

Vitéz Nagybányai Horthy István pályafutása

Gyermekevei, egyetemi kiképzése, katonai szolgálata, repülőbravurjai, munkás élete a Ford-gyárban, működése a csepeli gyárban, a MAVAG és a MAV élén, sportteljesítményei és érdemei, a magyar ifjuságnak tett szolgálatai

Röviden felvázoljuk vitéz nagybányai Horthy István élet-rajzi adatait, amelyeknek egyes részleteire, életének nevezetesebb mozzanataira, jelentősebb szakaszaira alább bővebben is kitérünk.

Horthy István Pólában született 1904-ben, tehát most harmincnégy esztendő. Református vallású, nő, egy fiugyermek van: ifjabb Horthy István. Középiskolai tanulmányainak elvégzése után a budapesti József-műegyetemen gépészmérnöki oklevelet szerzett. Előzőleg 1918 augusztusától az összeomlásig a *fiúmei haditenzerészeti akadémia* növendéke volt és itt katonai kiképzésben részesült. Önként jelentkezett 1926-ban katonai szolgálatra, amikor juniustól szeptemberig, majd a következő évnek ugyanabban az időszakában is a magyar légierőnél teljesített szolgálatot. Ez idő alatt megszerzte a különböző repülőfokozatokat és mint pilóta, az egyik vadász-századhoz nyert beosztást. 1929-ben repülőhadnaggy lett. Évenként bevonult gyakorlatra képzett vadász-századhoz és itt teljesített szolgálatot 1938 szeptemberében, majd 1939 tavaszán és őszén. 1939 januárjában lett tartalékos repülőfőhadnaggy.

Műegyetemi tanulmányainak befejezése után hosszabb külföldi utat tett, ahonnan visszatérve, 1930 novemberében az Állami Vas- és Gépgyárak szolgálatába lépett szerződéses főmérnöki minőségben. 1933-ban műszaki tanácsossá, 1935-ben helyettes igazgatóvá lépett elő

A diákévek

Vitéz Horthy István a középiskola alsó osztályait Bécsben és a Bécs melletti Badenben végezte. A háború éveit voltak ezek, amikor a kisdíák édesatyja a monarchia tengeri erejének legdicsőbb vezetője volt. Atyja példáját kívánta követni ő is: tengerésztiszt akart lenni. Ezért 1918 augusztusában belépett a fiúmei császári és királyi tengerészeti akadémiába. Nem sok időt tölthetett ott, bekövetkezett az összeomlás, a sors másképp rendelkezett, mint ahogy a kisdíák szeretné volna. A fiúmei tengerészeti akadémia megszűnt, a monarchia felbomlott, a világ megváltozott. Horthy Miklóst a nemzet óhaja az ország élére állította, Horthy István pedig most már Budapesten folytatta megkezdett tanulmányait. A II. kerületi Toldy Ferenc-főreáliskolában tanult tovább és 1922-ben itt tette le az érettségét jeles eredménnyel. A középiskolában már megmutatkozott hajlama: a technika, a matematika, a geometria voltak legkedveltebb tárgyai, de kitűnő nyelvtudással is rendelkezett, úgy, hogy már fiatal korában kitűnően beszélt németül, franciául, angolul.

A középiskola után az egyetemi évek következtek. Vitéz Horthy István beiratkozott a budapesti József Nádor Műegyetem gépészmérnöki karára, ahol a legkitűnőbb diákok egyike volt. Már kistíu korában érdeklődött minden iránt, ami gép, a mi technika. A gépkocsik, repülőgépek, gyárak,

A repülőtiszt és a sportrepülő

Vitéz nagybányai Horthy István már mint műegyetemi hallgató foglalkozott a repüléssel. 1926-ban be is vonult mint önkéntes az akkor még tilkolt fegyvernemhez és repülőtiszt kiképzése után tért vissza a Műegyetemre, ahol a Műegyetemi Sportegyesület elnökévé választották. Az egyesületet ő jut-

és még ez évben megbízást kapott a vezérigazgatói teendők ellátására. Ugyanez év novemberében miniszteri tanácsossá, 1937 júliusában igazgatóvá nevezték ki, 1939 októberében pedig megbízták a vezérigazgatói teendők ellátásával. 1940 június 1-én nevezték ki az Államvasutak igazgatóságának elnökévé, egy évvel később, 1941 július 4-én államtitkári címet kapott. Szólnok megye 1940 november 13-án egyik felsőházi tagjává választotta.

Vitéz Horthy István, mint a MÁV igazgatóságának elnöke, eddigi működése során bebizonyította, hogy a közlekedés problémáinak egyik legalaposabb ismerője és nagyrészt az ő kiváló munkájának, hozzájárulásának és energiájának köszönhető, hogy az Államvasutak a mai rendkívüli viszonyok mellett is eleget tudnak tenni feladataiknak. Vitéz Horthy István elnöke a Horthy Miklós Nemzeti Alapnak, a Magyar Polo-Clubnak, a Diákkaptár-Szövetségnek, társelnöke a Magyar Cserkész-Szövetségnek és alelnöke a Magyar Touring Clubnak. A közélet terén kifejtett értékes és eredményes munkásságáért megkapta a Magyar Érdemrend Középkeresztjét a csillaggal s ezenkívül számos magas külföldi kitüntetésnek is tulajdonosa.

Vitéz Horthy István 1940 április 27-én vette feleségül Edelsheim-Gyulai Iлона Mária grófnőt, Edelsheim-Gyulai Lipót gróf földbirtokos leányát.

A múlt év január 17-én fiuk született: ifjabb Horthy István.

műhelyek vonzották, s mikor másodéves műegyetemi hallgató korában egy európai autótúra során meglátogatta az egyik legnagyobb gépkocsi gyára és a gyárvezetőmérnök végigkalauzolta az ipartelepen, olyan szakszerű kérdéseket tett fel, hogy a gyárvezető megkérdezett egy másik vendéget: milyen gyárüzemet vezet odahaza a mérnök ur? Horthy István értette ezalatt, mert a szakszerű kérdésekből és megjegyzésekből azt a következtetést vonta le, hogy egy olyan mérnököt kalauzol, aki fiatal kora ellenére, elsőrangú szakember. Alapos volt azután a csodálkozása, amikor megmondották neki, hogy akit kalauzol, az még nem vezethet üzemet, mert csak másodéves műegyetemi hallgató.

Műegyetemi tanulmányai, amelyeknek pedig teljes energiáját szentelte, nem akadályozták meg Horthy István abban, hogy élénk részt ne vegyen a műegyetemi ifjuság társadalmi és sportéletében. Diaktársai hamar felismerték tehetségét és sok különféle értékes tulajdonságait, már csak ezért is szerették és nagyrabecsülték. Tagja volt a Hungária Magyar Technikusok Egyesületének és különösen aktív részt vett az egyesület Hunnia-korporációjának életében, ahol többféle tisztséget töltött be. A repülés és a sport iránti szeretete ekkor már erősen kifejtett és a műegyetemi sportrepülőknél és a Műegyetemi Atlétikai és Futballklubnak elnöke volt.

tatta először komoly jövedelemforráshoz, amikor elintézte, hogy a vasuti jegyekre néhányfilleres pótkjegyeket ragasszanak a repülés céljaira. Ezzel az anyagi alappal indult el az egyesületben a mérnökök komolyabb kiképzése a repülésben, géptervezésben és építésben. Minden alkalmat megragadott,

hogy katonai, vagy sportgépen repüljön. A Felvidék visszacszerzésekor, a kárpátaljai harcok idejében is bevonult a légierőkhöz s rendszeres szolgálatot teljesített.

Horthy István valóban Magyarország egyik legkitűnőbb repülője. A katonaságnál mint igen vállalkozószellemű vadászpilótát tartják számon. Kitűnő, fegyelmezett, ügyes és bátor repülő, nagy szaktudással és alapos szakképzettséggel. Először mint beosztott pilóta, később mint rajparancsnok minden alkalmat felhasznált, hogy a korszerű gépek vezetésében teljesen tökéletesítse magát. Pedig a repülő-kiképzés kemény próba s nem könnyelmes mesterség. És Horthy István pilótakiképzését egy szigorúságáról híres kemény katoná vezette, aki pilótáit vaskézrel tartotta. Kenesse Valdemár, a nem régen elhunyt repülőbajnok volt a parancsnoka. Szerénységére jellemző, hogy amikor legutóbb Szegeden szolgált, senki se tudott arról, hogy a Kormányzó Ur fia is ott van a repülők között.

Elindítja a magyar repülőgépgyártást

Horthy István már műegyetemi hallgató korában felismerte a vitorlázórepülés nagy jelentőségét, 1932-ben tizenegyediknek tette le a vitorlázó „C” vizsgát.

Amikor mint gépészmérnök megkezdte működését Magyarországon egyik legnagyobb vas- és gépgyáránál, a MAVAG-nál, céltudatosan küzdött a magyar repülőgépgyártás megindításáért. Később, mint a MAVAG vezérigazgatóhelyettese, a kismotorok gyártására megszerezte a legkitűnőbb német motorlicenenciát s mielőtt átment az Államvasutakhoz, biztosította a gyártás megindításához szükséges építkezéseket és berendezéseket.

Amikor a Nemzeti Repülőalap létesítésére megtörténtek az első lépések, a nagy tervezőmunka élére a magyar sportrepülő egyesületek egyetértésben a légierővel, vitéz nagybányai Horthy István szemelték ki. 1938 májusában a Magyar Aero Szövetség elnökévé választották. Ő aztán munkatársaival kidolgozta a repülőerőképzés hatalmas programját, hogy olyan számú, magas fokban kiképzett motoros repülők állítsanak minden évben a légierők rendelkezésére, akik a fegyvernem teljes létszámát fedezni tudják. 1939-ben a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap elnöke lett. Minden részletre kiterjedő munkát végzett s mindenképp elől Németország és Olaszország hasonló szervezeteit tanulmányozta. Így résztvett a Lilienthal-Társaság berlini nemzetközi konferenciáján. Végigjárta a német repülőipar nagy gyárait, megbeszéléseket folytatott a világ legkiválóbb szakembereivel. A világ legelső repülővel jutott közvetlen összeköttetésbe. Milch vezértábornaggal, Udet vezérezredessel, Henckel professzorral, Lindbergh-gel találkozott és folytatott megbeszélést.

Amikor 1940-ben kinevezték a MÁV elnökévé, az Aero-Szövetség elnökségéről lemondott, de a Repülő Alap elnökségét mind a mai napig megtartotta. Vitéz nagybányai Horthy István repülőbajnokságaival, munkatársaival való érintkezésben mint a legkövetlenebb bajtárs volt közismert. Pontossága, amivel napi programját felállítja és megtartja, egészen kivételes. Igazi repülőkatona, akinek önfegyelmelzete, bátorsága, rátermettsége és tudása, valamint akaratereje a repülésben eltöltött tizenöt év alatt számtalan próbát állott ki.

A budapest—bombayi repülőbravur

Közismert repülőbravurja, amikor százlórós sportgépén rekordidő alatt tette meg az utat Buda-

pest—Bombay között és vissza. Ezen az utján történt meg, hogy Gvadarnban, mikor leszállt, kislát, hogy a térképen kijelölt repülőteret már nem tartják üzemben s a repülőterén semmiféle élő lényt sem lehet találni. Kétezer kilométeres út után, holtfáradtan érkezett ide, ahol se élelem, se szállás, se benzinpótlás nem várja. Egy szelet csokoládé, néhány korty kulacsában megmaradt teából álló vacsora után a szabad ég alatt aludt. Hajnalban, a tíz kilométerre levő városból egy élelmes benzinkereskedő, tevéhaton néhány tank benzint hozott s egy erősen enyészetnek indult sült csirkét. A benzint elfogadta, de a csirke elfogyasztását nem kockáztatta meg. Ehyomorra folytatta útját és érkezett meg délután Bombayba. Ez a repülése volt a magyar repülésnek legnagyobb távolságu és programszerűen tökéletesen végrehajtott, egészen egyedülálló repülőteljesítménye.

Bombay-i útja előtt a Kormányzó Ur megkérdezte a légierők akkori parancsnokát, hogy mit tart az utazásról, annak lehetőségeiről és mit tanácsol. A tapasztalt, magasrangú repülőtiszt azt válaszolta, hogy a tervezett indiai út óriási teljesítményt követel géptől és embertől egyaránt.

— Minden repülő és minden magyar ember büszke lehet rá — mondotta —, ha magyar ember és pedig maga a Kormányzó Ur fia erre a teljesítményre vállalkozik. De a magam részéről olyan veszedelmesnek tartom a vállalkozást, mintha valaki kis csónakon akarna átkelni az óceánon.

Csepelen és az amerikai Ford-gyárban

Vitéz Horthy István 1928-ban szerezte meg a műegyetemen gépészmérnöki oklevelét. Nem sokkal később elhatározta, hogy belép a csepeli gépgyárba, amely azidőtájt egyedül gyártott Magyarországon repülőgépmotorokat. A fiatal gépészmérnök 1929 június 26-ától szeptember 20-áig dolgozott a csepeli gyárban a Jupiter-repülőmotor osztályán. Nem kért és nem is fogadott el semmiféle előnyt, éppen úgy végezte munkáját, mint a gyár többi alkalmazottai. Reggel hétkor már munkahelyén volt és nemcsak délután háromig, de sokszor a késő esti órákig dolgozott. Ott érkezett a gyárban, együtt élt a mérnökökkel, tisztviselőkkel, munkásokkal és közvetlenségével, szeretetreméltó modorával mindenkit meghódított. Egymás között mindenki csak Horthy Pistának nevezte és ő is szívesen barátságot tartott fenn munkatársaival. Üzemvezető volt, de minden munkából, még a szerelési munkákból is kivette a részét.

A csepeli gyárban eltöltött néhány hónap munka után vitéz Horthy István elhatározta, hogy tudását kibővíti s e célból külföldi tanulmányutra megy. Amerikába utazott, ahol egy esztendőig, 1930 októberéig az amerikai Ford-műveknél dolgozott. A Ford-gyárak dearbournei üzemébe lépett be, még pedig egyszerű munkásként. Reggel nyolc órától délután félöt óráig nap mint nap éppen úgy dolgozott, mint a hatalmas gyárüzem sokszázézer, a világ min-

Megemlítette a navigációs eszközök hiányát, a pilóta idegrendszerét végsőkig igénybevévő fáradtság, a repülési korlátozások következtében fennálló sokféle bonyodalmat és azt ajánlotta, hogy inkább más, nagyobb gépen induljon a légi utnak Horthy István.

A Kormányzó Ur egy ideig gondolkozott, aztán megmondta döntését:

— Ha Pista repülni akar, csak azt mondhatom, Isten veled, fiam! Én is ilyen voltam.

És Horthy István elindult a nagy utra. A Főméltóság Asszony előtt természetesen eltilkolták az utazás veszedelmes körülményeit. Ő úgy tudta, hogy Pista fia a holland-keletindiai repülőjárat utasgépén hagyta el a budapesti repülőteret.

Horthy István kis Arado-sportgépével elindult, világraszóló dicsőséget szerzett a magyar névnek és a gyenge kis gömbkompassz ellenére, mindenüvé pontosan és a kellő időben érkezett.

Nászut repülőgépen

1940 áprilisában, amikor megnősült, ugyanezzel a kis géppel indult el feleségével együtt nászútra. Budapestről Velencébe, Rómába, Szicíliába, Kairóba, Palesztinába, Szíriába, Isztambulba és Szófiába repült s onnan tért vissza Budapestre. Az afrikai tengerparton végigrepülve meglátogatta Balbo marsallt Bengháziban és Faruk királyt Kairóban. Közben fiatal feleségét is megtanította repülni.

den tájáról származó egyszerű munkás. A gyár minden műhelyén végiment, egyszer itt, egyszer ott végezte a Ford-munkások napi munkáját.

Nem volt hajlandó semmiféle előnyt elfogadni és a magyar államfő fia éppen úgy dolgozott és éppen úgy élt, tisztán napi keresetéből, mint akármelyik amerikai munkás. Nem akarta, hogy társadalmi és vagyoni helyzete más körülmények közé juttassa, mint amilyenben a többi munkás él. Nem egyszer kijelentette, hogy szorgalmára, vasakarátára és a maga erejére támaszkodva akar élni. Szobáját maga takarította, cipőjét maga tisztította, élete ugyanolyan volt, mint a gyár többi alkalmazottaié. Utoljára az experimental design deivision (kísérleti tervező osztály)-ban működött, ahol a kivételre kerülő új kísérleti típusok tervét dolgozták ki. Éppen akkor terveztek és gyártották az azidőtájt legmodernebb nyolchengeres sportkocsikat és ez annyira lekötötte vitéz Horthy István érdeklődését, hogy sokszor reggel nyolc órától a késő esti órákig nem távozott munkahelyéről.

Nem érdekelt, hogy az osztályon dolgozó nyolc mérnök közül négyen voltak magyarok s az osztály főnöke Farkas Jenő szintén magyar volt.

Az amerikai üzemekben tudvalevően nyáron szünetet tartanak. Vitéz Horthy István ezt az időt sem töltötte télenül, egy hónap alatt autót bejárt a Egyesült Államokat, beutazta a szélső Nyugatot: Salt Lake Cityt, San Franciscót, Los Angelesét és New-Mexikót.

A MÁV Gépgyárban

Vitéz Horthy István 1930 őszén tért vissza külföldi tanulmányútjáról és mint szerződéses főmérnök és az autobusosztály főnökhelyettese a MAVAG szolgálatába lépett. Itt csakhamar felismerték kiváló képességeit és az üzem vezérigazgatója, vitéz Markotay-Wels Jenő 1933-ban megbízta a vezérigazgatóhelyettesi teendők ellátásával. Mint akinek széleskörű külföldi tapasztalatai és bő nyelvtudása van, az üzem exportjával kapcsolatos ügyeket bízták rá. Így történt, hogy üzleti ügyekben beutazta Európa számos országát, hosszabb időt töltött Perzsiában és több ízben járt Törökországban. 1933-ban lett műszaki tanácsos, két év múlva igazgatóhelyettes, 1937-ben igazgató, 1938-ban vezérigazgatóhelyettes, majd 1939-ben megbízták a vállalat vezetésével is. A nagytehetségű, modern, világlátott, rendkívüli tapasztalatokkal

rendelkező fiatal mérnök új tempót diktált a MAVAG üzemében. Meggyorsult a termelés üteme és megélnéült az üzleti forgalom. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy a foglalkoztatott munkások létszáma öt ezer-ről huszonegyezzerre emelkedett.

Vitéz Horthy István modern mérnök és modern vállalati vezető. Mikor egy nagy és jelentős külföldi megrendelés sürgős lekötéséről volt szó, százlórós sportrepülőgépen egyedül, minden kísérlet nélkül rekordidő alatt Bombayba repült, ott letárgyalta az ügyet és amikor mindent a legjobban elintézt, ugyanazon az uton, ahogy jött, a kis „dióhéjon” visszarepült Budapestre. Regénynek is beillő téma. Valóban még a mai modern életben is aligha gyegezhet fel magára hasonlót egy vállalat vezérigazgatója.

A MÁV élén

A MÁVAG éléről a MÁV élére került 1940 június elején vitéz **Horthy István**. Mérnöki tudása, tapasztalatai és közlekedési szakismeretei egyaránt predesztinálták erre a tisztségre. Alighogy a MÁV élére állt, fontos feladatokat kellett megoldania. Megtörtént a második bécsi döntés, amely 2300 kilométer hosszú vasútvonal üzembehelyezésének s a kolozsvári új felvezetésének megszervezésének feladatát róta a MÁV-ra. Gyorsan meg kellett építeni a kolozsnagyida-szászlekencei keskenyvágányú vasutat s ez egy pár hónap alatt sikerült is. Horthy István több ízben is személyesen ellenőrizte a munkálatokat és gondja volt arra is, hogy a MÁV az új idők követelményeinek megfelelő járműveket kapjon. Az ő *intenciói szerint munkába van egy újabb gyorsvonati mozdonytípus tervezése és legközelebb egy naggyorsaságú motoros vonat elkészítését veszik munkába a MÁV-nál.*

Rendkívül nehéz feladat várt a MÁV vezetésére a Délvidék visszafoglalása után, de ezeket a feladatokat is sikerült elsőrendűen megoldani.

Horthy István elnöksége alatt a MÁV szociálpolitikai tevékenysége megszokozódott. Befezés előtt áll a budapesti MÁV-kórház fejlesztése, árvaházakat létesítenek, nővelik a segélyeket, tüdőbeteg szanatóriumot építenek, a vasúti munkásság gyermeknevelési pótlékot kap, szóval minden lehető megtörténik a magyar vasutas társadalom érdekében.

De **Horthy István** nemcsak kitűnő szakember és mély szociális érzéssel átitott férfi, hanem egyúttal *a magyar ur társadalmi érintkezés híve is.* Eppen ezért sürűn megjelent a vasutaság társas-körének összejövetelein és joggal lehet mondani, hogy az egész magyar vasutas társadalom osztatlan szeretettel nyerte meg. Energiája, tudása, lendületes munkaeje, szociális érzéke sokat és jelentőset alkotott a MÁV életében.

A sportember

Vitéz nagybányai **Horthy István** mindenkor bebizonyította, hogy a sport különböző ágaiban hívatott a babér, a győzelem megszerzésére, mert lelket áttüzesíti az akaraterő, erős szíve van ahhoz, hogy a fáradsalmakat legyőzze és úgy alkotta meg a Mindenható, hogy példaadásul az első közé igyekeztek minden olyan téren, ahol érdemes küzdeni.

Már Siófokon, amikor a nemzeti hadsereg tisztikara ott táborozott 1919 nyarán és amikor nagynevű edesatyja megszervezte a bolsevizmus elleni katonai akciót, a gimnazista korban lévő **Horthy István** a tisztikar körében igyekezett ellesni a lovaglással kapcsolatos ügyességet és a szokásos sportágakban is megfigyelte azokat, akik jól kezelik a teniszütőt, kitűnő beosztással usznak a Balaton vizében, általában éles szemmel figyelte a sport eseményeit csakugy, ahogyan az élet más területein is vasszorgalommal fekkid neki minden feladatnak és páratlan kitartással küzdötte át magát a kezdeti nehézségein. Siófokon az említett nyáron főként a lovaglásban gyakorlatozott három évvel fiatalabb Miklós öccsével együtt. Gyakran edesapjával is kilovagolt és kezdettől nagy ügyességet mutatott a nyeregbeli tudományokban.

Budapesten azután öccsével együtt megtanulta a motorkerékpárvezetést s mindketten számos versenyben vettek részt. Általában feltűnt, hogy a két fivér közül a fiatalabbik, Miklós mutatkozott ügyesebbnek. De csak kezdetben volt így, mert **Horthy István** rövidesen kipótolta a hátrányokat, alaposan megismerkedett a motorral, a motorkerékpár vezetésének minden szabályával és fizikai törvényével. **Horthy István** nem hullatta a sors küzdés nélkül ölébe a sikereket. Meg kellett dolgoznia a legkisebb eredményért is, de munkáját, kitartását, rendszerességét mindig siker koronázta, még pedig siker a javából. Összeszorított fogakkal róta motorkerékpárja nyergében a köröket a gyakorlóléren s addig nem hagyta abba, amíg teljesen meg nem szerezte a biztonságot és ügyességet, azután pedig a biztos vezető minden erényével száguldott motorkerékpárján, megelőzve versenyzőtársait és sikert sikerre halmozott. 1922-től hét éven

keresztül rendszeresen részt vett a fontosabb motorkerékpárversenyeken. Ott láttuk a veszélyes motorsport minden fontosabb eseményének színhelyén, részt vett a svábhelyi versenyeken s számos külföldi versenyen is indult. **Ügyességéről, biztonságáról legmeggyőzőbb-**

A bátor pilóta

Horthy István két éven át részvett a pilótaképzésben és letette a pilótavizsgát. 1926-ban lépett a repülő soraiba és azóta számos nagy sporttértekü repülőutat tett. 1939 tavaszán rendezte az angol Aero-Club versenyét a Budapest—London és London—Budapest vonalon. Ezen a versenyen **Horthy István** gépe volt az egyetlen az öt gép közül, amely leszállás nélkül repülte be az utat a magyar fővárostól Anglia fővárosáig és vissza. Emeli ennek a repülésnek sportértékét az a körülmény, hogy a verseny idején rendkívül kedvezőtlenek voltak a légköri viszonyok. Ugyanilyen jelentős sportteljesítményt jelent **Horthy István** az a repülőútja, amelyet Budapesttől Bombayba és vissza tett meg 1939 nyarán.

Mindig szívesen volt együtt a sportolókkal. Ezt a vonalmát már középiskolai tanuló korában bebizonyította, amikor mint a budapesti II. kerületi főreáliskola növendéke 1919 végén megkezdte cserkészmunkáját a II. számú Bocska-cserkészcsapatban. Cserkészársait mindig megbecsülte, okult ügyességükön, igyekezett ő is érdemesnek bizonyulni a cserkész névre. Rövidesen ki is tűnt társai között, örsvezetővé nevezték ki és átvette a csapat első csónakjának vezetését. Nem vonta ki magát semmiféle cserkészmozgalomból, éppen úgy vett részt csapattának mozgótáborozásán, mint bármelyik cserkész-társa. Már 1920-ban egyike volt a leglelkesebb cserkészifjaknak. Kedvessége és szolgálatkészsége ma is közmondásos a cserkészek körében.

Eppen így alapozta meg kapcsolatait a cserkészrepülőökkel is: átsegítette őket a kezdeti nehézségein s addig-addig tevékenykedett, amíg sikerült két siklógépet építeniük, ami azután lehetővé tette, hogy a kiképzés lendületesen induljon meg. Mint az Állami Gépgyárak mérnöke elvállalta a gyár cserkészrepülőinek elnöki tisztségét, részt vett maga is a Budaörs-repülőtéren a kiképzésben s megszerezte a vitorlázó repülő C. vizsgáját. Azóta évről-évre együtt táborozott több napon át a cserkészrepülőökkel s mindig igyekezett bebizonyítani, hogy hozzájuk tartozónak érzi magát, ügyüket a saját ügyének tekinté és mindent megtesz abból a célból, hogy a magyar repülés európai viszonylatban is jelentős tényezővé váljék.

A gödöllői cserkész-jamboreen

1933-ban nagy része volt a gödöllői cserkész-világtáborozás sikeres előkészítésében és példás lebonyolításában. Mint a cserkész-repülő tábor parancsnoka tevékenykedett. Ő volt az irányítója a több mint hathónapos előkészületnek, megszervezője a cserkészek első vitorlázó repülő táborának és arra is futotta az idejéből, hogy maga készítse el a tábor szervezeti szabályzatát. **Horthy István** agilitása nélkül a sportrepülés ma nem tartana ott, ahol tart. Az ő lelkes példaadása szerzett bátor követőket és szervezőképessége segítette hozzá a sportrepülést az azóta aratott sikerek sorozatához. Amikor csak tehetett, ellátogatott a sportrepülő hármasathárgyei repülőtelepére, buzdított, irányított, fel sem véve az időjárás viszontagságait. Akár esett, akár sütött a nap, **Horthy István** mindig edzetten, rendszerint kiskabátban szorgoskodott a repülőtelepen. Valósággal fanatikusa a repülés ügyének. Ezért is vállalta el a Magyar Aero-Szövetség, majd a **Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap** elnöki tisztségét; példát akart mutatni mindenkinek, hogy a repülésben olyan előnyei vannak az országnak, amelyekről nem mondhatunk le, hacsak nem akarjuk veszélyeztetni helyzetünket a Dunavölgyében.

Lovaspóló-győzelme

Horthy István kitűnő lovasként már 1927-ben bekapcsolódott a lovaspóló-sportba. Mint más sportágakban, ebben is kitűnő eredményeket bizonyított. Tagja volt a magyar válogatott polócsapatnak s számos országos és külföldi győzel-

met aratott. 1939-től elnöke a Magyar Poló-Clubnak. 1941 nyarán részt vett Brioniban a nemzetközi lovaspóló-mérkőzésen, amelyen a magyar csapat két nemzetközi mérkőzést nyert meg három közül. Az olasz válogatott csapat 1941. szeptemberében mérkőzött a magyar fővárosban a magyar válogatott csapattal, amelynek ezuttal is tagja volt **Horthy István**. Három győzelmet arattunk a Gruppo Italiano di Polo fölött.

Vadászaton Afrikában

Horthy István 1928-ban és 1929-ben fél évig vadászaton vett részt Kelet- és Közép-Afrikában. Nagybányai **Horthy Jenőnek** és egy másik híres vadásznak, **Kittenberger Kálmánnak** társaságában vadászott Kenyában, Ugandában és a Belga-Kongóban, Elefantra, orrszarvura, bivalyira, vagyis a sokat emlegetett nagyvadra vadásztak. **Horthy István** pompás vadásztrófeákat hozott haza és a vadászatról az ősvadonban mozgóképfelvételeket is készített. Ezeket a Magyar Filmhíradó vetítette rendszeres műsorában.

Eppen **Kittenberger Kálmánnak** az afrikai vadászatról írt könyve bizonyítja legmeggyőzőbben, milyen hidegvér és milyen kitűnő szem, meg biztos kéz szükséges ahhoz, hogy a vadász az őserdőkben ezernyi meglepetés közepette sikeresen megállja helyét. Egyetlen elhibázott lövés a vadászember halálát jelentheti. **Horthy István** kitűnően letette az afrikai vadászvizsgát.

Pedig régebben nem is volt jó puskás. Első ízben határozottan balserenese üldözte, amikor közös vadászaton vett részt. A következő alkalommal azonban már a társaság legjobb vadászának bizonyult. **Ugy érte el a kitűnő formaváltozást, hogy a két vadászat között eltelt időben szorgalmasan kijárt a Margitszigetre, agyagalambokra gyakorlatozott és teljesen elsajátította mindazt, amit egy jó vadászembernek tudnia kell.** Eppen afrikai útja mutatta meg azután, hogy olyan vadász lett belőle, aki sikeresen emel puskát akár elefantra, akár orrszarvura, bivalyira, vagy más vadra; lövése mindig biztos.

Horthy István mindezen felül mint *vívó* is nagyszerű és a *sielők* társaságában sem vall szegényt. Határozottan sport-tehetség, sőt mi több: sportszervező-tehetség, ami ma, amikor minden nemzet igyekszik elsőnek bizonyulni a versenyekben, Magyarország nézőszögéből igen jelentős tényező. **Horthy István**ban nemcsak a sportemberi becsüljük összes értékeivel, hanem becsüljük benne azt a férfit, aki elhivatott arra, hogy a magyar sportot, annak minden ágában magas színvonalra fejlessze.

Az ifjuság barátja

Horthy István éppen sportéletével bizonyította be, hogy igazi barátja az ifjuságnak. Ezért karolta fel a sportrepülőket, a cserkészek ügyét, de ugyanez a megbecsülés készítette arra is, hogy élére álljon a diákkaptár-mozgalomnak. Ennek az akciónak keretében nagyszerű pedagógiai elgondolással ki akarják fejleszteni az ifjuság gazdasági érzékét, meg akarják mutatni minden magyar ifjunak és leánynak, hogy a gazdasági életpályákon éppen úgy megtalálhatják boldogulásukat, mint a szellemi foglalkozásokban. Takarékoságra, különböző anyagok gyűjtésére és azok értékesítésére szoktatják az ifjuságot a diákkaptár keretében. **Vitéz Horthy István** 1940-ben karolta fel ezt az ügyet és mint a diákkaptár országos elnöke, azóta is áldásosan működik.

Jól ismeri a magyar ifjuságot. Együtt nőtt fel diáktársaival, együtt halványkedett mint műegyetemi hallgató a mérnökjelöltekkel és egyúttal dolgoztak valamennyien a különböző diákszociális mozgalmakban. Isemri a magyar ifjuság sok jogos kívánságát, tisztában van a szegénysors emberek gyermekei iskoláztatásának minden nehézség-

vel és akadályával. Vallja hittel és meggyőződéssel, hogy minél több művelt emberre van szüksége az országnak s dolgozik abban az irány-

Vitéz Nagybányai Horthy Istvánné

Vitéz **Horthy Istvánné** született **Edelshaim-Gyulai** Ilona Mária grófnő Budapesten született 1918. január 14-én. Edesatyja **Edelshaim-Gyulai** Lipót gróf, edesanyja **Pejachevich** Gabriella grófnő.

Ilona grófnő gyermekkorra nagy részét falun töltötte. A család ritkán járt Budapestre, vidéki birtokon tartózkodtak. Ott nőtt fel az **Edelshaim-Gyulaiak** kolostorból átalakított felvidéki kastélyában. Házias, gyakorlatias, sportszerű nevelést kapott, testvéreivel együtt részt vett a falu népének ünnepein, szociális munkásságot fejtett ki és így nem csoda, ha a falu népe a szépséges grófnőt szeretetbe zárta.

A fővárosba állandó tartózkodásra csak 18 éves korában került. Úde szépségével, bájos, szerény, szeretelméltó modorával csakhamar az előkelő társaság kedvence lett. A téli sport révén került férjével közelebbi ismeretségbe. Együtt jártak síturára a budai hegyekre, megszerették egymást, megtörtént az eljegyzés, majd 1940. április 27-én az esküvő.

Nászutjukat repülőgépen tették meg, Velence — Capri — Catania — Tunis — Tripoli — Bengazi — Cairo — Damaskus — Ankara —

ban, hogy minden tehetséges magyar ifjut és leányt hozzá kell segíteni megfelelő tudományos, vagy szakkiképzéshez.

Budapest volt az utvonala.

Horthy Istvánné — mint fentebb is írjuk — már leány korában is részt vett a szociális és jótékonyk munkában, mióta pedig férjhezment, férje oldalán igen intenzív ilyenirányú munkát fejt ki. Elnöksége a MANSZ vasutas szakosztályának, amely az ő elnöksége alatt igen szép munkát fejtett ki már eddig is. Az itthoni vasúti munkások és családjaik segítségén kívül a Főméltóság Asszony akciója kapcsán 1500 pár érmelegítőt készített a honvédeknek. Gondoskodott a szervezett a vasutas-családok üdültetéséről is.

A harctéren küzdő honvédek el látásának munkájában nagy lelkesedéssel vesz részt. Ott van minden sebesültszállító vonaton, minden repülő érkezésénél és éppen most készül az ápolónői tanfolyam elvégzésére. Karácsonyra munkatársnőivel több ezer szeretetsomagot állított össze a harctéren küzdő katonák számára. De ezenkívül is nagy segítségére van a Főméltóság Asszonyoknak minden szociális tevékenységben.

Legnagyobb öröme kisfia, ifj. **Horthy István**, aki 1941. január 17-én született.

(Folytatás a 2. oldalról)

Az eskütétel

Tasnádi Nagy András elnök 12 óra 5 perckor nyitotta meg újból az ülést.

— Elnöktársam és az országgyűlés tagjai nevében — mondotta — mély tisztelettel üdvözlöm a Főméltóság Kormányzó Urat (*oi haros éljenzés és taps*), aki az országgyűlés mai ünnepélyes együttes ülésén megjelenni méltóztatott.

— Ugyancsak tisztelettel üdvözlöm az eskütétel céljából megjelent kormányzóhelyettes urat (*hosszantartó lelkes éljenzés és taps*) s kérem, hogy a törvényben előirt esküt letenni méltóztassék.

Vitéz Horthy István jobbkezéről a kesztyűt lehuzva esküre emelte kezét. **Vitéz Miskolczy Hugó** jegyző olvasta az eskü szövegét, amelyet a kormányzóhelyettes érces, emelt hangon mondott utána. Az eskü így hangzott:

„**En, vitéz Nagybányai Horthy István, Magyarország megválasztott kormányzóhelyettese, esküszöm az élő Istenre, hogy Magyarországhoz s Magyarország Kormányzójához hű leszek, az ország törvényeit, régi, jó és helybenhagyott szokásait megtartom és másokkal is megtartatom, függetlenségét és területét megvédem, kormányzóhelyettesi tisztelet az alkotmány érdeimben az országgyűléssel és a Kormányzóval egyetértésben a felelős minisztérium által gyakorlom és mindent megteszek, amit az ország javára és dicsőségére igazságosan megtehetek. Isten engem úgy segítjen!**“

Az elnök enunciatla, hogy a kormányzóhelyettes a törvényben előirt esküt az országgyűlés előtt letette, majd személyére és munkájára Isten áldását kérte.

A kormányzóhelyettes elfoglalta helyét a Kormányzó Ur mellett. Közben felhangzott az ülésteremben a Himnusz, amelyet az országgyűlés tagjai a páholyok és a karzatok közönségével együtt énekeltek.

A megválasztásról szóló törvény

Az ülés további folyamán a miniszterelnök benyújtotta a választás és eskütétel törvénybeiktatásáról szóló törvényjavaslatot a következő szavak kíséretében:

— **Főméltóság Kormányzó Ur, tisztelt országgyűlés! Az 1942. II. t. c. 6. §-ában foglalt rendelkezéseknek megfelelően tisztelettel előterjesztem a kormányzóhelyettes megválasztásának és eskütételének törvénybeiktatására vonatkozó törvényjavaslatot. Méltótlasság megengedni, hogy a törvényjavaslatot ismeressem.**

— **Magyarország Kormányzója Budapesten 1942. évi február 15. napján kelt legfelsőbb kéziratában kifejezte azt a kívánságát, hogy az országgyűlés a kormányzóhelyettesről szóló 1942. II. t. c. rendelkezései szerint kor-**

mányzóhelyetteset válasszon. Az országgyűlés évégből 1942. évi február 19. napján együttes ülést tartott. Ezen az ülésen az országgyűlés vitéz Nagybányai Horthy István urat (Hosszantartó éljenzés és taps.) közfelkiáltással kormányzóhelyettesé megválasztotta.

— **Magyarország Kormányzója Budapesten 1942. évi február 19. napján kelt legfelsőbb kéziratával az országgyűlésnek tudtul adta, hogy a kormányzóhelyettes megválasztását megerősítette. A kormányzóhelyettes megerősítés után a kormányzóhelyettes az országgyűlés színe előtt és a Kormányzó jelenlétében az 1942. évi II. t. c. 6. §-ában megállapított szövegű esküt az 1942. évi február 19. napján letette. Ennek megfelelően az országgyűlés vitéz Nagybányai Horthy István urnak (Éljenzés.) kormányzóhelyettesé megválasztását és eskütételét törvénybe iktatta. (Általános éljenzés és taps.) Tisztelettel kérem, hogy a törvényjavaslat elfogadása felől az 1942. II. t. c. rendelkezéseinek megfelelően határozni méltóztassanak.**

Tasnádi Nagy András elnök közölte, hogy az 1942. évi II. t. c. 6. §-ában foglalt rendelkezés szerint az országgyűlés a törvényjavaslat elfogadása felől bizottsági tárgyalás és vita nélkül határoz.

Az országgyűlés tagjai minden oldalról közbekiáltottak:

— **Elfogadjuk!**
Az elnök enunciatla, hogy a törvényjavaslatot az országgyűlés általánosnossággal és részleteiben elfogadta. Ezután felkérte a miniszterelnököt, hogy az országgyűlés által letárgyalt és elfogadott törvényt további alkotmányos eljárás céljából a Kormányzó Ur ő főméltósága elé terjessze.

Bárdossy László miniszterelnök a Kormányzó Ur ő főméltósága felé fordulva ezeket mondta:

— **Főméltóság Kormányzó Ur!** Tisztelettel kérem, hogy az országgyűlés által letárgyalt és elfogadott törvényt kihirdetési záradékkal és aláírásával ellátni méltóztassék.
A miniszterelnök a kormányzó elé tette a törvényt, aki azt ellátta kihirdetési záradékkal és aláírta. Ezt követően a miniszterelnök saját helyére sietett és ellenjegyzésképpen szintén aláírta.

Vitéz Gyarmathy Mihály képviselőházi főterembiztos átvette a miniszterelnöktől a törvényt és az elnökhez vitte, aki bejelentette, hogy az országgyűlés által alkotott törvénynek kihirdetési záradékkal és a Főméltóság Kormányzó Ur aláírásával való ellátása megtörtént, a törvényt az Országos Törvénytarban közzéteszik.

Az elnök bejelentését az országgyűlés tudomásul vette.

Végül **vitéz Miskolczy Hugó** jegyző felolvasta az ülés jegyzőkönyvét, majd 12 óra 25 perckor az elnök az országgyűlés együttes ülését bezárta.

Az ülés végén ismét szólni nem akaró ünneplésben részesítették a törvényhozók a Kormányzó Urat és a kormányzóhelyettesét, akik a két Ház elnökeinek, **Bárdossy László** miniszterelnöknek és a kormány tagjainak kíséretében távoztak a kupolacsarnokból.

Az országgyűlés előtt összegyűlt óriási lömeg távozásukkor tomboló lelkesedéssel ünnepelte a Kormányzó Urat és a kormányzóhelyettesét.