

SZILASI LÁSZLÓ

A Manuéla-dosszié

(„ezek a kisregények mindig ilyenek”)

(1. rész)



SZILASI LÁSZLÓ (1964) Szeged

„Mielőtt belefulladtam volna képtelen vállalkozásomba és a céduláimba, szemétbe dobtam az egészséget, és kimentem az új tavaszba, le az édes Budapestre, táncolni rumbát a szép, undok lányokkal és bridzsezni a csúnya kedves fiúkkal.”

(Ottlik Géza: *Próza*)

A Puma-osztály harcosai csodálatos férfiak voltak.
Ez a könyv azonban nem róluk szól:
minden egybeesés a képzelet műve.

1.

NEM KELL BEVÉTEL

(1971. augusztus 28., katasztrófa Koppenhágában: a gyilkos leáramlás – nagyapám, Szentkirályi Dada, a Paszulyos halála)

Ez a történet számomra akkor kezdődött el, amikor ötven évvel ezelőtt, 1971. augusztus 28-án a koppenhágai repülőtér közelében a tengerbe zuhant a Malév MA-731-es számú járatának gépe. A HA-MOC lajstromjelű Il-18-as parancsnoka és főpilótája az ötvenhat éves Szentkirályi Dada Dániel, a nagyapám volt. A katasztrófa során a gép teljes személyzete, valamint – három kivételével – az összes utas életét veszítette. A szomorú évforduló kapcsán a hozzáértők megpróbálták rekonstruálni, mi okozhatta a tragédiát.

A nemzetközi egyezményeknek megfelelően a katasztrófát mindig annak az országnak a légügyi hatósága vizsgálja ki, amelynek a területén történt az esemény. Ez esetben a Danish Directorate of Civil Aviation volt az illetékes, amely természetesen magyar és szovjet szakértőket is bevont a vizsgálatba. A procedura alaposságára mi sem jellemzőbb, mint hogy a végleges, több mint száz oldalas jegyzőkönyvet (az Aircraft Accident Reportot) csak 1974. május 27-én zárták le.

A csaknem hároméves vizsgálat egyértelműen megállapította, hogy a gép személyzetének megvoltak a szükséges jogosításai és szakszolgálati engedélyei. Semmi jelét nem találták annak, hogy a repülés során bármilyen pszichikai vagy más egészségügyi problémájuk lett volna, a rádióforgalmazás mindvégig szabályos volt. A személyzet vérében nem találtak alkoholt vagy szénmonoxidot, ami esetleg befolyásolta volna a cselekvőképességüket.

A repülőgép szintén szabályos okmányokkal rendelkezett, terhelése (25 utas, 270 kilogramm poggyász és egyéb küldemény), valamint súlypontelosztása az előírt határokon belül volt. A személyzet a koppenhágai megközelítés során nem jelentett semmilyen rendellenességet, a repülőtér irányítóberendezései kifogástalanul működtek, a rádió-összeköttetés normális volt. Az Il-18-asnak még több mint egyórányi repülésre elég üzemanyaga volt, így ennek hiánya sem okozhatta a katasztrófát. A bizottság nem talált meghibásó-

dásra utaló jelet sem a hajtóművekben, sem a vezérlőrendszerben. A robotpilóta a katasztrófa idején nem volt bekapcsolva.

A repülőgép szabályos ILS (Instrument Landing System – műszeres leszállító rendszer) megközelítést hajtott végre Kastrup Repülőtér 22-es bal pályájára. Leszálló konfigurációban, tehát már kiengedett futóművekkel és 30 fokos fékszárnyállással repült, amikor a pályától mintegy 10 kilométerre, Saltholm sziget közelében hirtelen elhagyta a siklópályát, és mintegy 15-20 fokos pozitív állásszöggel a vízbe csapódott. Az esemény kivizsgálását megnehezítette, hogy a gépnek annak ellenére sem volt fedélzeti adatrögzítője – közkeletűbb nevén fekete doboza –, hogy az ICAO ezt az 5700 kilogrammnál nagyobb tömegű légszűrő-gázturbinás repülőgépekre kötelezően előírta. Mivel Magyarország 1969-ben lett az ENSZ nemzetközi repülési szervezetének tagja, így ezt követően alkalmaznia kellett volna annak ajánlásait. Ugyanígy hiányzott a fedélzeti beszédrögzítő is a pilótafülkéből.

Ezért a katasztrófát vizsgáló bizottság a meglévő adatok alapján csak feltételezni tudta, hogy valamilyen váratlan időjárási körülmény játszott közre a katasztrófában. A kérdéses időszakban ugyanis a repülőtér körzetében változó szélereősséggel és turbulenciával erős zivatartevékenységet tapasztaltak, amit a HA-MOC mögött mintegy kilenc kilométerre repülő SAS DC-9-es pilótái is észleltek a radarjukon. Ennek ellenére Koppenhága Kastrup forgalma folyamatos volt (fél óra alatt hét gép szállt le), tehát nem rendeltek el semmilyen korlátozást.

Bár a sűrű csapadék a szárnyakon és a vezérsíkokon lecsökkenti a felhajtóerőt, ez önmagában nem jelent veszélyt a nagy utasszállítókra. Nagyobb probléma inkább akkor jelentkezik, ha közben drasztikusan megváltozik a szél iránya és erőssége, tehát szélnyírás (angol szakkifejezéssel windshear) jön létre. Mivel ilyenkor a szembeszél hirtelen hátszélle alakul, a repülőgép intenzív süllyedésbe megy át, mert a levegőhöz viszonyított lecsökkent sebesség már nem termel annyi felhajtóerőt, hogy az eredeti repülési pályáját folytatni tudja. Ilyen esetekben az állásszög megváltoztatása és a maximálisra fokozott hajtómű-teljesítmény segíthet, de csak akkor, ha elegendő a magasság a sebességnöveléshez. E jelenség a tapasztalt pilóták számára régóta ismert volt, így nem érthette váratlanul Szentkirályi Dadát és személyzetét sem.

Azt viszont csak több mint egy évtizeddel később sikerült bebizonyítani, hogy sajnos létezik a szélnyírásnak egy különleges és rendkívül veszélyes, alattomos formája: a microburst. Maga a kifejezés Tetsuya Fujita japán tudóstól származik, aki mint világhírű légkörkutató a hetvenes években a Chicagói Egyetemen tanított. A professzor már régóta dolgozott azon, hogy a jelenség nyomára akadjon, ám fáradozásai igazán akkor hozták meg gyümölcsüket, amikor az USA Nemzeti Légkörkutató Központja 1982-ben tudományos programot szervezett a téma kutatására. Ebben a Chicagói Egyetemen kívül részt vett a NASA és az Amerikai Szövetségi Légügyi Hatóság, az FAA is. A nem kis költséggel járó programra azért volt szükség, mert az Egyesült Államokban számos olyan légi katasztrófa történt, amely földközeli szélnyírás miatt következett be. A veszély súlyosságát mutatta, hogy például 1976 és 1986 között az USA közforgalmú repülésében bekövetkezett katasztrófák halálos áldozatainak negyven százaléka ezzel összefüggő eseményben vesztette életét. A szakértők vizsgálata a konkrét események elemzésén túl kiterjedt az időjárási jelenség tanulmányozására, a repülőgépek viselkedésére, valamint a földi és fedélzeti előrejelzés lehetséges módjaira is.

A kutatási program végül egyértelműen bebizonyította, hogy a microburst egy viszonylag kis területre koncentrálódó, rendkívül heves leáramlás, amelynek hihetetlenül nagy az energiája. A jelenség gyakran társul zivatarral, de nélküle is előfordul. A leáramlásába bekerülő repülőgép másodpercenként

akár 20-30 métert is süllyedhet, ami fel- vagy leszálláskor katasztrofális következményekkel járhat. Különösen veszélyes azért is, mert a microburst élettartama viszonylag rövid, mindössze 5-10 perc, tehát alig marad idő az észlelésére.

A kutatással párhuzamosan beindult a védekezés módjainak kidolgozása is. Mint kiderült, a földön telepített Doppler radar kiválóan alkalmas a jelenség jelzésére, s az 1980-as évek végére már megjelentek a repülőgépek fedélzetén is az első szélnyírásjelző berendezések. A Malévnek az 1990-es évek elején érkezett B-737 Classic gépein például a riasztórendszer már a vizuális jelzés mellett szirénát működtetett, és egy szintetizált géphang 'windshear' figyelmeztetést adott. Sőt, a pilóták számára azt is jelezte, milyen mértékben kell megváltoztatni a repülőgép állásszögét.

1971-ben tehát ezt a jelenséget – bár tapasztalhatták – még nem ismerték. Ennek ellenére egy olyan kvalitású pilóta, mint a nagyapám, aki a katasztrófa napjáig összesen 13 594 órát repült (s ebből több mint hétezeret Il-18-ason), biztosan tudta, hogyan lehet kimenekülni az ilyen időjárási jelenségből. A roncsok kiemelése után ugyanis kétségtelenül megállapítható volt, hogy a személyzet az igen erős leáramlás miatt megnövelte a hajtóművek teljesítményét, a hidraulikarendszer pedig megkezdte a futóművek behúzását. Ennek ellenére már nem kerülhették el a katasztrófát, mert a vizet elérve a még kinti helyzetben lévő futóművek lökészerű fékezésének hatására a törzs három részre szakadt, és néhány másodpercen belül elmerült.

Mivel a repülőgép eltűnt a radarernyőről, és az irányító hívására sem válaszolt, azonnal riasztást rendeltek el, és mentőhajókat irányítottak a feltételezett helyszínre. A roncsokat húsz perc elteltével, a kifutópálya végétől 10 kilométerre, a középvonaltól 100 méterre, balra fedezték fel a tengerben, de már csak három túlélőt találtak. Egyikük – a 31 éves német Jürgen Hermann – a gép vízből kiálló farokrészén tudott megkapaszkodni, majd ezután sikerült maga mellé felhúznia egy fiatal nőt és annak 59 éves anyósát is, akik a becsapódáskor a középső kabin első feléből repültek a tengerbe. Mint később elmondták, még látták a vízben úszni az egyik légiutas-kísérőt, akivel néhány szót váltottak is, de aztán eltűnt a szemük elől.

Az áldozatok többségét a mentőhajókkal érkezett könnyűbúvárok hozták a felszínre, az egyik utas holttestét viszont csak jóval később sikerült megtalálni Svédország partjainál. Az orvosszakértői vizsgálatok szerint csak négy utas és a személyzet két tagja vesztette életét az ütközéskor szerzett sérülésekben, a többiek halálát vízbe fulladás vagy kihűlés okozta. A katasztrófában életét veszítette Szentkirályi Dada Dániel gépparancsnok, Menyhárt József másodpilóta, Jancsovics Pál navigátor, Lantos Károly rádiótávírási, Aladi László hajószerszerező, valamint Tolnai Klára, Iván Margit Éva, Szalay Jánosné és Galgóczi Tamásné légiutas-kísérők. Ugyancsak a gépen utazott Téglás Gyula, aki légiforgalmi irányítótisztból lett a Malév koppenhágai állomásvezetője.

Magyarországon az eseményről először augusztus 29-én adott ki az MTI egy rövid hírt, de a halálos áldozatokról csak másnap számoltak be, mivel előbb itthon értesíteni kellett a hozzátartozókat. A Malév hivatalos közleménye szeptember 4-én jelent meg, s ebben már viszonylag részletes tájékoztatást adtak a katasztrófáról, miután a magyar szakemberekből álló delegáció néhány tagja és a légitársaság vezérigazgatója időközben visszaérkezett Koppenhágából.

A szerencsétlenül járt gép személyzetét – Tolnai Klára kivételével, akitől a család kérésére az Óbudai Köztemetőben vettek végső búcsút – szeptember 13-án a Farkasréti temetőben helyezték örök nyugalomra. Az elvesztett kollégák közül nagyapám halála különösen fájdalmasan érintette a maléveseket, mivel tervezett nyugdíjazása előtt ez lett volna az utolsó repülőútja.

[A PASZULYOS VILÁGHÁBORÚS NAPLÓJA]

2.

ÉS ELJÖTT DIREKT BUDAPESTRE

(a harmadik utas – a repülő osztály – kamaradarab)

Galánffy benézett hozzánk a pilótafülkéből. Tizenkét nyolcadikos táncol kette-sével a parketten, mondta nevetve. Azt válaszoltam neki, hogy igen, zöld boszorkányok és fekete pumák vonulnak végig a sötét termeken. Mindenki röhögött. A jókedvnek az volt az oka, hogy a tisztii kaszinó könyvtárában megvolt Erich Kästner *A repülő osztály* című könyvének magyar fordítása, Walter Trier rajzaival, és minden illusztráció alatt szerepelt egy-egy csodálatos mondat, mindenki ismerte mindegyiket. Ezeket a mondatokat próbáltuk idézni és alkalmazni hősi és bizonyos tekintetben teljesen üres életünkre.

És valóban: Heppess Aladár alezredes parancsa szerint a személyzetnek tizenkét fősnek kellett lennie. Junkers 52, magyarul Tante Ju, a Ju nevű jószágos néne. Német gép volt, de Pestlőrincen szerelték össze nekünk, az Ipartelepeken. A legénység eredetileg kétfős, ezt kellett kiegészítenünk öt lövésszel és öt lőszeradagolóval. Eredetileg egy darab 13 mm-es MG131-es géppuska és két darab 7,9 mm-es MG15-ös géppuska volt a gépen, de erre az útra kapott még két nagyobb Maschinengewehr – hiába volt jószágos a nagynéni, mégiscsak volt benne gonoszság. Mindnyájan pilóták voltunk, alig fértünk el abban a keskeny masinában.

A gépet Galánffy százados vezette, mellette Horváth Zsül főhadnagy ült: ez a két sokat tapasztalt oktatópilóta volt a főnökünk. Szivaroztak, nevettek, szájalmasnak találták a feladatukat.

A géppuskákat a repülőhadnagyok kezelték. Az MG131-eseket Szentkirályi, a Paszulyos Ormay-Gónutz Jóska őrmesterrel, Baranyai Malac Mazzag őrmesterrel (a Malac onnan kapta a nevét, hogy egy alacsony támadásnál véletlenül kiirtott egy kisebb kondát, Rőf-rőfnek is szólították emiatt), a tündérszerűen szőke Debrődy Lala Suttay-Koppány János őrmesterrel. Az MG15-ösöket pedig Huszár Pufi (ő tényleg nagyon kövér volt) Opperhall szakaszvezetővel, továbbá Brauenhoffer Csanya Talabér szakaszvezetővel (a vezetéknevét azt jelenti: pénz, jutalom, amit a megtaláló az elveszett tárgy tulajdonosától kap), és akivel – állítólag – nagyon közeli testi-lelki jóbarátok voltak. Egyetlenegyszer sem kellett löniük. De az egész úton készenlétben voltak. Úti cél: Berlin. Veszprém–Berlin úti táv: nagyjából hétszáz kilométer. Meghajtás: három darab kilencheseres BMW 132-T, összesen 730 lóerő. Maximális sebesség: 300 km/h körül.

Úgy indultunk, mint máskor: odalent a hangárban Doberdő tizedes feltette a gramfonra és kihangosította a *Manuéla* című haláltangót. Szerezte: Zerkovitz Béla. Énekli: Sebő Miklós.

*Spanyol az anyja,
spanyol az apja,
ő maga Spanyolország legszebbik darabja.
A haja ében,
a két szemében
több csillag csillog, mint a csillagfényes éjben.*

És aztán, amikor az énekes elért oda, hogy „Manuéla, Manuéla”, mi mind a tizenketten, akár egy igazi férfikórus, együtt bögtünk és ordítottunk vele. A *Manuéla* többet jelentett nekünk, mint a németeknek Rosita Serrano életműve,

vagy a budapesti civileknek a Buzogány Anci. Aztán Doberdó lekapcsolta a zenét. Ám mielőtt felzúgtak volna a motorok, felkapaszkodott a gépbe három német katona. Ők voltak a szállítmányunk.

Az első kettőt ismertük, magyar katonák hozták utánuk – sicher ist sicher – az ejtőernyőiket. Az egyik tiszt Gerhard Barkhorn volt, egy kedves külsejű, ám legendásan gyilkos teljesítményű pilóta: a katapultált ellenséges harcosokat igyekezett már az ejtőernyőjükön lelőni. A második pedig maga Erich Alfred Bubi Hartmann, a Fekete Ördög volt, minden idők legeredményesebb német vadászpilótája, háromszáz igazolt légi győzelem körül járhatott akkor. Cigarettaztak, nem beszélgettek, mentek haza, ölni.

Bennünket nem érdekelt a magas politika, csak a charleston-őrület meg Josephine Baker, és amikor a nyilaskeresztesek bejelentkeztek nálunk a veszprémi repülőtéren, Heppess alezredes egyszerűen elkergette őket. Integgett a kezével, és azt mondta nekik: uraim, aló mars. Ennek értelmében Hartmant kedveltük, Barkhornt pedig nem. Ám a harmadik utasra még mi sem voltunk felkészülve.

Nagyon magas, erős ember volt, háromrészes gypjúöltönyben, enyhe pocakkal a mellény alatt. Ő a saját kezével hozta az ejtőernyőjét. Úgy intett nekünk oda, mintha a berlini klubjában vagy az EMKE-grillben találkoztunk volna: sétapálcája és napszemüvege neki is van, akárcsak nekünk, oda sem figyelve, könnyedén legyint oda. Mosoly sehol. Levette a nyúláször kalapját, maga mellé akasztotta a szőrmegalléros kabátját, a sálját meg a bőrkesztyűit, aztán letelepedett a bal oldali első ülésre: úgy nézett ki, mintha mégiscsak az egyenruhája darabjait vetette volna le egy felfoghatatlanul magas rangú katonatiszt. Modiano cigaretta szivott, és a fejében talán éppen Buttola Ede és tánczenekara játszotta Cole Porter *Night & day*-ét vagy Artie Shaw *Begin the Beguine*-jét: nagyszabású életében bizonyos értelemben egyfolytában szólhatott valamiféle nagyon komoly jazz. Látszott rajta, hogy épp túl van egy nagy munkán. És előtte áll egy másik nagynak. Csak még egy megbeszélés a német fővárosban.

Vezérünk a bátorság, kísérőnk a szerencse – ez volt a jelmondatunk. Messer-csizma, szőrmével bélelt velúr hajózó zubbony, kamgárn zubbony és csizmanadrág, 1921 M-es táborig sapka, pöttyös nyaksál („à la Werner Mölders”), a tiszt derékszíjon pedig egy hordozható repülőtájéoló – úgy voltunk felöltözve a Tante Jun is mindnyájan, mintha éppen vadászbevetésre indultunk volna a Messereinkkel. Éppen ezért valamennyiünk számára világos volt, hogy a harmadik utas nem pilóta. Hanem akkor micsoda?

Nem mozdult. A veszprémi repülőtér fűvét, az épületeket meg a hegyeket nézte a gép indulása után is. Maga elé bámult, talán még olvasott is, személyisége mégis betöltötte a gépet, belülről feszegette annak kereteit. Nem tudtam, mikor fogok meghalni. De abban teljesen bizonyos voltam, hogy ez az ember, bárki legyen is, túl fog engem élni.

Háború volt. A német katonatisztek és egységeik úgy jártak be Magyarországra és belőle ki, mint egy átjáróházban. Talabér szakszi szerint a harmadik utas páncélos tiszt lehetett, aki azonban kinötte a gépét, hazaküldik a katonai hivatalokba. Opperhall szerint tüzértiszt volt, aki azonban megsiketült. Debrődy Lala úgy gondolta, hogy egy tengeralattjáró parancsnoka lehetett, csak ő élte túl az utolsó támadást, repül a hivatalos magyarázkodására. Szerintem közönséges hadtápos volt, Baranyai Malac szerint pedig felderítő főnök, aki beszámolóra utazik Berlinbe: immár teljesen felderítette a kelet-európai háttér viszonyait – talán BM járt legközelebb az igazsághoz.

A rádióban Rácz Vali azt a dalkeringőt énekelte, hogy minden elmúlik egyszer, minden végéhez ér. Es geht alles vorüber, es geht alles vorbei. Egyetértettünk vele, pedig Heppess, az Öreg Puma Horatiusra tanított ben-

nünket mindig: Si fractus illabatur orbis, impavidum ferient ruinae – ha romba dől is a világ, a rettenthetetlen állni fog a romokon. A világ akkor már régen romba dőlt. Az omladékok fölött repültünk. De mi, tizenketten, a rettenthetetlenek, mégis nevetve ültünk-álltunk a befejezett apokalipszis fölött és után.

Amikor a harmadik utasnak elfogytak a Modiano-készletei, felállt, és kért egy magyar szivart a pilótafülkében. Horváth Zsöl tüzet is adott neki. A német férfi néhány másodpercig felénk fordulva pöfékelt a fülke ajtajában. Mosolygott, röhögte ezt a hatalmas felhajtást, s miközben nyilván büszke volt rá, ki-nevette a gépfegyvereinket. Ugyanakkor látszott rajta az is, hiába titkolta, hogy meglepi a fedélzet kitartó ingása, és valahol a lelke mélyén alighanem attól fél, hogy mindjárt lehull a semmibe.

Láthatóan nagyon idegesítette, tartósan felbosszantotta, hogy ő nem olyan végtelen, mint – tisztem azt – az Isten. Isten visszavonult, kivonult ebből a világból, ezért van távol. Ez a hiány volt az, ami gonosz tettekre ösztönözte őt. Odüsszeusz volt ő, akinek a szirének a tengeren az *Íliászt* éneklük. Oda kellene visszamennie. Meg kellene hódítania azt a várost. És én csak ekkor vettem észre, hogy a bal orcája úgy össze van vagdalva, mint egy maradéktalanul becsatornázott földterület. A legnagyobb heg a bal fülétől az álla közepéig tartott. Ezt egy olyan vágásnyom keresztezte, amely a szája bal sarkából indult ki. A bal fülénél volt még három vízszintes vonal – a fiatalkori párbajban egy jobbkezes ember lehetett az ellenfele. Pecsét volt ez az orca, beszédes jel, amely teljes világossággal elárulta, hogy mi is ennek a különös embernek a neve. Bizonyos értelemben ő volt Mickey Mouse, az antropomorf egér.

A Kormányzó 1944. október 15. déli hadparancsában jelentette be fegyverszüneti szándékát és utasítását. Aznap délelőtt egy német SS-különítmény elrabolta a Kormányzó ifjabb, felnőtt, de még élő gyermekét. A fiút a mauthauseni koncentrációs táborba szállították. A németek a következő napokban az ő sorsával tudták zsarolni a fiáért aggódó idős Kormányzót, akit letartóztatása után a németek a családjával együtt a bajorországi Weilheim közelében található Hirschberg kastélyába internáltak.

(Mi ekkor már tudtunk a Vrba–Wetzler-féle jelentésről, az ún. Auschwitz-jegyzőkönyvről. Ez azonban nem támogatta bennünket: voltak, akik túlzásnak tekintették az egészet. Azt mondták rá, hiperbola ez a leírás, üres auxesis. A budapesti zsidóknak azonban talán-talán segíthettek. Ők, meglehet, Rudolf Urbának és Alfred Wetzlernek köszönhették, hogy nem pusztultak el mindannyian.)

Azt az embert szállítottuk tehát Berlinbe, aki ügyes – csupán tucatnyi szövetséges magyar katona megölésével járó – akciójával megakadályozta, hogy a magyar hadsereg letegye a fegyvert, és elérte, hogy a magyar civilek fölötti SS-kommandós különítmény vezérét Otto Skorzenynek hívták. Őt vittük a német fővárosba. Barkhorn és Hartmann csak a kisegítő személyzet voltak, egyenruhás voltukkal másokat talán meg is téveszthettek volna.

A mi fejünk azonban olyan fogalmakkal volt tele, mint a repülő bukfenec, avagy looping, a sima forduló, az Immelmann-kanyar, a bukóforduló, avagy leborítás, a kalapács, az ollózás vagy a palástorsó: elméletben bizonyosan tudtunk annyit, mint a számunkra kiküldött német ászpilóták. És tudtuk azt is, hogy kizárólag azért vannak a gép fedélzetén, hogy ejtőernyőjükkal kiugorva és a földön Messerbe szállva megmenthessék a pótolhatatlan Otto kalandos, gonosz és borzalmakkal teli életét. Hiszen hát ő, végül is, tényleg Hitlerhez készül: nagyon várja őt a Vezér.

1944. november 15-e volt. Eltelt egy hónap. Itt volt az ideje a megbeszélésnek. A Vezér kommandósa azonban valóban gonosz ember volt. El kellett gondolkodnom azon, hogy ne vessünk-e véget légi szállításának.

A derék emberek az akkori Magyarországon elsősorban a Szabad Európa rádióját hallgatták. Egy fiatal magyar történész egyszer arról beszélt, hogy Adolf Hitler és Sir Winston Leonard Spencer Churchill egyaránt nagyon tehetséges államférfiak. Churchill már a búr háborúk idején létrehozta az első koncentrációs tábor, Hitler pedig úgy építi az autópályákat, mint senki más. Egyetlen különbség van köztük. Ez pedig az, hogy Hitler gonosz, Churchill pedig nem. Hitler nem hitt abban, hogy a romák, a szintik, az internacionalista kommunisták, a szociáldemokraták, a homoszexuálisok, a szellemi és testi fogyatékosok, a bűnözők, a katonaszökevények, a német, lengyel, magyar ellenállók, továbbá a nem rá szavazók – emberek lennének. Churchill ezt még a búrokról sem gondolta. Hitler hitetlen működése magát Istent támadta meg. Sir Winston semmi ilyesmit nem tett. Bizonyos voltam benne, hogy Otto Skorzeny tisztában van ezzel a különbséggel. Mégis Hitlernek engedelmeskedik, őt szolgálja. Miért?

Ormay-Gónutz Jóska nevű őrmesterem valaha mozifilmek előállításában segédkezett: szinte állandóan azokról a filmekről mesélt, amelyeknél ő volt a fő- vagy alvilágosító. Ezúttal a *Negyedízigen* című, kilencvenöt perces nagyjelről volt szó, készült 1942-ben.

1941, Vinnyica. Magyar csapatok ostromolják a várost. A helyi lakosság menekül, egy magányos férfi azonban megvárja a magyar katonákat, és megadja magát. Keresztes István, aki 1919-ben a tiszakövesdi direktórium elnöke volt, és 1920 óta él a Szovjetunióban, kiábrándult a kommunista rendszerből, és szeretne hazatérni otthon maradt fiához, Gáborhoz. A Krivoj Rog-i harcok során Keresztes Moszkvában nevelkedett lánya, Vera tudtán kívül bátyjának gyilkosa lesz, majd apjával együtt ő is Magyarországra utazik. Az ateista, kollektív szellemben nevelt lány nehezen illeszkedik be a magyar falu életébe. Titokban részt vesz az orosz felderítés munkájában, de bátyja halála miatt szörnyű lelkiismeret-furdalások gyöttrik. Végül a felderítők ellen fordul, és elesik ebben a harcban. Verát Eszenyi Olga játszotta. Csodálatos volt a halála. Kár, hogy nem láttad.

Volt akkoriban egy tízlövetű Mauser C96-osom. A fából készült tus egyben tartó is volt, abban tároltam a fegyvert, börtokjában hozzá volt szíjazva a jobb combomhoz. Eszenyi Olga pompás halál-szerepe helyett azon gondolkodtam, hogy ha szépen halkan kicsatolnám a börtokot, aztán a tust is kinyitnám, majd előhúznám a pisztolyomat, és csőre tölteném, ki tudnám lyukasztani az előttem ülő Otto Skorzeny testét. Megölném. Mehetnék is haza. Heppess alighanem megdicsérné. A Kormányzó úr pedig biztosan. De az is lehet, hogy nem.

Otto bizonyára már a börtok kicsatolására felfigyelne. Biztosan van nála egy kicsike pisztoly. Lelőne, mielőtt megmozdulhatnék. És aztán még az a két ászpilóta. Nem. Egyedül nem megy. Beszélnem kell a többiekkel.

Az ülések a gép keskeny belterének két oldalán, egyesével helyezkedtek el. A bal oldali sor első ülésén Otto Skorzeny ült. Mögötte kimaradt egy ülés, az Obersturmbannführer mindig óvatos volt: nem szerette volna, ha egy haragos magyar katona mögéje ülne valamiféle fojtódróttal. És aztán jöttek a hadnagyok: Szentkirályi, Baranyai, Debródy, Huszár és Brauenhoffer. A jobb oldalon a két német ász ült, Barkhorn és Hartmann, mögöttük pedig a lőszeradagolók: Ormay-Gónutz, Mazzag, Suttay-Koppány őrmesterek, valamint Opperhall és Talabér szakaszvezetők. Utóbbi nagyon félhetett, egész úton azt a magyar repülőindulót dudorászta, énekelte és fütyülte, hogy

*Felrepül az acélmadár a csillagos égig
a repülőt kisangyalok mosolyogva nézik.
Az Úristen büszke lehet rája,
hogy a magyar repülőnek nincsen párja.*

Ez ugyan igaz volt, de a többiek mással foglalkoztak. Azzal, hogy a magasságos Úristen egyáltalán nem lenne büszke ránk, és a kisangyalok sem néznének mosolyogva, ha elvinnénk ezt a mocskos gazembert hatezer méter magasságban a berlini dicsőségbe.

Egy magyar játékot játszottunk, Grätzer József pletyka-papinak nevezte ezt a gyerekportot. Ültünk a gépben. Kitaláltam a kérdést. Hátrasúgtam érthetően és csak egyszer: ez itt Otto Skorzeny, meg kellene ölnünk, meg a másik kettőt is, add tovább, amit aztán a mögötte ülő megjegyzett és továbbadott, érthetően és csakis egyszer. Amint a mondat elért Talabérhoz, elindult előre, és Ormay-Gónutz őrmesternek már csak bólintania kellett felém: igen, öljük meg őket, aztán irány haza. Mindenkit ugyanaz a cél vezérelt: legyen nap-szemüvegünk, sétapálcánk meg piros pettyes nyakkendőnk, de éljünk mégis úgy, mintha minden tettünk Istenhez szóló szöveg lenne, csakis neki szóló, egyedi cselekedet. Ha pedig Isten nincs, legyünk elegánsak, tegyünk mindent szépen, magának a szépségnek a kedvéért. Ennek a három embernek meg kell halnia.

Mint később kiderült, sokakban gyökeret vert ekkor az a valóban passzív gondolat, hogy a számunkra taszító dolognak, gonosz embernek is meg kell engednünk, hogy legyen. De nem csak ők nem tüzeltek.

Debrődy Lala a békeidőkben, tanársegédként, filozófiát tanított a Szegedi Egyetemen. Legfőbb kutatási területe egy Gottfried Wilhelm Leibniz nevű német filozófus munkássága volt. Később Lala azt állította, hogy kedvence szerint a gonoszság lényege a végesség olyan megtagadásában rejlik, amely hódításokkal, azaz a többi létező alávetésével szeretné az abszolút létet magának visszaszerezni. A hódító ki- vagy beteljesedés légvára – szerette ezt a szerkezetet használni. A Gonosz nevű szükségszerű hajóroncs – ezt is kedvelte. Skorzenyről pedig az volt a véleménye, hogy ő egyszerűen – belélegezte a bűnt. A német úgy mondja a gonoszt, hogy das Böse. A szó a felfuvalkodott (aufgeblasen) származéka: a gonosz meghaladja saját határait, és fennhatóságát igyekszik mértéktelenné tágítani. Hősi élet. A mérték: rend és fény, a teremtésnek és a teremtő jellegűnek a zenéje. Éppígy a kivívott, a káosztól elnyert, az antibarbár: a forma győzelme, az ember győzelme. Egyedül ez az a stílus, ami eredményesen harcolhat a gonosz ellen, mely bűnös erő, és Isten megtámadásával visszaszorítja és lehatárolja mindazt, amire a többi létforma amúgy képes lehetne. Ezek után lett Debrődyből hadnagy a Pumáknál.

[Rövid bejegyzés a bal oldalon:

A civil életébe soha nem térhetett vissza. A háború utolsó napjaiban lelőtték a gépét Vöcklabruck fölött. Hamuvá lett a fiatal test. A szelleme talán most is Leibnizet olvas a filológusok szűk látókörű mennyországában.]

Mindenki ismeri azt a különös rejtélyt, hogy a bűn elkövetésekor nem történik semmi, pedig a gonosz megsértett ilyenkor valamit, ami szent. Az ember úgyszólván elvárná, hogy a tett elkövetésekor a legfőbb áldozat, tehát Isten is megmutassa magát, s elsöpörje azt, ami megsértette. Hogy ez nem történik meg, abból sokan azt a következtetést vonják le, hogy valójában nem is létezik az az isteni hatalom, amitől rettegünk. Magyarul: bármit megtehetünk.

Brauenhoffer Csanya, aki német neve ellenére angol nyelvet és irodalmat tanított egy jeles budai gimnáziumban, később kifejtette, hogy ennek az elképzelésnek egyedül Thomas de Quinceynek az ajtókopogtatásról szóló esszéje mond ellent. Duncan megölése után ajtókopogtatás hallatszik a Macbethben. Brauenhoffer szerint de Quincey téved, amikor azt állítja, hogy a kopogtatás arra utal, hogy az emberi élet a gonosz cselekedet után újra megindul, és az

emberi erő visszatérő hulláma elsodorja az ördögöt. Nem: az ajtón nem a kapus kopogtat. Hanem maga az Atyaúristen. Isten, igenis, létezik, és el fogja söpörni a bűnösöket.

[Bal oldali bejegyzés:

Brauenhoffer sem térhetett vissza az iskolájába: nagyon jól repült, de az USA-tól kapott Bell P-39-es Aircobrák szovjet pilótái lelőtték. Mensch, dieser armer Kerl ist im Einsatztraum Ziel geflogen – mondta az eset után egy német pilóta.]

Beléptem a pilótafülkébe. Főnökeinket, a pilótákat is értesítenem kellett. Tisztelegtem Ottónak (ezzel talán el is árultam magunkat), aki nagyon figyelt, de én nagyon halkán és magyarul beszéltem a pilótákhoz. Váztam a helyzetet. Horváth Zsül veszettül bólogatott, Galánffy viszont azt válaszolta, hogy az ő gépén semmi ilyesmi meg nem eshet. Ő azt a parancsot kapta, hogy szállítsa le Berlinbe ezt a három utast. És ő le is fogja őket szállítani.

3.

EGY CSENDES ESTE

(nem)

Én harminc év körül lehettem akkor, Galánffy éppen ötven volt. Éreztem a különbséget. És éreztem azt is, hogy a százados valaha kántor volt, de mindig pap szeretett volna lenni – csak látványos kudarcai után lett belőle protestáns, és csak ekkor házasodott meg.

Világosan kijelentette, hogy a német vadászpilóták egyáltalán nem érdeklik. Azt viszont ő is tudja, hogy a harmadik utas (ő talán Harmadik Utasnak ejtette) egy velejéig gonosz ember. A gonosz cselekedetek gonosz volta, Istent sértő jellege a százados szerint abban áll, hogy korlátozásokat sugároznak szét a létezés minden rétegébe. Ezek a korlátozások megbénítják a létük rövidege miatt érzett szenvedés által szorongatott létezők visszatalálását a töretlen és abszolút léthez. Debrődy Lala Leibnize ezt talán malum metaphysicumnak nevezte volna. (Galánffy százados raccsolt. Prédikációja közben maga is nevetett egy rövidet azon, hogy a töretlent töhetlennek ejtette.) Ez a kommandós tényleg elég sokat méltatlankodik. Még a nagy – gondolkodott egy kicsit, aztán kacsintva mondta: – Bénítót is kiszabadította. Hősök vagyunk, hősök lehetnénk, megölhetnénk, kiérdemelte. Én azonban úgy gondolom, hogy ez az ember meg fog változni. Van egy homályos, ám kiirthatatlan emberi megérzés, mely szerint a világban működik egy olyan rejtett igazságszolgáltatás, amely nem tudni, hol és hogyan, de végül célt ér, és mindent a helyére billent. Voltaképpen fölösleges a gonosz ellen harcolnunk. Magától kimúlik. De Galánffy ekkor már nem bírta abbahagyni.

A Gonoszt most, ebben a háborúban, elementárisan és konkrét formában ragadhatjuk meg. Most a Gonosz valóságosan megmutatkozik az áldozatok szemében, bőrében és vérében. Keresztényi szempontból a Gonosz megtapasztalása ennek konkrét megtapasztalásmódjától függ. A bibliai emlékezés Jézus halálára pedig az emberi szituáció szakadékeit tükrözi vissza. Halál és gonoszság tehát fenyegető jelenvalóság maradnak a Názáreti Jézusra való megélt emlékezetként, akinek halálszituációja mostanság naponta megismétlődik. Az eredeti vallási kérdés nyilvánvalóan nem így hangzik: hogyan lehetséges a rossz és a gonosz egy jóságos és mindenható Isten mellett, hanem úgy, hogy ki tud megmenteni minket ebből a nyomorúságból és a gonosztól. Ennyiben a *Miatyánk* utolsó kérése a keresztény motiváció magvát érinti: sza-

badíts meg minket a gonosztól. A szenvedésre is képes szeretet magában hordja azt az isteni erőt, mely legyőzheti a Gonoszt, azt a szeretetet, mely cselekvésben és szolidaritásban kél versenyre a Gonosszal. A győzelem minden biztossága ellenére nincs leküzdve a Gonosz. A Gonoszt csak akkor tudjuk legyőzni, ha nem állunk ellent neki ugyanolyan erőszakkal. (Ehőszakkal, ő így mondta, és közben nevetett magán.)

Úljön vissza a helyére, hadnagy úr. Talán még a Mauserét is itt hagyhatná. Visszaültem, de a fegyveremet továbbra is magamnál tartottam.

Nem értettem egyet ezzel az érzésével. A parancs az parancs, és talán az is igaz, hogy a gonosz cselekedetek megsértik azt az erőt, mely erő az összes többi létezését szavatolja. Azt azonban nem hinném, nem hihettem ott és akkor, 1944 novemberében, a halkán zúgó Ju-52-es fedélzetén, hogy ki kellene várjunk, amíg az a biztos, de rejtett igazságszolgáltatás lesújt, és visszabillent a helyére ezt az elrontott világot. Hiszen a gonosz addig is él és cselekszik. El kell pusztítanunk, itt és most, ez volt a véleményem. Nem holnap, még csak nem is egy óra múltán, hanem azonnal.

Otto Skorzeny Obersturmbannführer ezenközben, azt hiszem, elaludt. A feje félrebillent, belógott a repülő folyosójára, semmi nem érdekelt, kicsit talán még horkolt is. Én ekkor már annyira féltem tőle, hogy eszembe sem jutott: most aztán lelőhetném. Tudta, hogy mindenki fél tőle. A gyáva emberek életben tartották. Ezért volt képes nyugodtan aludni.

Volt egy régi reggel, amikor nem dolgozni mentem, hanem elindultam a Magyar Duna-tengerhajózási Vállalat irodái felé. Hatalmas, mélytengeri hajókról ábrándoztam. Amikor a Körtéren felszálltam a villamos peronjára, be- szállt hozzánk egy jól öltözött, középkorú úr, kezében hatalmas bőrönddel. Segítettem neki, s közben megkérdeztem, hol találom majd a hajózási társaságot. Ugyan már, mondta, miért akarom ezt a nehéz és piszkos munkát elvállalni, egész életemben a mocskos hajókat sikálni. Miért nem jön el inkább repülőnek? Szép ruha, jó fizetés, kalandok és a gépi repülés csodálatos lehetősége. Az épületben hozott nekem egy csomó papírt, azokat kitöltöttem, és egy héten belül visszahoztam. Az úriembert soha többé nem láttam, a nevét sem tudtam kinyomozni, de bizonyos vagyok benne, hogy angyal volt, a Koronás Aranyasok titkos arkangyala. Ha nem találkozom vele, elpusztulhattam volna, teszem azt, az Ungvár nevű csatahajónkon, így viszont vergődhettem az okos parancsuralom és a kiírthatatlan gonosz fogságában. Kilátástalan volt a helyzetem.

Az amerikai szezonban lelőtt harcosok hozzánk képest rendkívül elegánsak voltak. Khakiszínű, sokzsebes overall, cipzárás, prémes dzseki, vastag, puha gumitalpú, fűzős cipő. És hát ugyanolyan fiatalok voltak, mint mi, csak ők éppen Arizonából jöttek, vagy ki tudja, honnan. Félték tőlünk, némelyik talán még reszketett is, de mi nem bántottuk őket, mert nem érzékeltünk rajtuk semmiféle gonosztságot: lelkesek voltak ugyan, de őket is belekényszerítették ebbe a háborúba, akárcsak bennünket. Megosztottam velük a Honvéd nevű cigarettánkat, nem bírták, köhögtek.

És aztán a szovjet szezonban nem bántottuk azokat a pilótanőket sem, akik a kis kétfedelű, kétszemélyes Po-2-es repülőgépekben ültek. Kézzel dobálták ki a kis bombáikat. Úgy hívtuk a gépeiket, hogy csotrogányok. A csotrogányok alig-alig okoztak tényleges kárt. De roppant idegesítőek voltak váratlan és ötletszerű felbukkanásaik. És aztán gyakorta le is zuhantak. A lányok bőrből készült harci csizmát viseltek, gombos szoknyával, bőrzakóval, a fejükön pedig olyan volt a sapka, mint a harckocsizókén. Fegyverük nem volt, rádiókapcsolatuk se, térképpel és iránytűvel repültek, és olyan szépek voltak, mint amilyeneknek mi addig az amazonokat képzeltük. Ők úgy gondolták, maguktól jöttek. Mi azonban a komisszárokra gondoltunk, akik idáig hajsztolták

őket. Felültettük őket egy keletre tartó vonatra. Hazaküldtük őket, hogy ha akarnak, visszajöhessenek.

Voltaképpen különös volt, hogy nem az ellenségeinket akartuk megölni, hanem a szövetségünket. A külső csend és a belső feszültség egymásnak pattant, mint a hibás kirakatüveg, szétrepedt az egész.

Többen úgy gondolták, hogy az erőszak egy lefelé haladó spirál, ebből fakad végső gyengesége: létrehozza azt, amit elpusztítani kíván. Ahelyett, hogy végleg kiirtaná a gonoszt, megsokszorozza azt. A gyűlölettel viszonzni a gyűlöletet, csak gyarapítja a gyűlöletet, még sötétebbé téve az éjt, amely már így is csillag nélküli. A sötétség képtelen kiűzni a sötétséget; csak a fény képes rá. A gyűlölet képtelen kiűzni a gyűlöletet, erre csak a szeretet képes. Én viszont úgy gondoltam, hogy ez a fajta tolerancia azért lenne maga is bűn, mert életben hagyná azt az eredendő gonoszságot, amit Otto Skorzeny Obersturmbannführer, ez az örök kommandós és háborús sorozatgyilkos, vitathatatlanul magában hordoz.

A rossz ugyanis egyfelől mint bűn, másfelől mint szenvedés jelenik meg. Természetesen a bűn is szenvedéshez vezet, de nem minden szenvedést okoz bűn: éppígy okozhatja a szenvedést az ember előtti és értelem nélküli természeti folyamat, a földrengésektől kezdve a különféle betegségekig, végső soron akár a halálig. A halál pedig azért jelenik meg az ember számára úgy, mint a rossz kvintesszenciája, mert minden emberi tevékenység teleologikus jellegű, a halál viszont ennek ellentéte, nem képez semmiféle célt, kioltja mind.

És arra is gondoltam, az egyik ok, amiért az emberek olyan makacsul ragaszkodnak a gyűlöleteikhez (például a gyűlölet iránti gyűlöletükhöz), az az, hogy érzik, ha a gyűlölet egyszer tényleg megszűnne, akkor aztán tényleg kénytelenek lennének a saját fájdalmaikkal foglalkozni. A fényről ők azt hiszik, gyorsabb mindennél. Ebben azonban tévednek. Mindegy, milyen sebesen száguld a világosság, a végén mindig azt fogja találni, hogy a sötétség ért oda elsőnek, és már rég vár rá. Fél bennünk a fény. Attól fél, hogy el fog halni.

Elhaló fény. Hamarosan nem lesz már minnek elhálnia. Olyan azonban nem létezik, hogy nincsen fény. Csillagtalan éj? Hold nélkül? Hajnalig haldoklik, de nem hal el soha.

Ennyire filozofikus, ennyire költői voltam azon a repülőúton. Szinte soha nem szoktam semmi ilyesféle lenni. Az ok talán az volt, hogy ezúttal tényleg döntenünk kellett. Ha már egyszer ilyen szépen hozzáfértünk, el kell-e pusztítanunk a gonoszt?

Mi, Pumák, szeretjük magunkat szürke farkasoknak nevezni. Gyerekesen tetszelegtünk ebben, növelte önbizalmunkat. Úgy harcoltunk, mint a honfoglaló magyarok. Támadtunk, elmenekültünk, és aztán azonnal visszatámadtunk a felhőkből, a napból, a magassági fölényből. Látszólag kivontuk magunkat a harcból, ám aztán úgy helyezkedtünk, hogy elrendeződjünk a második támadásra. Ha volt lőszer és benzin, ha nem üldöztek, és ha kedvező volt a felhőjárás, azonnal emelkedni kezdtünk, mindig szemben a Nappal. Talán kiismerhetőek voltunk. Mégis veszélyesek. Én nem voltam hős. De hősökkel harcoltam. Itt ültek, mögöttem és mellettem. A hadnagyok és állandó tiszttheyettesek.

Baranyai Malacot meglőtték az oroszok. A sebéből a hasán csak egy sima, rózsaszínű forradás maradt, de a hátán a kimeneti nyílás akkora volt, hogy a gyógyult seb után maradt üregbe belefért a nem kis méretű öklöm. Amikor röntgenfelvétel készült a seb környékéről, kiderült, hogy a gerincoszlop mellé simulva tisztán kivehető egy orosz gyártmányú 12,7 mm-es lövedék. A hasán lévő sebet viszont egy 20 mm-es gépágyúlövedék ütötte, amely azonban azonnal távozott a hátából kitépett nagy seben át. Valószínűleg az történt,

hogy a kicsi lövedék hajszálpontosan követte a nagyot, gellert kapott rajta, így simulhatott a gerinc mellé – szegény Baranyait ettől kezdve Felső-Tóalmási Töltött Gerincnek is nevezték a modortalanok. Amikor kivették a lövedéket a testéből, Baranyai a nyakába akasztotta, közvetlenül a dögcédula mellé. A dögcédulát most nem hozhatta magával, de az eltorzult lövedéket igen: az is azonosította volna.

Debrődy Lala egyszer véletlenül átrepült a gánti léggömbzáron. A magyar harci gömbök erős acélkábelekkel kapcsolódtak egymáshoz, és acélhuzalok valószínűsége lógott le róluk. Igazi drótsövény feszült ki a bányászváros körül, nagy magasságban, és ez – így remélték a szakértők – feltétlen biztonságot nyújt majd az ellenséges repülőgépekkel szemben. Ha valamelyik gép mégis megkísérelné a behatolást a város fölé, okvetlenül nekirepül majd ennek az acélpókhálónak. Vagy olyan súlyos sérülést szenved valamelyik acélsodronytól, hogy menthetetlenül lezuhan, vagy pedig beleakad a huzalba, az hajlékonyan enged, és a gép nem tud többé szabadulni tőle, hanem sebességét veszítve szépen egyenesen lecsúszik a huzal mentén a földre, és ott zúzódik darabokra. Lala nem foglalkozott ezzel a problematikával. Azt hitte, már az oroszoknál jár: átrepült a léggömbök fölött.

A háború végén az angolszász légierő új támadó pontjai egyre közelebb kerültek a román olajmezőkhöz, Ploesti vidékéhez. Ekkor a németeknél előtérbe került a román olajvidék megtámadásának kérdése is. Ezt a stratégiai lehetőséget ekkor már a magyar pilóták irreálisnak tartották. Kivéve Huszár Pufit. Ő bizony a bombázók kísérőjeként (a német Katschmareknek mondta ezt, már a szó hangzása is kész szegényen) nagy bátran elindult a Columbia Aquila hatalmas kőolaj-finomítói felé: ez a terület ugyan egyelőre nem tartozik Magyarországhoz, de előbb vagy utóbb ahhoz fog.

Brauenhoffer Csanyát pedig egyszer még sírni is láttam. Gyászkönnyeink nem voltak, nem engedhettük meg magunknak. Hallgattuk a *Manuélát*, és megosztottuk az elesett pilóta vacsoráját. Csanya azonban akkor sírt, amikor közről láthatta, milyen az, amikor a Balaton-felvidék békés tájaiba teljes brutalitásában betör a háború. Mi Tihany felé haladtunk egy-egy csinos kis Adler motorkerékpáron. Velünk szemben a német hadsereg vonult vissza. Gépkocsik, lovas kocsik, dugig tömve sebesült emberekkel, a lövegek sehol, ottfelejtették őket valahol. A német katonák megmerevedtek az elképedéstől, ahogyan harsányan nótázva elsöpörtünk velük szemben, mint holmi P. Howard-i figurák. A hernyótalpas járművek, a Tigrisek és a Párducok azonban az út két oldalán, udvarokon, kerteken, szőlőkön gázoltak keresztül – bizonyára a repülőgépek alacsony támadását akarták elkerülni. Brauenhoffer Csanyát azonban ez nem érdekelte. Felmenői évszázadok óta a szőlőből éltek, ezek az idegenek meg most száz hold számra tarolják ezeket a mezőket. Megállította az Adlerét. Összevissza sírta a mundérját. Felmászott az összezúzott domboldalra, megpróbálta kiinni a harci mustot a piros tócsákból. Olyan vörös lett a létől az arca, mint egy téli disznótorkor.

Amikor megjelent az első csomag knackebrot (később ez a tökéletesen ízetlen kétszersültszerűség lett a mindennapi kenyérünk), alaposan kielemeztük. Arra jutottunk, hatvan százalék fűrészporból, harminc százalék zablisztból és tíz százalék ismeretlen összetételű, visszavonulásra serkentő anyagból áll – csak óvatosan vele. Bajtársaim viselkedését látva magamban arra jutottam, hogy lehetséges: a mi knackebrot-adagunkból talán teljesen hiányzott az a titokzatos tíz százalék.

De akárhogyan legyen is, amikor kiadtam a jelet, senki sem tüzelt, Otto nyugodtan horkolhatott tovább.

Az egyetlen reményem az volt, hogy Galánffy százados és Horváth Zsül nem értenek egyet a pilótafülkében. Be lehetett látni hozzájuk. Egyértelmű

volt, hogy a gépet Horváth Zsül vezeti, Galánffy pedig az Einsatz Verpflegungot, a bevetési pótadagot fogyasztja: fekete csokoládéval ette a szárított gyümölcsöket, aztán, miközben a mentolos cukorkát szopogatta, kávéfőzött a kézi forralóján a fekete szemekből, lassan szopogatta, elszívott hozzá egy szál Memphist – a dobozon kicsi horogkeresztet ábrázolt a zárjegy. A rádió időnként megszakította az adását, és a központi légoltalmi szervek olyasmiket mondattak be, állítólag rejtjelezve, hogy Myo Budapest nagytérség, Krokodil gross, Bohnensalat, de ez most senkit sem érdekelt. Horváth Zsül hadnagyot sem érdekelt: visszakapcsolódott a pesti rádió, jött a *Tango Bolero*, a *La Paloma* meg a *La cumparsita*, és talán csak én vettem észre, hogy a pisztolytáskája üres, s hogy a fegyverét már be is szúrta az öve mögé, hogy könnyebben előránhassa. Galánffy lassan fogyasztott. Horváth Zsül 290 km/h-nál járt. Nem értenek egyet. De lőni ők sem fognak soha.

Így maradtam egyedül. Elővettem a Mauseremet. Kibiztosítottam. Ráfektettem a jobb lábamra. Felkészültem a tüzelésre. Tudtam, hogy Ormay-Gónutz Jóska a P-38-asával azonnal kivégzi majd a két ászpilótát. Egymásra néztünk. Emeltük a fegyvereket.

És ebben a pillanatban megszólalt a német Flugleiter. Galánffy egy pillanat alatt átvette a vezetést. A repülésirányító parancsára megkezdtük a leszállást. Hatalmas bal kanyar, a vendcejgernek is nevezett elfordulásjelző megkezdte a működést. A fegyvereket végül nem sütöttük el. Veszélyesen nagy lett volna pilótáink meglepetése. Az igazságtétel elmaradt.

Egészen eddig a felhők fölött repültünk. Fényesen sütött a Nap, s a fellegek olyanok voltak alattunk, mint a frissen mosott dunnák, amiket anyám dalolva szárít a tavaszi örökszép időkben. Most beleereszkedtünk ebbe a szürke ködbe. Alatta ott volt a háborús német november. Nőttek a tárgyak, aztán földet értünk a Tempelhof repülőtéren. A két német ászpilóta felkapta az ejtőernyőket, és köszönés nélkül távoztak.

Otto Skorzeny lassan felállt. A díszszembkendőjével megtörölte az arcát. Megigazította a nyakkendőjét, begombolta az inge nyakát meg a mellényét. Felvette a zakóját. Kalap, sál, bőrkesztyűk, csak utána a kabát – olyan volt az egész, mintha a Karl Diebitsch által tervezett fekete SS-egyenruháját vette volna fel, amelyen az emblémát, két Sieg rúna formájában, maga Walter Heck grafikus alkotta volna meg. Ránk nézett. A két keze zsebre vágva. Aztán teljesen váratlanul azt mondta: a fizontlításra.

Előrelépett egyet. Lehajolt hozzám. Belesuttogott az arcomba. A többiek nem is hallhatták. Das alles wir ich dir geben. Mindezt néked adom, magyarul talán ezt mondja az Ördög Jézusnak a nagy megkísértéskor a Károli-fordításban, Máté 4. rész, 9. vers. És én csak ekkor vettem észre, hogy a zsebemben lévő jobb kezéből előreáll, egyenesen bele a gyomromba, egy kemény cső. Lehetett egy Astra 300-as wehrmachtos kispisztoly csöve vagy egy apró franciakulcs vékonyka nyele.

Aztán Otto elnevette magát, sarkon fordult, és úgy eltűnt, mintha sohasem lett volna a gépen. Még az ejtőernyőjét is otthagya, Galánffy felesége később paplant varrt az elszakíthatatlan anyagból a gyerekeiknek.

•••