

Szinek, képek vitéz Horthy István kormányzóhelyettes életéből

Horthy István a Horthy-család közismerten puritán és tiszta levegőjében nevelkedett. A Horthy-család egyike azoknak a régi magyar családoknak, amelyeket áthat az ősi magyar patriarhális szellem. Horthy István meglelt ember letére *kécskőkkal üdvözlő atyját* és mély tisztelettel viseltetik iránta. *Atyjának szava számára mindenkor parancs.* Megkapóan gyengéd szeretet fűzi édesanyjához és ez a szeretet sok apró, megható figyelmességben is megnyilatkozik.

Azokban a zavaros időkben, amikor a világháború utáni összeomlás következtében az alig tizenöt éves Horthy Istvánnak is el kellett hagynia a fiúmei tengerészeti akadémiát, a *kenderesi birtokra menekült ő is, öccse is.* A vörös vihar kavargásában a két testvér — a dühöngő üldözéseket elkerülendő — *asztalosinasnak állt be* az egyik derék kenderesi mesterhez. Ám a terror féktelenül tombolt és menekülésre kellett gondolni. *Már kitűzték a kismélt díjakat — köztük az ő — kivégzési napját is,* amikor — az utolsó pillanatban — sikerült elkerülni a veszedelmet. A kifosztott község utolsó szekereinek egyikén a Pádár-család magával vitte a két fiút, akik *kanászgereknek öltöztek.* A földekre induló megrakott szekér két „ágrólszakkadt” utasát így sikerült kimenteni az egyik szomszédos tanyára. Sokan emlékeznek erre ma is Kenderesen...

Diákkorában nem úgy nevelték, mint számos más előkelő családok fiacskáját: iskolai pályafutása során a kötelességekben és szórakozásokban *kivétel nélkül vett részt mindig.* Lelkes cserkész volt, a 11. sz. Bocskay cserkészcsapat tagja és őrsvezetője.

Egy alkalommal cserkészcsapata háromszáz kilométeres csónakutazást rendezett Óbudától végig a Dunán és a Sión a Balatonra. A csapat reggel hat órakor indult Óbudáról. Horthy István — mivel kellő időben Gödöllőre nem érkezhetett volna az induláshoz — *Nagyfőúrnyél csatlakozott társaihoz.* Amikor szerencsésen megérkeztek Siófokra, a táborban épp úgy, mint a kirándulás egész folyamán, derekasan résztvevő a cserkészélet akaratot edző fáradalmaiban: *emberül cipelte a szálakat és a csomagokat,* amikor az elemózsia megérkezett. Amikor pedig az egyik újonnan felszentelt csónakba elsőnek ült bele, alaposan meg is nevette a társaságot, mert *a csónak bizony azonmód felborult — vele együtt...*

Máskor — ugyancsak cserkészkirándulása során — vitorlás útra indultak a Balatonon. Amikor a zalai partról visszaindultak a somogyi part felé, váratlanul erős szél kerekedett, amely hamar viharra erősödött, úgy hogy ilyen körülmények között életveszedelem nélkül fel sem vonhatták a vitorlákat. Márpedig a somogyi parton aggódva várták a fiúkat. A parancsnok kiadta az utasítást:

— *Hat ember az evezőkhöz!*

Ő volt az első jelentkező. Sokáig derekasan eveztek a háborgó vizen, míg késő éjszaka sikerült partot érniük Balatonföldváron. Csak hogy aznap már nem indult több vonat táborhelyük felé, így aztán hajnaltajt gyalog érkeztek meg: *átázva, de — jókedvűen.*

Lelkes támogatója volt mindig a cserkészipilótáknak. Tevékeny részt vett például az 1933-iki gödöllői cserkészvilág-táborozás előkészítésében és lebonyolításában. Ő volt a repülőtábor parancsnoka, maga készítette el a tábor szervezeti szabályzatát és ő volt az irányítója azoknak a lelkes előkészületeknek, amelyek a magyar cserkészipilóták számára sok külföldi nemzet cserkészei közt is több emlékeztető sikert eredményeztek.

Amikor másodéves műgyetemi hallgató korában európai autótúrán vett részt, ennek során meglátogatta az egyik legnagyobb gépkocsigyárat is. A hatalmas ipartelep csarnokain az egyik gyárvezető mérnök vezette végig. Fiatal tehnikus letére *olyan szakszerű kérdéseket tett fel és a látottakhoz olyan megjegyzéseket fűzött,* hogy a gyárvezető csodálkozva kérdezte meg a Horthy István társaságában lévő magyar urat:

— Milyen gyárüzemet vezet a „mérnök úr”?... Horthy mérnök úr nyilván sokkal

tapasztaltabb a hasonló kőrúaknál, mert *megjegyzései és kérdései régi szakemberre vallanak.*

1928-ban, amikor a magyar légihaderő még rejtett alakulat volt és a tisztek, a parancsnokok, meg a repülőiskola tagjai polgári ruhában jártak, Horthy István Szegeden szolgált. A kiképzésben természetesen a legszigorúbb katonai rend és fegyelem érvényesült. Naponta *hajnali három órakor* kezdődött a foglalkozás és *kimenőt csak szombaton délután* kaptak a pilótajelöltek. Jellemző a repülők nagy összetartására, hogy ezeken a szombati kiruccanásokon mindig testületileg vettek részt, de összetartásukra jellemző az is, hogy Szegeden *sokáig senki sem tudott „Horthy tizedesről”.* Így történhetett, hogy egy alkalommal *öt magát is megkérdezték* a városban:

— Igaz-e, hogy a kormányzó úr fia itt van a repülők közt?

Pilótakiképzését részben a szombathelyi pilótaiskolában kapta. Parancsnoka a nemrég elhunyt *Kenese Waldemár* repülő-tábornok volt, aki szigorúságáról és vas kezéről híres volt már akkor. A repülők elég gyakran kaptak apróbb fegyelmi büntetéseket. Nem mintha nem lettek volna jó katonák, hanem éppen azért, mert *túlzótan vakmerőek voltak* nem egy esetben. A parancs ilyen „túlszárnyalásait” persze fékezni kellett és ilyenkor a pilóták — Horthy Istvánt sem kivéve — megismerkedtek a „fűszagolás” örömeivel. Ez a büntetés abból állott, hogy *nem volt szabad elhagyniok a repülőteret.*

Sportbarátai sok kedves, apró történetet tudnak arról, hogy gyermekkorától milyen erős akaratú és szívós kitartással igyekezett minél jobb eredményeket elérni.

A motorvezetést például öccsével, a három évvel fiatalabb Miklóssal együtt tanulták. Kezdetben Miklós volt az ügyesebb: amikor életében először ültették motorkerékpárra, a pályán megtett második kör után már úgy kezelte a gépet, mintha hosszú idő óta értene a vezetéshez. *Horthy István többet küzdött a kezdet nehézségeivel, ám nem hagyta addig abba a kísérle-*

tezést, amíg tökéletesen meg nem szerezte a kellő biztonságot és ügyességet ehhez a veszélyes motorsporthoz.

Ugyanilyen kemény akaratú tanult meg vadászni. Amikor első ízben volt vadászat, bizony nem mutatkozott jó puskásnak. Lődözött a vadra, de *alig talált.* A következő alkalommal ismét résztvevő ugyanannak a társaságnak a vadászkirándulásán és ekkor már — nagy meglepetésre — könnyedén, teljes biztonsággal ejtette el a vadat. Társai csodálkozva kérdezték, mi lelta őt, hogy egyszerre ilyen biztos lövész lett. Erre kiderült, hogy első balsikere cseppet sem kedvetlenítette el: *azóta rendszeresen kijárt a Margitszigetre, ahol agyaggalambokon gyakorlatozva, nem nyugodott addig, míg teljesen el nem sajátította a Nimródok tudományát.*

Rendszeresen vív, szízik és vadászik. 1928 és 1929 között egy fél évig nagybátyjának, Horthy Jenőnek, a híres vadásznak és Wittenberger Kálmánnak társaságában Kelet- és Közép-Afrikában, Kenyában, Ugandában és a Belga-Kongóban vett részt úgynevezett nagy vadászáton. Pompás trófeákat hozott haza, élményeiről pedig mozgóképfelvételeket és készített. E veszedelmes út alkalmával sokszor adta tanujelét *hidegvérének.* Egy ízben sátrukból kilépve, észrevette, hogy közvetlenül mellette egy *mérgeskigyó* settenkedik. Nem vesztette el lélekjelenlétét s nehogy egyetlen mozdulattal magára terelje a kigyó figyelmét, türelmesen várt addig, míg nagybátyja fegyvert kerített és *agyonlőtte a veszélyes állatot.*

Műgyetemi tanulmányai befejezésével műhelygyakorlatra a csepeli gépgyárba lépett. Reggel héttől leggyakrabban az esti órákig az üzemben tartózkodott, ott is étkezett, *állandóan érintkezett a munkásokkal,* sokszor velük is dolgozott. Akkoriban a gyárban egymás között mindenki csak *Horthy Pistának* hívta.

Az amerikai Ford-gyárban eltöltött egy esztendő alatt mindenben annak a sokszázézer — a világ legkülönbözőbb országaiból származó — egyszerű munkásnak az életét élte, akik a hatalmas gyárban dolgoztak. *Maga tisztította a cipőjét, szobáját maga tartotta rendben és igen gyakran a késő esti órákig munkahelyén maradt.* A gyárban különben sokszor érintkezett Forddal, aki többször meg is hívta magához.

Nagy érdeklődést keltett annakidején a „mátyásföldi repülőalap”, amelyen többek között a goriziai olasz repülőezred pilótái is résztvettek. Az akkor még rejtetten mű-



kódó magyar légierők részéről ő is szerepelt a műsorban műrepülő-mutatványokkal. Komoly erőpróba volt ez a kiváló olaszok mellett.

A katonai vezető felszállás előtt megszabta a magasságot, amelyben Horthy Istvánnak az egyes gépmozdulatokat el kellett végeznie. *(Hat-nyolcszáz méter magasság szokásos az efféle produkcióknál, mert kisebb magasság veszedelmes lehet.)* Ő felszállt és elvégezte a műrepülés minden technikai feladatát — alig ötven méter magasságban. Kitért belőle a repülő-temperamentum. Mutatványai után lelkesen üdvözölték őt a külföldi repülők, akik bevallották, hogy *ilyesmit ők is ritkán láttak.*

Mint repülő, számos más figyelemreméltó teljesítményt is végzett. Így 1939 tavaszán, amikor az angol aeroklub a Budapest-London és vissza útvonalon versenyt rendezett, *öt gép közül az övé volt az egyetlen, amely leszállás nélkül repülte be az említett vonalat oda és vissza,* annak ellenére, hogy rendkívül kedvezőtlen légköri viszonyok uralkodtak.

Legkitűnőbb repülőbravúrja azonban kétségtelenül az a vállalkozás volt, amikor *kis sportgépén Bombaybe repült.* Ez az út még kényelmes utasgépén sem csekélység, a kellő műszerekkel fel nem szerelt kis sportgépén pedig *egyenest vakmerőségnek látszott.* Indulás előtt a kormányzó úr megkérdezte a légierők parancsnokának véleményét, hogy *mit tart az utazásról.*

— Óriási teljesítményt követel embertől és géptől egyaránt — válaszolta a tapasztalt magasrangú repülőtest. — A magam részéről a vállalkozást *olyan veszedelmesnek tartom, mintha valaki kis csónakon akarna átkelni az óceánon.*

A kormányzó úr egyideig gondolkodott a dolgon, azután így felelt:

— Ha Pista mégis repülni akar, én megértem őt. Helyében én is ezt tenném és bízom benne, hogy végre is fogja hajtani a tervét.

Ez a vállalkozás azonban nemcsak bravuros teljesítmény volt. Indulása előtt meggyőzte édesapját is arról, hogy a *repülés ma már jár több veszéllyel, mint egy gyorsan tovarobogó gépkocsi vezetése. Kitérő pilóta és egy nagyon jó gép kell hozzá...*

Az indulás napjára azonban még nem készült el az a kis kétüléses, csukott sportgép, amit a brandenburgi Arado gyárnál rendelt. A gyár vezetősége egy már többször kipróbált sportgépet bocsátott rendelkezésére. Pompás kétszemélyes csukott iskolagép volt ez, csak némi átalakítással: olyan benzintartályt építettek bele, hogy a gép — ha kell — leszállás nélkül 2200—2300 kilométert is repülhessen. Viszont ez a benzintartály minden talpalatnyi helyet lefoglalt a gépben olyannyira, hogy Horthy István csupán „egy fogkefével és egy szőlet csokoládéval” kelt útra, csak egy kis utitársolyt, két hideg itallal töltött termoszt és egy-két szendvicset vett magához. *Ruhaneműkkel megtöltött táskáját már nem tudta elhelyezni a gépben.*

Es elindult a nagy útra. A Főméltósági Asszony előtt eltitkolták az utazás veszedelmes körülményeit. Ő úgy tudta, hogy *fia a holland-keletindiai repülőjártat utasgépén hagyta el a budapesti repülőteret...*



A kormányzó és a kormányzóhelyettes

1939 június 18-án hajnalban indult a kis, száz lóerős sportgép a budaörsi repülőtérrel és *Rhodos, Aleppo, Bagdad, Gvadar, Karachi* útirányon pontosan négy nap alatt, naponként 1500—2000 kilométert repülve, többszáz kilométernyi utat a tenger, több százhat a sivatag felett állandó életveszedelemben megtéve, órapontossággal érkezett meg minden tervbevevett közbeeső leszállóhelyre és végül Bombaybe. Visszafelé ugyanezt az utat kis vonalbeli eltéréssel három és fél nap alatt tette meg.

*

Még odafelé menet kellemetlen intermezzo zajlott le, amikor *Gvadarban* leszállott. Kiderült, hogy a térképen kijelölt repülőteret már nem tartják üzemben, úgy hogy ott semmiféle élőlényt találni nem lehetett. Horthy István aznap közbeeső leszállással kétezer kilométer utat hagyott hátra, holtfáradtan szállt ki a gépből és igen kellemetlenül érte a meglepetés, hogy sem élelemre, sem szállásra, sem benzinpótlásra nem számíthatott. A fáradság elnyomta: egy szelet csokoládéból és a kulacsában megmaradt néhány korty citromostéából álló vacsora után repülőgépe mellett a szabad ég alatt elaludt.

Hajnalban arra ébredt, hogy *egy tevé mozog a közelben*, amelyről egy bennszülött kászálódik lefelé. A közeli városban ugyanis észrevették a repülőgép leszállását és az egyik élelmes benzin-kereskedő teveháton néhány tank benzint hozott, meg némi elemőzsiát...

*

Különösen emeli e repülőbravur értékét, hogy *teljesen egyedül* végezte és hogy előre meghatározott utiprogramját pontosan, a rossz időjárási viszonyok ellenére is keresztülvitte.

Amikor óramű pontossággal érkezett vissza a budaörsi repülőtérre, a kormányzó úr várta őt. A gépből kiszálló fiú keményen és büszkén tekintett atyja szemébe, amikor jelentette, hogy vállalt feladatát elvégezte. Kezetszorítottak egymással: *az apa, aki ura a tengernek és a fiú, aki ura lett a levegőnek...*

*

1940 áprilisában, amikor megnősült, ugyanezzel a kis géppel indult el feleségével együtt *nászútra*. Budapest—Velence—Róma—Szicília—Kairó—Palesztina—Szíria—Isztambul—Szófia—Budapest volt az útirány.

Sziciliából átrepülte a Földközi-tengert. A libiai tengerpartot végigrepülve, meglátogatta *Balbo* marsallt Bengáziban, majd *Faruk* királyt Kairóban. Közben fiatal feleségét is megtanította repülni. Ezen az útvonalon is mindent programszerűen hajtott végre, amit csak úgy érhetett el, hogy gépét a mérnök szaktudásával maga gondozta és hogy kitűnő repülőérzéke egy pillanatra sem hagyta cserben.

*

A „civil” életben is sokan tudnak róla kedves apróságokat. Akik környezetében éltek és azok is, akik később imerték meg, legfontosabb jellemvonásának a *vasakaratot, a kitartást és a szorgalmat* emlegetik. Kevésbeszédű, gyors elhatározású, erélyes férfi, aki azonban ugyanakkor a legteljesebb mértékig *udvarias*.

*

Társadalmi tevékenységei közül itt most csak arra az egy motívumra emlékeztetünk, amely a *diákkaptár* mozgalommal kapcsolatos.

Emlékezetes, hogy az *Uj Magyarság* egyik nagy visszhangot keltett vezércikke, amely *Gyergyócsomafalva* súlyos helyzetére hívta fel az ország figyelmét, milyen gyors és milyen megkapó válasza talált a *diákkaptár mozgalom* részéről. A kicsi székely falu számára a diákkaptár — amelynek élén az ő szervező irányítása állt — *tizenkilencezer pengő kamatmentes kölcsönt nyújtott*, ami által a község gazdasági nehézségeit legnagyobbbrészt megoldották.