

ENYHITŐ KÖRÜLMÉNY

írta: NÓGRÁDI BÉLA

(Egy újságíró jegyzeteiből)

BIZONYÁRA sok amerikai magyar emlékszik még a "Justice for Hungary" esetére. Ez volt az a repülőgép, amely a harmincos évek elején két magyarszármas pilótával, Endresz Györggyel és Magyar Sándorral átrepült az óceánon, amikor az óceánrepülés még me-



Nógrádi Béla

rész sport és nem menetrendszerű közlekedés volt. Számomra a Justice for Hungary esete életem egyik legemlékezetesebb eseménye volt. Nemcsak azért, mert fiatal újságíró létemre én voltam kirendelve lapom részéről, hogy a repülőgép útját figyelemmel kísérjem és megérkezéséről tudósítást írjak, hanem mert a repülőgép katasztrófája körül kialakult bűnpernek vádlottja is voltam s újságírói pályafutásom egyetlen ítéletét szenvedtem el. A per évekig tartott és vörös fonálként húzódott végig az életemen. Mikor elkezdődött, épen udvaroltam egy lánynak, mire a bíróság ítéletet hozott, már öreg házas voltam. Völegénységem ideje alatt menyasszonyommal együtt szakadatlanul azon aggódtunk, hogy házasságunk első éveit a börtönben fogom tölteni.

A gyengébb emlékezetű olvasók részére hadd frissítem fel az eseményeket. A Justice for Hungary nevű repülőgép, Amerikából indulva, különösebb esemény nélkül jutott át a viharos óceánon és már az euró-

pai szárazföld felett szárnyalva Budapest felé tartott. Fogadtatása nagy eseménynek volt szánva. A repülőtéren megjelentek a kormány tagjai, a társadalmi egyesületek, a hadsereg képviselői, a művészvilág, egy szóval mindenki, aki élt és számított Budapesten. A diszes fogadtatás azonban elmaradt, mert a repülőgép motorhiba miatt Bicske közelében kénytelen volt egy kukoricásban leszállni és nem tudott eljutni Budapestre. A kényszerleszállásnál a légszűrő elgörcsült, de a repülőgép egyébként sértetlen maradt. A megsérült légszűrőt a Műegyetemi Sportrepülők műhelyében javították ki és visszaszerelték a gépbe.

Néhány héttel később a Justice for Hungary Olaszországba repült egy pilótápnikre. De sohasem érkezett meg. Róma felé volt már és a repülőtérré felé közeledett, amikor egyszerre csak, minden megmagyarázható ok nélkül kiesett a motor légszűrője, a gép lezuhant és pilótája szörnyethalt. (Sajnos, nem emlékszem, hogy a két óceánrepülő pilóta közül melyik volt, de abban biztos vagyok, hogy csak az egyik volt a gépben.)

Léven szó egy híres repülőgépről, amelynek óceánrepülése a világsajtót is foglalkoztatta, a katasztrófa mellett nem lehetett szó nélkül elmenni. Találgatások folytak, hogy mi okozhatta a katasztrófát. Hogyan lehetséges, hogy egy kitűnő amerikai gyártmányú repülőgép, amely átrepülte az óceánt, minden látható és megmagyarázható ok nélkül lezuhan? Kül- és belföldi újságírók

ostromolták nyilatkozatért az illetékes helyeket. "Illetékes hely" hallgatott. Feltűnően hallgatott. Oly feltűnően, hogy okvetlenül fel kellett kavarnia egy fiatal és izgatott ujságíró gyanuját. Ez a fiatal és izgatott ujságíró én voltam. Elhatároztam, hogy végére járok az ügynek.

Néhány napi nyomozás után rábukkantam az emberre, akire szükségem volt. Ez az ember Asbóth Oszkár aerodinamikai mérnök volt, abban az időben is már egyike a legkiválóbb repülésügyi szakértőknek. Ezt azonban akkor még kevesen tudták róla, legfeljebb a szakemberek. Asbóth fiatal volt és az volt a hire kollégái körében, hogy kisé hóbortos. Ezt a híret valószínűleg annak köszönhetette, hogy a helikopternek, a felülc-savarós, helyből felemelkedő gépnek volt szenvedélyes szószólója, pedig akkoriban ennek a géptípusnak jövőjében még kevesen bíztak. Hadd említsem meg mellékesen, hogy a per befejezése után Asbóth kikerült Angliába és később nagy része volt az angol katonai repülés kifejlesztésében.

Asbóth hajlandó volt nyilatkozni. Ismer-te a szóbanforgó gyártmányu amerikai gépet, ismerte a Műegyetemi Sportrepülők műhelyét és tudta, milyen eljárással javították ki a légsavart. Az eljárás hibás volt. A technikai részletekre közel husz év multán már nem emlékszem. Szó volt valami hideg sajtóeljárásról meleg sajtóeljárás helyett, amely annyira elváltoztatta az alumínium légsavár belső szerkezetét, hogy nem állhatott ellen a légnyomásnak. Egyszóval — állapította meg Asbóth — bűnös gondatlanság történt. A szörnyű katasztrófa a Műegyetemi Sportrepülők lelkiismeretét terheli. Felhatalmazott arra, hogy a nyilatkozatot a neve alatt közöljem.

Lihegtem be a szerkesztőségbe és megirtam a cikket. Miközben szerkesztőm olvasta a kéziratot, ráncogtatni kezdte szemöldökét.

— Ez kényes anyag — mondta végül. — Meg kell beszélnem a főszerkesztővel.

Beszélt a főszerkesztővel, aki nyomban felhívta a lap ügyvédjét. Sebteben egy kis konferencia ült össze a szerkesztőségben. Az ügyvéd nem tagadta, hogy a cikk közlése csakugyan kockázatos. Rágalmazási per majdnem biztos. Ő csak a jogi részről nyi-

latkozhat, a főszerkesztő dolga, hogy eldöntse, megéri-e a cikk közlése a kockázatot. A főszerkesztő néhány másodpercig gondolkodott csak.

— Közöljük — mondta határozottan. — Nem nevezhetnénk magunkat becsületes ellenzéki lapnak, ha ezt a botrányt elhallgatnánk. Tessék a nyomdába küldeni a kéziratot.

Itt egy kis kitérés szükséges, hogy megmagyarázzam, miért volt olyan nagy a kockázat. A harmincas évek elején már igen erős volt Magyarországon az ügyészi terror az ellenzéki lapok ellen. Egy liberális ujságnak minden szót meg kellett fontolnia, amit lenyomtatott. Felfüggesztések, lapbetiltások, súlyos pénzbírságok és börtönbüntetések napirenden voltak. A liberális ellenzék jól tudta, hogy a veszto oldalon van és tulajdonképpen csak hátvédharcot folytat az egyre meztelenebbül mutatkozó fasizmus ellen, amelyet a kormányzat eleinte szövetségesének tekintett, utóbb nem mert, és végül nem tudott fellépni ellene. A liberális ellenzék nem irhatott és beszélhetett a lényegről, tehát arra szorítkozott, hogy a nyilasokkal és Hitlerékkel cimboráló társadalmi vezetőkörök és intézmények tekintélyét lerombolja. Panamázó vezető állásban levő tisztviselők leleplezése, sikkasztó államtitkárok ügyeinek kitergetése és hasonló botrányok szellőztetése az ellenzéki sajtó feladata volt, míg a kormánypárti sajtó ilyen esetekben mindig hallgatott, vagy éppen csak futólag említette meg azokat.

A Műegyetemi Sportrepülők Egyesületét megpiszkálni, ellenzéki szempontból izgató, de kockázatos dolog volt. Mindenekelőtt, az egyesület elnöke nem kisebb személyiség volt, mint József Ferenc főherceg. Azonkívül, mindenki tudta, hogy sportrepülés örve alatt tulajdonképpen katonai kiképzés folyik. A Műegyetemi Sportrepülők műhelye nem a műegyetemi sportrepülők műhelye volt, hanem a leendő katonai pilóták tanterme. Az egész szervezet át meg át volt itatva nyilasokkal. A műhely vezetője egy Bánhidya Antal nevű pilótafőhadnagy volt, akit Hitler személyesen tüntetett ki, már nem tudom miféle érdemeért.

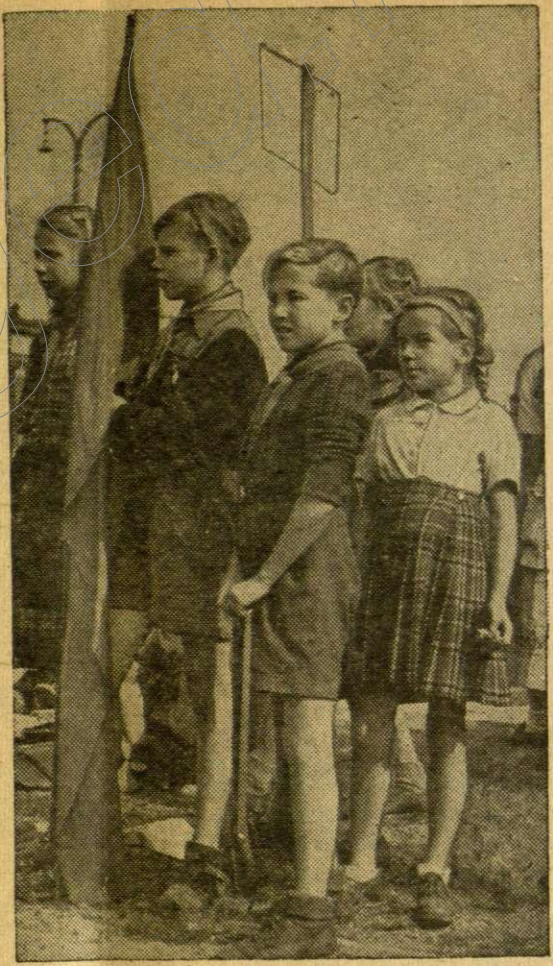
Mint várható volt, a cikk óriási szenzációt keltett és a várt következmény sem

maradt el. Három nappal később a Műegyetemi Sportrepülők ügyvédje már közölte, hogy rágalmazás és hitelrontás címén pert indított a lap ellen. A magyar sajtójogi törvény értelmében a cikkért a felelőséget a szerző vállalja, és ha valami oknál fogva nem állítható bíróság elé, a felelőség átszáll a felelős szerkesztőre. A szerző azonban előállítható volt, szerény személyemben. A lap rendelkezésemre bocsátotta ügyvédjét. A tárgyalásig mind a ketten aerodinamikai egyenleteket, emelési együtthatókat, szárnyfelületi eredőket és hasonló épületes dolgokat tanulmányoztunk.

A tárgyalási tanács elnöke egy Schadl Ernő nevű bíró volt. Ez a Schadl bíró eléggé közismert személyiség volt az akkori Budapesten. Valahogyan liberális szellemű bíró hírében állt. Nem tudom, hogy ebből mennyi volt igaz. Liberális hírére valószínűleg annak köszönhetette, hogy bohém természetű ember volt, szerette a spriccert és ke-reste írók, ujságírók és hasonló népség társaságát. Nem egyszer előfordult, hogy valamelyik ujságíró barátja, akivel előző éjjel együtt borozott, vádoltként került eléje. Tárgyalási modora is bohémes és jóindulatu volt, de azért az ujságírók tudták, hogy ő sem esett a feje lágyára. Magyar bírót idő előtt nyugdíjazni ugyan nem lehetett, de az a bíró, aki kényes, politikai színezetű perekben nem a kormány szájaize szerint ítélezett, hamarosan valamelyik vidéki kisvárosban találta magát áthelyezve, és Schadl bíró számára ez egyenlő lett volna a száműzetéssel. Okos, és szerintem kissé cinikus bíró volt, aki "ismerte az életet", mint mondogatták róla. Tudta, hogy ebben a perben rajta van az igazságügyminiszter szeme.

A tárgyalást — miután nagy közönségre számítottak — a törvényszék nagy tárgyalótermében tartották meg és külsőségeiben méltó volt egy színházi tárgyaláshoz. Amikor a termet megnyitották és a közönség betódult, nem mindennapi látványban volt része. A tárgyalóterembe behozták a repülőgép roncsait. Ott volt a légsavár, a motornak egy darabja és a szárnynak egyes töredékei. Nagyon imponáló látvány volt. Asbóth, közelebb huzódva hozzám a vádoltak padján, idegesen jegyezte meg:

— Csuda nagy cirkuszt csinálnak. Ezt



Kommunista uttörőket nevelnek Berlinben az oroszok. Vörös zászlók alatt vonulnak fel a fiatalok a városligetben rendezett nagy tüntetésre.

nem usszuk meg két éven alul.

— Az attól függ, hogy vannak-e enyhítő körülmények — feleltem csüggedten. — Én büntetlen előéletű vagyok.

— Én nem. Miskolcon egyszer megvertem egy embert és tizennégy napot ültem érte. És Ujpesten tavaly betörtem egy kávéház ablakát részegen.

Az első tárgyalási nap unalmas volt. Véterán vádolt voltam már akkor és nem is első alkalommal álltam Schadl bíró előtt. Fiatal ellenzéki ujságíró akkor esett csak át a tűzpróbán, amikor tul volt az első tárgyalásán. Így hát szép simán elmondtam mondókámat, amely abból állt, hogy a cikket közérdekből irtam és hogy bizonyítani



kivánom annak tartalmát. A bíró "elrendelte a bizonyítást" és ezzel felfüggesztette a tárgyalást két hétre.

Attól kezdve, vagy öt éven át két-három hetenkint járogattunk el a tárgyalásra. A közönség hamarosan csökkenni kezdett, mert a tárgyalás szakszerű unalomba fulladt. Kiderült ugyanis, hogy végeredményben a per a repülőgép szakértők csatája. Nekünk természetesen meg volt a magunk szakértője, eltekintve attól, hogy Asbóth külömb szakértő volt valamennyinél. A műegyetemi sportrepülők persze felvonultatták a maguk szakértőit, kiváló műegyetemi tanárokat, kik egytől egyig hajlandók voltak eskü alatt vallani, hogy a légcsvár tökéletesen volt kijavítva. A mi szakértőnk eskü alatt vallotta ennek ellenkezőjét, és hogy bűnös gondatlanság történt. Minden egyes szakértő kihallgatása két-három tárgyalási napot vett igénybe. Érthetetlen mérnöki halandsájakat órákon át olvasták fel egy kéziratból, amelyet azután a bíró "csatolt az iratokhoz." A vallomások már félméteres aktahalomra gyűltek a bíró asztalán. Egy napon még álló táblát is hoztak a terembe és a szakértők arra irták fel egyenleteiket, szögmérőkkel mérték a légcsvár roncsát és dühösen vitatkoztak. Én, akinek végeredményben a sorsa függött ettől a vitától, értetlenül hallgattam a zagyvalékokat. Schadl is üveges tekintettel meredt maga elé és igyekezett méltóságát megőrizni a bírói emelvényen. Valahányszor egy szakértő beadta írott szakvéleményét, cinikus mosollyal vette át az irathalmot.

— Na jó kérem, tessék csak ideadni. Majd elbiráljuk ezt a dolgot.

Egy alkalommal a perbeli ellenfél ügyvédje a javaslatlalt állt elő, hogy tanuként hívják meg a tárgyalásra az amerikai repülőgépgyár főmérnökét, mondja ő meg, jól volt-e kijavítva a légcsvár.

— Hogyne kérem — mondta Schadl bíró készségesen. — A törvényszék szívesen kibocsátja az idézést, csak tessék negyvenezer pengőt letétbe helyezni a költségekre.

Mire az ügyvéd sietve visszavonta a javaslatot.

Teltek, multak a hónapok, sőt lassacskán az évek. Mint már említettem, közben megházasodtam és feleségemmel jártam a tárgyalásra. Én a vádlottak padján ültem, ő

a hallgatóság soraiban. Az egész ügy lassan beékelődött napi életembe, mint ahogy az ember borbélyhoz vagy fogorvoshoz jár. Akárhányszor előfordult, hogy baráti társaságból a szokottnál korábban távoztam, azaz, hogy másnap reggel a törvényszékre kell mennem. "Ja igen, a tárgyalás" — mondták barátaim. "A tárgyalás" hozzátartozott hétköznapi teendőimhez. Az ujságok, amelyek eleinte hosszan irtak a tárgyalásról, lassan megfélemedtek az ügyről. Asbóth is, én is, miután a közfigyelem hatása alatt bizonyos primadonanszerű magatartást vettünk fel; már meg voltunk sértve, hogy az érdeklődés ennyire ellanyhult irányunkban. Nem voltunk többé érdekes vádlottak. De ha az ítéletre gondoltunk, amelynek egy napon mégis el kellett jönnie, nyomasztó előérzetek fogtak el bennünket.

Az ítélet napja el is jött. A sajtó újból felfigyelt és előző napon megírta, hogy a bíróság ítéletet fog hirdetni a Justice for Hungary bünperében. Így hát a tárgyalóterem megtelt közönséggel. Feleségem reggel kiereszkolta, hogy fekete ruhámat vegyem fel ítélethirdetésre.

— Egy elitelt vádlotthoz fekete ruha illik — mondta szakértően. — Különben is feketében sápadtabbnak nézel ki és az jól áll egy vádlottnak.

— Majd nem humorizálsz, ha szuronyos fegyőrök között visznek a börtönbe — mondtam komoran.

— Ne aggódj — nyugtatott meg hitvesem. — Már varrtam egy kis batyut, abban fogom minden nap bevinni az ebédedet a börtönbe.

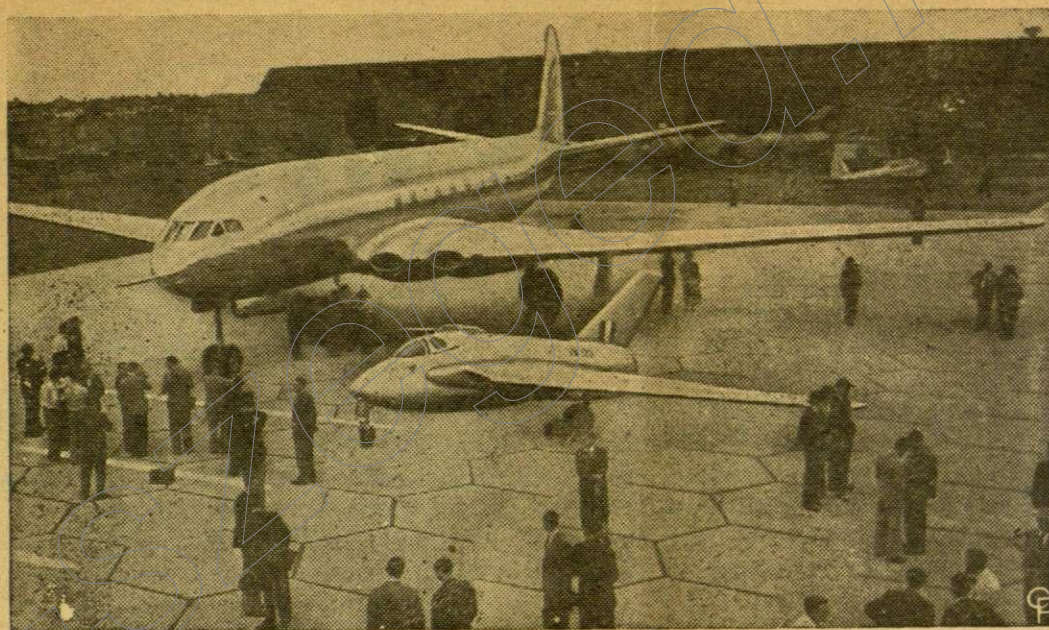
A tárgyalótermen ideges feszültség futott végig, amikor Schadl és a két szavazóbíró bevonult a terembe. A bírák arca komor és vészjósló volt. Asbóth kissé meglökött a könyökével és két ujját kitartva, mutatta, hogy "két év". Reználtan vállat vontam.

— A magyar királyi törvényszék ítéletet hirdet — mondta Schadl rekédt, elcigaretázott hangján. — A vádlottak álljanak fel.

Felálltunk, szemben a bírói emelvényvel. Asbóth kissé sápadt volt és valószínűleg én sem lehettem az egészség mintaképe. Schadl felemelte a legépelt ítéletet és olvasta:

— A magyar királyi törvényszék Nógrádi Béla másodrendű vádlottat bűnösnek találta

Justice for Hungary ocean flight
Magyar



Angliáé az elsőség a turbina hajtásos utasrepülőgépek üzembe állítása terén. Az angol utasgép 500 mérföldes sebességre képes és nem egészen hat óra alatt repüli át az Atlanti Óceánt, de még jó ideig fog tartani, amíg üzembe állítják.

egyrendbeli rágalmasban és ezért 80 pengő pénzbüntetésre ítéli . . .

Nem tudta folytatni, mert a közönség sorából taps hallatszott. Schadl ingerülten kopogott a ceruzájával:

— Figyelmeztetem a közönséget, hogy tartózkodjék a tetszésnyilvánítástól, mert különben kénytelen leszek kiűritetni a termet.

A közönség elcsendesedett. Schadl folytatta az ítélet felolvasását. Asbóth, mint elsőrendű vádlott háromnapos fogházbüntetést kapott, de a bíróság az ítélet végrehajtását felfüggesztette. Mindkét ítélet egyenrangú volt a felmentéssel. Legérdekesebb azonban saját ítéletem indokolása volt, amelyet a magyar judikatura klasszikus gyöngyszemének tartok. Így hangzott:

— Az ítélet kiszabásánál a magyar királyi törvényszék enyhítő körülménynek tudta be a vádlott büntetlen előéletét, továbbá azt a körülményt, hogy már hosszabb ideje szenved a büntető eljárás sulya alatt.

Mint utolsó megjegyzést, még hozzá kell fűznöm, hogy természetesen nem "szenvédéseim" birták rá a tekintetes királyi törvényszéket az enyhe ítélet kiszabására, ha-

nem a megváltozott politikai körülmények. Három év alatt, amíg a per folyt, a nyilas elemek tulságosan megerősödtek és kezdtek kényelmetlennek lenni a kormánynak. A műegyetemi sportrepülők egyesülete is a nyilasok egyik gyülekező helye volt. Az enyhe ítélet a kormány részéről fricska akart lenni a nyilasok orrára. Sajnos, ilyen kis fricskák nem voltak elegendők ahhoz, hogy megállítsák a Szálasi-féle nyilas söpredék áradatát. Vasököltre lett volna szükség, nem fricskázó ujjakra, de véletlenül ennek a fricskának személyes haszonélvezője voltam. Nélküle sohasem irhattam volna meg ezt a történetet. Röviddel később már kitört a második világháború, de ekkor már egy óceánjárón utban voltam Amerika felé. Gondolom, életem sora másként alakult volna, ha a háború kitörése börtönben talál. Így azonban, az egyetlen okmányoszerű emlékem az incidensről csak annyi, hogy amikor az utlevélhez szükséges ugynevezett erkölcsi bizonyítványomat kiváltottam, a megfélelő rovatban ezt a bejegyzést találtam: "Büntetett előéletű".



Justice for Hungary

ocean flight

1931

July 15-16

See: Magyar

Sándor

