigte in vollem Maße den Entschluß seines Sohnes, denn er war der Auffassung, daß der Sohn des Staatsoberhauptes mit gutem Beispiel vorangehen müsse, wenn es gilt, dem Vaterlande, sogar mit dem Einsatz des Lebens, zu dienen.

Stefan v. Horthy wurde ein hervorragender und kühner Flieger. Am 12. Oktober

1926 wurde er, nachdem er die Offiziersprüfung bestanden hatte, zum Korporal befördert und auf Grund seiner hervorragenden Eignung den Jagdfliegern zugeteilt. 1927 legte er die Pilotenprüfung dritter Stufe ab und wurde am 1. Oktober 1929, nach Absolvierung seiner zweiten Waffenübung, zum *Fliegerleutnant der Reserve* ernannt. Im Jahre 1932 erwarb er die Befähigung zur Führung von Wasserflugzeugen, vervollkommnete sich in den nächsten Jahren im Führen von Militärflyern und absolvierte die Schießschule. Sein Kommandant in der Pilotenschule in Szombathely war der Fliegergeneral Waldemar Kenese, der unter seinen Untergebenen harte Zucht hielt. Wiederholt bekam der junge Flieger die Strenge des Vorgesetzten zu spüren, diese Strenge mußte aber stets dann walten, wenn

Stefan v. Horthy in seinem Übereifer mehr wagte und leistete, als es die militärische Disziplin vorschrieb.

Anlässlich der Rückgliederung des Oberlandes meldete sich Stefan v. Horthy zur *außerordentlichen Waffenübung* und leistete vom September bis Dezember 1938 als eingeteilter Pilot Dienst. Am 1. Januar 1939 wurde er mit seinen Jahrgangsgenossen zum *Fliegeroberleutnant der Reserve* ernannt und rückte anlässlich der Besetzung des Karpathenlandes im März 1939 wieder freiwillig zur Waffenübung ein. Die nächste Waffenübung machte Stefan v. Horthy schon als Staffellokommandant mit.

Als Militärflyer legte er soldatische Einsatzbereitschaft, Mut, Entschlossenheit und Unermüdlichkeit an den Tag.

An der Spitze der MAVAG

Stefan v. Horthy kehrte im Herbst 1930 von seiner ausländischen Studienreise keim und trat als *Oberingenieur* und stellvertretender Sektionschef der Autobus-Sektion in den Dienst der staatlichen Maschinenfabrik MAVAG. Fast ein Jahrzehnt zäher und ausdauernder Arbeit im Dienste des Unternehmens ließ ihn zu den höchsten Stufen der Leitung vorrücken; im Jahre 1933 wird er technischer Rat, zwei Jahre später stellvertretender Direktor, im Jahre 1937 Direktor. Im Jahre 1938 betraute ihn Generaldirektor *vitéz Eugen Markotay-Welsz* mit den Agenden eines *Generaldirektor-Stellvertreters*. Hiebei wurde er besonders mit der Leitung der Exportangelegenheiten des Betriebs beschäftigt, da ihn hiezu seine ausländischen Erfahrungen und seine vielseitigen Sprachkenntnisse prädestinierten. Er bereiste in dieser Mission Deutschland, wo die Fabrik mehrere Motorlizenzen besaß, ferner Schweden, Holland, Frankreich usw. Seine Einbildungskraft wurde besonders durch die Exportmöglichkeiten Ungarns im Nahen Osten ergriffen, und als es hieß, in Persien den Auftrag für einen größeren Posten Eisenschwellen zu erwerben, verbrachte er längere Zeit in diesem Lande, um die ungarische Industrie dort

einzuführen. Mehrmals unternahm er auch Geschäftsreisen nach der Türkei. 1939 übernahm er die Leitung des Unternehmens.

Geschäftsgang und Beschäftigung der MAVAG nahmen während der Jahre, die Stefan v. Horthy in der Leitung des Betriebes verbrachte, einen äußerst erfreulichen Aufschwung. Der *Arbeiterstand* war in kurzer Zeit von 5000 auf 21.000 gestiegen, der Rhythmus der Produktion hat sich stark belebt, der jugendliche Schwung und die weltweiten Erfahrungen des modernen jungen Ingenieurs Stefan v. Horthy trieben den Geschäftsgang immer lebhafter vorwärts. Für dieses Arbeitstempo war es bezeichnend, daß als im Jahre 1939 der dringende Abschluß eines großen und wichtigen ausländischen Auftrags aktuell wurde, Stefan v. Horthy in seinem einzigen, 100 PS starken Sportflugzeug allein, ohne jede Begleitung, in einer Rekordzeit nach *Bombay* geflogen ist, die Angelegenheit persönlich erledigte und als das Geschäft abgeschlossen war, wieder auf dem gleichen Weg nach Budapest zurückkehrte. Diese Glanzleistung machte damals den Namen des mutigen Piloten-Ingenieurs mit Recht in der ganzen Welt bekannt.

Der Präsident der Staatsbahnen

Am 1. Juni 1940 wurde Stefan v. Horthy zum *Präsidenten der Direktion der kgl. ungar. Staatsbahnen* ernannt. In diesen außerordentlichen Zeiten widmete er sich mit großer Energie, der Leitung dieses größten staatlichen Betriebs und diktierte durch sein persönliches Vorbild ein *Arbeitstempo*, das er auch von seiner Gefolgschaft im Dienste forderte. Er war bestrebt, die Staatsbahnen in einem Geiste zu leiten, der diese befähigte, unter den schweren Verhältnissen in allen Belangen den an sie gestellten Forderungen Genüge zu leisten.

Einige Wochen, nachdem er die Leitung der Staatsbahnen übernommen hat, begannen die ungarisch-rumänischen Grenzverhandlungen und am 30. August erfolgte der zweite Wiener Schiedsspruch, der den Staatsbahnen die schwere Aufgabe der *Inbetriebsetzung einer 2300 km langen Eisenbahnstrecke* und der Organisation der neuen Geschäftsleitung von Kolozsvár aufbürdete. Bekanntlich hat die neue Grenzlinie die Verbindung des Eisenbahnnetzes des Székler Gebiets mit den ungarischen Linien entzweigeschnitten und daher den Bau neuer Eisenbahnlinien notwendig gemacht. Vom Gesichtspunkte des Eisenbahnbaus ist indessen der fragliche Teil Siebenbürgens ein außerordentlich ungünstiges Terrain, der Bau stößt auf viele Hindernisse und ist daher kostspielig und langwierig. Aus diesem Grunde mußte zu einer rascheren Hilfskonstruktion gegriffen werden, die die Leitung der Staatsbahnen in der Schmalspurbahn *Kolozsnagyida—Szászlekenye* fand. Diese Schmalspurbahnverbindung wurde in raschem Tempo binnen drei Monaten gebaut, wodurch die Abwicklung des lebenswichtigsten Sektors des Székler Warenverkehrs ermöglicht werden konnte.

Für die Staatsbahnen bedeutete auch die *Ausrüstung der ohne rollendes und sonstiges Material zurückgekehrten Eisenbahnlinien* eine schwere Aufgabe, doch vermochte die Leitung auch diese befriedigend zu lösen. Der Waggonpark der Staatsbahnen wurde durch neue, den modernen Erfordernissen entsprechende Typen ergänzt. Die Planung eines neuen Schnellzuglokomotivtyps ist im Gange. Außerdem werden die Staatsbahnen den Bau eines Motorzugtyps von großer Geschwindigkeit demnächst in Angriff nehmen. Dieser Motorzug wird die Strecke zwischen Budapest und dem entferntesten Punkt des Széklerlandes in etwa zehn

Stunden zurücklegen.

Die Wiedereroberung des *Südgebiets*bürdete den Staatsbahnen neue schwere Probleme auf, die indessen erfolgreich gelöst werden konnten. Die rasche Wiederherstellung und Inverkehrsetzung der beschädigten Strecken die in kürzester Zeit erfolgte Regulierung des kroatischen Grenzverkehrs stellen höchst beachtliche Resultate dar.

Sozialpolitische Leistungen

Während der Amtszeit Stefan v. Horthys verwendete die Leitung der Staatsbahnen auf die Errichtung bzw. Förderung von Institutionen, deren Aufgabe die Verbesserung der *sozialen Lage* der Arbeiterschaft ist, besondere Sorgfalt. So stehen die *neue Ambulanz* und das mit ihr verbundene *Budapester Caritas-Spital* mit einem Kostenaufwand von mehr als sechs Millionen Pengö vor ihrer Vollendung. Dieser Neubau wird die Erhöhung der Bettzahl des Nikolaus v. Horthy-Spitals und seiner Ambulanz um 250 Betten ermöglichen.

Die Staatsbahnen haben überdies ihren *Gesundheitsdienst in Siebenbürgen* ausgebaut. Die wichtigste Schöpfung ist hier der Bau des Spitals und der Ambulanz von Kolozsvár, die mit einem Kostenaufwand von 650.000 P mit vollkommen modernen hygienischen Einrichtungen versehen wurden.

Für die Zwecke der *Erholung der Angestellten* wurde in *Balatonfüred* ein Kurhaus mit 70.000 P Kosten in Betrieb gesetzt. In das Budget von 1942 haben die Staatsbahnen für Zwecke des Erholungsaufenthalts ihrer Angestellten 1,5 Millionen Pengö eingestellt. Dieser Wohlfahrtsfonds ist eine Institution von ständigem Charakter und figuriert alljährlich im Budget, wobei sein finanzieller Rahmen von Jahr zu Jahr erweitert wird.

Eine bedeutsame sozialpolitische Maßnahme bestand auch darin, daß die Staatsbahnen außer den bereits in Szeged, Kaposvár und Kőszeg bestehenden drei alten *Waisenhäusern* im Laufe des letzten Jahres *zwei neue Waisenhäuser* bauen und einrichten ließen. Das eine wurde in *Szatmárnémeti* aus dem dort bereits früher bestehenden Waisenhaus vollkommen neugestaltet und eingerichtet, das andere, das in *Ujvidék* gebaut wurde, ist eine ganz neue

Institution. Im ersten finden 150, im zweiten 60 Insassen ein Heim.

Im allgemeinen wurden die Leistungen der Krankenversicherung, so das Krankengeld, die Mutterschafts- und Bestattungshilfen stark erhöht und die Dauer der Gratisbehandlung im Lungenanatorium verlängert. Das Krankengeld von 60 Prozent, das im Falle von Erkrankung ausbezahlt wird, wurde im Jahre 1941 auf 75 Prozent erhöht. Im Erkrankungsfalle wurde auch nach Frau und Kindern die Ausbezahlung von Zuschlägen eingeführt. Die Mutterschaftshilfe wurde von 50 auf 80 Prozent des Monatsgehalts der Angestellten erhöht. Bei dieser Hilfsart wurde die Lage der Arbeiter besonders berücksichtigt, da sie nun unter diesem Titel an Stelle des 12,5-fachen Taglohns den zwanzigfachen Taglohn erhalten. Die Bestattungshilfe der Angestellten stieg von 120 auf 150 Prozent, bei den Arbeitern auf das Fünfunddreißigfache des Taglohns und die Hälfte eines Monatsbetrages der Kindererziehungszulage. Seit dem Jahre 1941 erhalten nicht nur die Angestellten, sondern auch ihre Familienmitglieder unentgeltliche zahnärztliche Behandlung.

Die Dauer der unentgeltlichen Pflege im Lungenanatorium wurde bei den Ange-

stellten von vier Monaten auf ein Jahr, bei ihren Familienmitgliedern auf sechs Monate verlängert. Es wurde auch dafür Sorge getragen, daß die Angestellten in den unteren Gehaltsklassen unentgeltlich Arzneimittel erhalten.

Das Statut des Wohlfahrtsfonds der Staatsbahnen befindet sich im Stadium der Genehmigung und es wird die Durchführung eines weiteren großzügigen sozialen Programms zur Förderung des Wohlstands der Angestellten ermöglicht. Zur Dotierung dieses Fonds werden im laufenden Jahre 1,5 Millionen Pengö verwendet. Die zugunsten der Eisenbahnarbeiter eingeführte Kindererziehungszulage hat besonders die materielle Lage der kinderreichen Eisenbahnarbeiter verbessert. Die Lebenshaltungsbedingungen der Arbeiterschaft der Staatsbahnen haben sich infolge mehrmals durchgeführter Lohnerhöhungen wesentlich günstiger gestaltet.

Schließlich wurden auch Maßnahmen getroffen, damit die Lage aus dem aktiven Dienst geschiedenen Arbeiter teils durch ein neues Pensionsstatut, teils durch neuerliche Erhöhung der Pensionen verbessert werde.

In seiner Funktion als Präsident der Staatsbahnen unterhielt Stefan v. Horthy mit den ungarischen Eisenbahnangestellten

auch außer Dienst ständigen herzlichen Verkehr. Bei den Zusammenkünften ihres Klubs, des Ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs, dessen Ehrenmitglied er ist, ist er häufig erschienen. Durch seine unmittlere Art und sein stets für die Lage der Eisenbahnangestellten bekundetes Verständnis, gewann er bald die einmütige Liebe seiner Mitarbeiter. Zu wiederholten Malen empfing er Abordnungen der Eisenbahnangestellten, besonders der Arbeiterschaft. Diese Abordnungen gewannen aus dem persönlichen Verkehr mit ihm stets den beruhigenden Eindruck, daß die Sorge um das Schicksal des Eisenbahnpersonals einem echten Ungarn anvertraut ist, der edel und sozial zu denken versteht.

Die dynamische Energie der obengeschil- derten weitverzweigten technischen und sozialen Aktivität der Staatsbahnen war in ihrem Präsidenten, Stefan v. Horthy, verkörpert, der durch seine großzügige Konzeption, die stets das Wesentliche vor Augen hielt, durch seinen starken sozialen Sinn, durch Sicherung der nötigen Budgetdeckung, durch Leitung und oft unmittelbare Durchführung der Auslandverhandlungen die treibende Kraft dieses größten und bedeutsamsten Betriebs des Landes war.

Stefan v. Horthy der Sportflieger

Schon als Hörer der Technischen Hochschule interessierte sich Stefan v. Horthy leidenschaftlich für alles, was mit Fliegerei zusammenhing. Seine Leidenschaft für diesen edlen Sport wuchs noch, als er sein Militärdienstjahr absolviert hatte. Als er seine Hochschulstudien nach seiner Offiziersausbildung fortsetzte, wurde er zum Präsidenten des Sportverbandes der technischen Hochschüler gewählt, der sich damals schon vornehmlich mit Fliegerei beschäftigte. Seiner Tätigkeit ist es zu verdanken, daß sich dem Verband neue Einnahmequellen erschlossen und daß mit der Fliegereausbildung der Ingenieure und dem Bau von Modellen und Flugzeugen begonnen werden konnte.

Niemals vernachlässigte Stefan v. Horthy die Fliegerei. Jede freie Stunde nutzte er aus, um, sei es im Militärflugzeug, sei es mit Sportmaschinen, Flüge auszuführen. Er war unter den ersten, der der Segelfliegerei die ihr mit Recht zukommende Bedeutung in der Fliegereausbildung beimaß. Im Jahre 1932 legte er als erster Anwärter in Ungarn die „C-Prüfung“ ab.

An der Spitze des Ungarischen Aeroverbandes

Die Leiter der ungarischen Sportfliegerei beschlossen im Jahre 1938, den Ungarischen Aeroverband und die ihm angeschlossenen Verbände umzuorganisieren, die vormilitärische Ausbildung zu übernehmen und so die Luftstreitkräfte zu entlasten. Damals tauchte der Gedanke des Nationalen Fliegerfonds auf, und Stefan v. Horthy war es, der diese Idee mit allem Nachdruck aufgriff. Dieser Fonds sollte die finanziellen Mittel für eine großangelegte vormilitärische Ausbildung bereitstellen. Stefan v. Horthy stellte sich im Mai

Der Flug Budapest-Bombay

Im Jahre 1939 ergab sich die Notwendigkeit, einen Beauftragten der MAVAG so schnell als möglich nach Bombay zu schicken. Es handelte sich um einen großen Auftrag. Die Reise per Schiff hätte zu lange gedauert. Da faßte der Generaldirektor-Stellvertreter des Unternehmens, Stefan v. Horthy, den Entschluß, sich selbst nach Bombay zu begeben und zwar in seinem eigenen kleinen Privatflugzeug, der „Arado 79“. Es ist dies eine kleine Sportmaschine von 100 PS, die selbst die notwendigsten Navigationsinstrumente enthält, weder eine Peilvorrichtung, noch ein Radio hat. Ein kleiner Kompaß von der Größe einer Nuß ist das einzige Orientierungsmittel. Die Reise nach Indien ist indessen selbst in einem bequemen Personenflugzeug ein Wagnis.

Sich mit einem so kleinen Vehikel dem Luftozean anzuvertrauen, muß als Tollkühnheit angesprochen werden. Die zirka 7000 km lange Flugstrecke führt über Meere und Wüsteneien. Die Flugfachteile vernähmen mit Schrecken vom Plan Stefan v. Horthys und suchten ihn unter Aufbietung aller Argumente von seinem Vorhaben abzubringen.

Stefan v. Horthy wollte den Flug ganz allein „mit einer Zahnbürste und einer Tafel Schokolade in der Tasche“ zurücklegen. Täglich wollte er 1500 bis 2000 km fliegen und so in vier Tagen am Ziele sein. Der kühne Flieger war Feuer und Flamme für seinen Plan; keine Widerrede konnte seinen Eifer abkühlen. Seine Freunde vertrauten nur noch auf die letzte Chance, daß nämlich der Herr Reichsverweser seinem Sohn den Flug verbieten würde.

1938 an die Spitze dieser Bewegung und wurde zum Präsidenten des umorganisierten Ungarischen Aeroverbandes gewählt, der nunmehr die oberste Sportbehörde für das ganze Motor-, Segelflug- und Modellierwesen wurde. Er entwarf mit seinen Mitarbeitern ein großangelegtes Programm. Beim Modellbau anfangend, sollten die Jünglinge erst zum Segelflug und dann zum Motorflug ausgebildet werden.

Der Nikolaus v. Horthy-Fliegerfonds

Mittlerweile war das Projekt des Fliegerfonds verwirklicht worden und wurde nach dem Reichsverweser, der damals seinen 70. Geburtstag feierte, Nikolaus von Horthy Nationaler Fliegerfonds benannt. Stefan v. Horthy übernahm von Anbeginn eine leitende Rolle beim Fonds und wurde schließlich 1939 zu dessen Präsidenten gewählt. Als Leiter des Ungarischen Aeroverbandes und des Nikolaus v. Horthy-Fliegerfonds leistete er ganze Arbeit. Die große Organisation lag in kaum einem halben Jahr fertig vor. Trotz seiner zahlreichen anderwärtigen Beschäftigungen galt ihm doch die Fliegerei stets als das Wichtigste, und er knüpfte mit den Fliegerorganisationen des Auslandes Beziehungen an. Er nahm an zahlreichen internationalen Fliegerkongressen teil, so in Berlin, auf Einladung der Lilienthal-Gesellschaft, wo er mit den bedeutendsten Fliegern des Kontinents, mit Generaloberst v. Milch, Generaloberst Udet und Professor Henckel bekannt wurde. Hier begegnete er auch Lindbergh. Als er 1940 zum Präsidenten der Staatsbahnen ernannt wurde, legte er seine Würde als Präsident des Ungarischen Aeroverbandes nieder, behielt aber das Präsidium des Nationalen Fliegerfonds bis auf den heutigen Tag.

Aber sie kannten Nikolaus v. Horthy schlecht! Einen Tag vor der Abreise suchte Stefan v. Horthy seinen Vater in Gödöllő auf. Erst jetzt erfuhr der Herr Reichsverweser von dem Plan. Niemand weiß, was sich damals zwischen Vater und Sohn abgespielt. Fest steht bloß, daß der Herr Reichsverweser nach der Unterredung mit seinem Sohn den besorgten Flugsachverständigen mitteilte: „Mein Sohn harret bei seinem Plane aus. Ich verstehe das, ich an seiner Stelle würde das Gleiche tun und ich bin davon überzeugt, daß er seinen Vorsatz auch durchführen wird.“

Am 18. Juni 1939 startete Stefan v. Horthy mit seiner Nußschale vom Flugplatz Budaörs. Über Rhodos, Aleppo, Bagdad, Gvadar, Karachi ging der Flug in Tagesetappen von 1500 bis 2000 Kilometer. Pünktlich wie ein Schnellzug traf der Apparat in Bombay ein. Die Rückreise erfolgte fast auf derselben Strecke, mit kleinen Abweichungen, in dreieinhalb Tagen. Auf dem Hinflug hatte Stefan v. Horthy ein peinliches Abenteuer: Der Flugplatz von Gvadar stand damals nicht mehr in Betrieb und als die Maschine nach einer Tagesleistung von 2000 Kilometer niederging, mußte der todmüde Pilot feststellen, daß er hier weder Brennstoff noch Proviant aufnehmen, noch ein Nachtquartier finden konnte. Er ließ sich aber nicht aus der Fassung bringen, stieg aus der Maschine, aß ein Stück Schokolade, trank die paar Tropfen lauen Tee, die in seiner Thermosflasche verblieben waren und legte sich unter freiem Himmel zur Ruhe nieder. In der Früh erwachte er auf das Getrappel eines Kamels. Ein Eingebore-

ner war aus der nahegelegenen Stadt herbeigeeilt, um dem Piloten — die Landung des Apparates hatte man beobachtet — Brennstoff und Proviant zu verkaufen. Der Proviant war ungenießbar, das Benzin aber langte bis Karachi. Noch am selben Tag in den Nachmittagsstunden traf das kleine Sportflugzeug in Bombay ein.

Dieser Indienflug zählt zu den großartigsten Leistungen, die je ein ungarischer Flieger vollbracht hat. Besonders beachtenswert ist, daß er den Flug ganz allein und trotz ungünstigster Witterungsverhältnisse mit der Pünktlichkeit eines Chronometers zurücklegte.

Hochzeitsreise im Flugzeug

Mit derselben Maschine fuhr Stefan v. Horthy in Gesellschaft seiner jungen Gemahlin im April 1940 auf die Hochzeitsreise. Über Venedig, Rom, Sizilien, Kairo, Palästina, Syrien, Istanbul, Sofia ging der Flug. Bei Sizilien überflogen sie das Mitteländische Meer, dann ging es die afrikanische Küste entlang. In Bengasi besuchten sie den Marschall Balbo, in Kairo den König Faruk. Während des Fluges unterwies Stefan v. Horthy seine junge Gemahlin in der Kunst des Fliegens. Auch diese Reise verlief dank der Umsicht und dem hohen fliegerischen Können ohne jeglichen störenden Zwischenfall.

Nonstopflug Budapest-London-Budapest

Noch im Jahre 1939 vollführte Stefan v. Horthy eine Fliegerbravour sondergleichen. Im Wettflug Budapest-London war er der einzige, der im Nonstopflug die Strecke Budapest-London-Budapest ohne Zwischenlandung beflagte.

Stefan v. Horthy, der Jäger

Die Jagd ist einer seiner Lieblingssporte. In zielbewußter Arbeit bildete sich Stefan v. Horthy zum Meisterschützen heran. Mit seinem Onkel Eugen v. Horthy durchstreifte er die Jagdgebiete Mittel- und Ostafrikas, Kenyas, Ugandas und des Belgischen Kongos. Bei der Großwildjagd (Elefant, Nashorn, Büffel usw.) erbeutete er prächtige Trophäen. Aber nicht nur mit der Flinte, auch mit der Kamera und dem Filmapparat war er hinter den wilden Tieren her. Als Jäger bekundete er oft ungläubliche Kaltblütigkeit, die ihm mehr als einmal das Leben rettete.

Stefan v. Horthy, der Reiter

Stefan v. Horthy liebt auch das Reiten. Seit 1927 betreibt er den Polosport, in dem er sich als hervorragender Spieler erwies. Seit 1939 ist er Präsident des Ungarischen Polo-Klubs. Als solcher erwarb er sich große Verdienste um die Entwicklung des ungarischen Pferdesports und der Pferdezucht. In 1941 errang das ungarische Team, dem auch Stefan v. Horthy angehörte, in Brioni und dann in Budapest drei Siege. Auch den Pokal des Herrn Reichsverwesers hat der Ungarische Polo-Klub gewonnen.

Stefan v. Horthy, der Motorradfahrer

Schon als Gymnasiast fuhr Stefan v. Horthy mit seinem Bruder Nikolaus gern Motorrad. Zwischen den Jahren 1922—1929 nahm er an allen größeren Rennen teil und

errang fünf erste Preise und absolute Siege. U. a. gewann er das Kurierrennen des MAC sowie den ersten Preis und absoluten Sieg im KMAC-Tourenrennen.

Alles in allem ist Stefan v. Horthy auch als Sportsmann ein Vorbild der ungarischen Jugend. Den männlichsten und auch national wichtigsten Sportarten zugewandt, brachte er es auf eine Stufe des Könnens, die jeden ungarischen Jüngling zum Nachemulden anspornt. Sein Beispiel zeigt, daß edle Sportleidenschaft sich mit ernstem Arbeitswillen vereinen läßt und daß die Abhärtung des Körpers, richtig betrieben, ein Mittel zur harmonischen Bildung des Charakters ist.

Der Kunstflug in Mátyásföld

Der Fliegertag in Mátyásföld, an dem auch Piloten des italienischen Fliegerregiments von Gorizia mit neun Maschinen teilnahmen, war die erste großartige Schau der hohen Schule moderner Kunstfliegerei in Ungarn. Für die ungarischen Flieger, die an den Produktionen teilnahmen, war es nicht leicht, mit den berühmten italienischen Fliegern in Wettbewerb zu treten. Die ungarische Fliegerei war immer noch eine geheime Formation, die kaum noch Gelegenheit gehabt hatte, vor der Öffentlichkeit ihr Können zu zeigen.

Stefan v. Horthy war einer der ungarischen Piloten, die am Fliegertage Kunstfliegerproduktionen vorführten. Der militärische Leiter des Fliegertages gab die Höhe an, in der Stefan v. Horthy seine Übungen auszuführen hatte. 600 bis 800 Meter waren die gewöhnliche Höhe, in der derartig gefährliche Produktionen vorgeführt zu werden pflegten. Geringere Höhe kann bei solchen halbschweren Übungen gefährlich sein.

Stefan v. Horthy setzte sich ins Flugzeug und begann zu manövrieren. Er führte die schönsten und gewagtesten Kunstflugfiguren in der Höhe von nur 50 m aus. Das Publikum feierte den kühnen Flieger in heller Begeisterung, die Sachverständigen aber folgten seinen Produktionen mit verhaltenem Atem, denn sie wußten, daß bei solchen Übungen in dieser geringen Höhe der geringste Fehler zur Katastrophe führen kann. Stefan v. Horthy beendete indessen seine Produktion mit der größten Präzision und wurde nachher auch von den ausländischen Fliegern als einer der besten Kunstflieger begrüßt. Auch sie haben selten Beispiele von solcher Kaltblütigkeit und Genauigkeit gesehen.

Schweizer Blätterstimme zur Wahl des Stellvertreters des Reichsverwesers

Genf, 19. Februar

(MTI) Der Zürcher Tagesanzeiger schildert aus Anlaß des Gesetzes über den Stellvertreter des Reichsverwesers den Lebenslauf des Reichsverwesers von Nikolaus v. Horthy und würdigt seine providenziellen Eingriffe in die Geschichte der ungarischen Nation. Er leitete diese seit 22 Jahren mit kluger Besonnenheit, mit großem Zielbewußtsein im Geiste eines fortschrittlichen Konservatismus und mit einer Achtung der Verfassung, die geradezu an das Beispiel Franz Josefs erinnere. Es sei kaum vorstellbar, was aus dem zerschlagenen Ungarn geworden wäre, hätte ihm Nikolaus v. Horthy, nach dem furchtbaren Zusammenbruch, nicht Mut einzuflößen und den Weg der Zukunft zu weisen gewußt. Inmitten der wachsenden Unruhen und Schwierigkeiten, die sich im Laufe der letzten zehn Jahre ganz Europas bemächtigt haben, haben sich die staatsmännischen und menschlichen Eigenschaften des ungarischen Reichsverwesers in jeder Lage für das Wohl des Landes bewährt.

Im abschließenden Teile schildert der Artikel den Lebenslauf von Stefan v. Horthy, der ebensowenig parteigebunden sei, wie sein Vater. So lange er das neue Amt bekleidet, besteht das Recht anzunehmen, daß er nicht Stellvertreter des Vaters, sondern im besten Sinne jener des ungarischen Reichsverwesers sein werde.

Gediegene
DRUCKSORTEN
DRUCKEREI DES
PESTER LLOYD