

1933 decemberétől 1935 januárjáig dr. Ferenczy Gyula igazgatóé a koncesszió, ez az időszak a két világháború közötti tordai színjátszás utolsó kiemelkedő szakasza. A közönség lelkesen támogatta a színházat, amelynek művészei között találjuk Lenkei Istvánt, Déesy Jenőt, Pintér Böskét, valamint az akkor bemutatkozó új primadonnát Kőszegi Margitot, a későbbi Székely Színház nagy egyéniségét. Ebben a periódusban a társulat 64 előadást tartott, 51 operettet és 13 prózai darabot játszottak. Bemutatták a *Bál a Savoyban*t, a *Feketeszárú cseresznyét*, a *Kék Dunát*, a *Piros bugyellárist*, a *Sárga liliomot*, a *Tatárjárást*, a *Vadvirágot* stb.

1935 decemberétől 1937 májusáig Jódy Károly rendezte az előadásokat, ő is többnyire operetteket adott elő. Pl. 1936 novemberében és decemberében 36 előadást tartott a társulat (23 operettet és 13 prózát). Ez az aránylag kevés előadásszám a gyér látogatottságra, a közönség fokozatos elmaradására utal.

Az 1935-ös esztendő végén és az 1936-os év elején két jelentős tordai sikerről tudósított a krónikás. Az Aranyosvidék 1935. december 28-án beharangozta a „*Kalotaszegi balladát*”, „amelynek már a puszta híre is megbabonázta a lelkeket” írta a lap. Szentimrei Jenő: *Csáki bíró lánya* című alkotása valóban fényes sikert aratott: Sz. Ferenczy Zsuzsit, Kós Dodót, Szabó Annát, az ötven kolozsvári-kalotaszegi szereplőt, Kós Károly színpadképét kitörő lelkesedéssel fogadta a tordai közönség.

A másik nagy sikert a Kolozsvári Magyar Színház vendéggátéka aratta. Emmet Lavrey: *Az Úr katonái* című színművében Fényes Aliznak, Tóth Eleknek, Balázs Samunak, Tompa Sándornak, Kovács Györgynek tapsolhatott a közönség.

1937 májusában Szabadkay 52 tagú színtársulata érkezett a városba olyan művészekkel, mint Krémer Mancsi, Szabados Árpád, Szabó Ica. A társulat anyagi helyzete azonban hirtelen rosszra fordult: Az Aranyosvidék 1937 májusában szomorúan állapította meg, hogy „tizenegy napi becsületes munka csak arra volt jó, hogy az igazgatóság 40 ezer lejt fizessen reá a tordai rövid kirándulásra”.

A hatósági zaklatások is mind gyakoribbá váltak: 1938 decemberében Hevessy Miklós játékengedélyét visszavonták, 1939 nyarán pedig Mihályi Károly társulatának előadásait – akik pedig miniszteri ajánlással érkeztek – minden ok nélkül betiltották. A két társulat kudarcral végződő szezonzja között 1939 januárjában Deésy Jenő előadásai hoztak igazi színházi élményt Hunyadi Sándor: *Három sárkány* és Nyírő József: *Jézus-faragó ember* című színműveinek bemutatásával.

1940 tavaszán és nyarán Jódy Károly tartott rövid szezont. A *Feltámadásban* és a *Földindulásban* Imrédy Géza aratott sikert, de az előadások többségét érdektelenség kísérte. Az együttes „még a betéví falafját sem tudta megkeresni” – írta a napi tudósítás.

A két világháború közötti korszak küzdelmes éveket hozott az erdélyi és így a tordai magyar színjátszás történetében is. A magyar színtársulatok összefogása, együtt tartása, az operettek mellett a drámairodalom javának bemutatása, a magyar nyelv ápolása mind emberfeletti anyagi és művészi erőfeszítést kívánt a színi-direktoroktól, színészektől egyaránt. A gazdasági válság, az elszegényedés, a létbizonytalanság, a hatósági zaklatások ellenére a magyar színjátszás lángja Tordán újra meg újra fellobbant, Thália papjainak ígéje sosem némult el.

Sebestyén Kálmán

Básti József levele Horthy István haláláról

Básti József, az egykori Ózdi Kohászati Üzemek műszerésze sportrepülő-oktató, a Miskolci Repülőklub tagja 78 éves kora ellenére időnként még most is repül néhány kört motoros vagy vitorlázó géppel. 1940-ben, 14 évesen kezdte el Ózd térségében a repülést vitorlázó repülővel, 1944-ben pedig a motoros repülést a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnál. 2000. április 7-én ünnepelte repülő pályafutásának 60. évfordulóját.

Annak idején, egy repülés alkalmával találkozott Horthy Istvánnal is, aki mint köztudott, fiatalon lezuhant gépével. A szerencsétlenség okát sokan sokféleképpen ítélték meg. Termé-



Básti József a miskolci repülőtéren egy Góbé mellett

szetesen Básti Józsefnek is meg van erről a saját véleménye. Ezt 2002-ben meg is írta Horthy Istvánnénak. Íme a levél tartalma:

„Először is elnézését kérem, hogy levelemmel zavarom. Nem akarok régi sebeket felszaggatni, de nem hagy nyugodni ma sem az a tragédia, ami Horthy István főhadnagy úrral történt. Több változatát is ismerem az esetnek, amit leírtak, vagy elmondtak róla. A magam részéről egyiket sem tudom az eddig ismertek formájában elfogadni. Többször is elolvastam a tragédiáról szóló leírásokat – köztük a szemtanúk megfigyeléseit is. Beszéltem sok harci pilótával, olyannal, aki végig látta az esetet. Mindegyik annyit tudott mondani, hogy a gép elvesztette a sebességét, majd dugóba esve belecsapódott a földre. De mi idézhette elő a gép sebességvesztését, vagy esetleg mást is!?

Senki sem gondolt arra, vajon mi történhetett a fedélzeten? Azt sokan látták, hogy a Főhadnagy úr kilötte a jelző rakétát. Ez azonban olyan dolog, hogy sebesség vesztéskor nem azzal foglalkozunk, hogy ezzel jelezzünk – ami időt vesz igénybe – hanem mindent félretéve mielőbb sebességet gyűjtve normál helyzetet állítsunk elő. Akik végig látták az esetet a levegőből – mert aránylag közel voltak a Főhadnagy úr gépéhez, – ők nem vesztették el a sebességet, hiszen együtt repültek. Sok itt az ellentmondás a dolgokban. Többször is elolvastam már ezt a tragikus esetet, és így kialakult bennem egy elképzelés, ami a legvalószínűbbnek tűnik az okok között. (Velem is megtörtént hasonló eset, ami az alábbiakban leírtak megértésére utal, így engedje meg, hogy előbb a velem megtörténtet írjam le, talán könnyebb lesz megérteni, hogy mire alapozom feltevéseimet.)

Miskolc légtérében repültem egy ESZTERGOM-típusú vitorlázó géppel. Kb. 1300 méteren voltam, amikor a botkormány – csűrő – igen rövid idő alatt egyre keményebbé vált, majd teljesen megszorult. Én egy kissé bedöntött repülési helyzetben voltam, csak a magassági és oldalkormányok maradtak meg. A gép lassan kezdett a hátára borulni. Akkor még a két térdemmel is – mint utolsó lehetőség ugrás előtt – próbáltam a csűrő kormányt normál állásba hozni. A fennálló helyzet valójában megsokszorozta az erőmet és sikerült a botot közép állásba hozni. Majd lábbal végezve az enyhe fordulót, sikerült a gépet szerencsésen földre tenni.

Leszállás után kértem a műszaki vezetőt, hogy vizsgálja át a gépet. (Addigra már valamit javult a csűrő keménysége.) Megmozgatta a csűrőt és kijelentette, hogy ennek a típusnak kemény a botja és hagyta tovább repülni a gépet. Én nem vállaltam vele a felszállást, de egy oktató – aki előbb gúnyszavakkal illetett – majd megmutatja, hogy semmi baja a gépnek. Vontatásból indult, ám alig 300 méteren leoldott és féklapozott. Leizzadva, falfehéren szállt ki a gépből, majd kijelentette, hogy nem lehet használni a csűrőt. Újra átvizsgálva a gépet rájöttünk, hogy a csűrőkormány tolórúdját vezető görgők és a rúd közé egy vattacsomó volt beszorulva, ami időnként akadályozta a csűrő használatát. Ez a vezető görgő – első pár – kb. a kabintól 50 centiméterre van a szárny belseje felé és nem nagyon lehetett látni. A vattacsomó eltávolítása után a gép újra használható, repülésre alkalmas lett. És az itt leírtak alapján próbálok következtetni, hogy mi történhetett a Főhadnagy úr kabinjában a felszállás után.

Mielőtt motoros géppel felszállunk, a következőket kell szabályzati előírás szerint végrehajtani. 1. Motor melegítés, 1 + 2 gyújtásszéria próbálása, teljes-gáz, fordulatesés figyelembe vétele, olajnyomás és hőfok ellenőrzése, üzemanyag mennyiség. 2. A kormányok teljes kitérése akadálymentesen, műszerek helyzete és még sok egyéb más. Ezek a legfontosabbak.

Egyedül a futómű működéséről nem tudunk meggyőződni a földön. A felszállás előtt úgy a szerelő, mint a pilóta mindent ellenőrzött, kivéve a futóművet! (Ez az, ami engem nem hagy nyugodni és a németek csak ezzel manipulálhattak.)

Itt jött az én esetem, amiből elindultam és lekövetkeztettem az okot. Hogyan lehet HÉJA R-2000-es gépen megoldani, hogy a csűrőkormány – vagy magassági – működőképtelen legyen? Mivel a csűrőkormány működtető tolórúdjá a futó (kerék) szekrény közelében megy el, itt egy kétkarú emelőt alkalmazva egy kb. 40-50 centiméter hosszú rúd van, középen egy alkalmas szorító csavarral az egyik szárnybordához, vagy egy alkatrészhez erősítve. Így el lehet érni, hogy ez a rúd egyik vége beér a futószekrénybe, amit a futó behúzásánál a kerék fel tud nyomni, ha a másik vége a csűrő tolórúdján fekszik. Így 200-300 méter magasan – amikor már a futókerék bent van – el tudta végezni azt, amiért odatették. A futót, illetve a kerekeket hidraulika húzza be, így a rúd egyik végét a behúzott kerék felszorítja, a másik vége a tolórúdat feszíti meg úgy, hogy az mozdíthatatlanná válik. Ebben az esetben a legkisebb csűrő kitérése is elég volt ahhoz, hogy annál a sebességnél a gép a hátára tudott fordulni és dugóba esett.

Elképzelhetetlen, hogy a Főhadnagy úr felszállásnál – kis sebesség esetén – teljes gáz-rányomással ne tudott volna megfelelő sebességet elérni és újra emelkedni. Nem hiszem, hogy azért lőtt volna ki jelzőrakétát, mert a gép elvesztette a sebességét.

A rakéta kilövésével fel akarta hítni a figyelmet arra, hogy igen nagy veszélyben van. Sajnos, az egész olyan kis magasságban történt – és igen rövid idő alatt –, hogy a kiugrás is tragédiával végződött volna.

Ha én ilyen formában le tudtam következtetni a tragédia okát, gondolom a németek is a végrehajtásnak ezt a módját választották. Ez volt az a lehetőség, amit a földön senki nem vehetett észre. Nem igen szokták a futószekrényt ellenőrizni – főleg azért, mert valami gyanús lehet – talán időnként a futókerékek nyomását mérik.

A gép a tragédia után háton – a futókat jól láthatóan a helyükön – behúzott helyzetben voltak. Így a keréktől semmi olyan nem volt látható, amiből valamit is meg lehetett volna állapítani. Nagyon gyorsan, bizottsági vizsgálat nélkül szedték össze a roncsokat és szállították el. Valószínű, ebben is a németek szorgoskodtak.”

Báti József nemrég könyv írásába kezdett. Megírja az Ózdi Sportrepülés történetét, hogy ne merüljön el a múlt mély kútjában. Sajnos a könyv kézírata félbemaradt, mert Báti József váratlanul elhunyt. 2004. május 12-én sokan, köztük repülés tisztek kísérték utolsó útjára az ózdi Gyári temetőbe. Őrizze ez az írás is az Ő emlékezetét!

Kerékgyártó Mihály