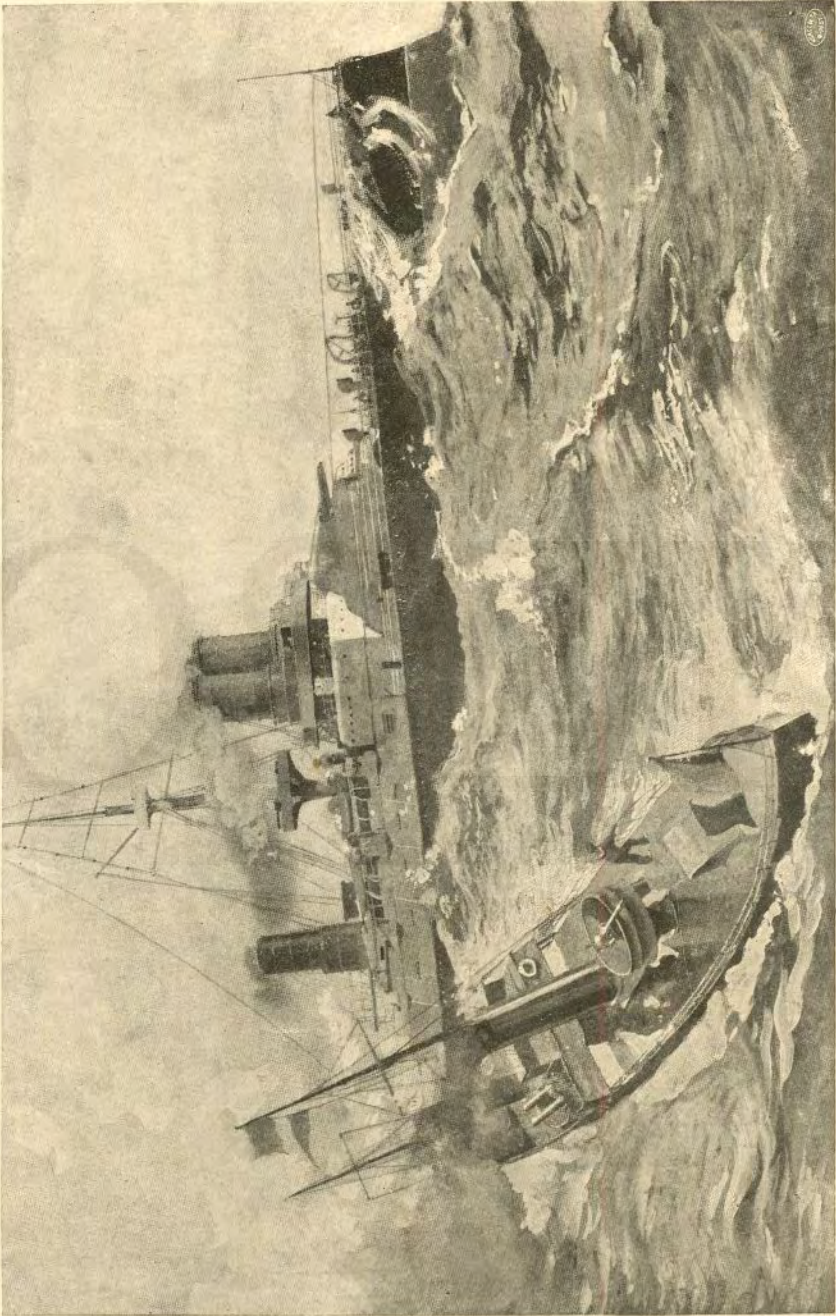


TORPEDÓ-FLOTTILLA ÁTTÖRI PÁNCZÉLHAJÓK CSATASORÁT.

VI.

Azokon a hosszú estéken, mikor a nagy flottamanőverek alkalmával hajónk az esetleges éjjeli támadásra teljesen fölszerelve, harcra készen czirkált a sötét éjtől borított fekete vizen, sokszor gondolkoztam azon: hogyan és miképen lenne ez a valóságban? Ha ez a harcra kész állapot tényleges és valóságos harcra való előkészület lenne? Ha az ágyúk és gyorstüzélok talpa köré leheveredett tüzérség nem az üres patron-tartókat forgatná a kezében, hanem aczélgránáttal meg shrapnellrel töltött lövedékeket? Ha a nagy ágyúk gyomra igazán be lenne tömve azokkal a két-háromszáz kilogrammos aczélömbökkel és a hajó peremére kikönyökölő legénység Mannlicher-puskája nem exercirozó patronokkal, hanem valóságos gyíllkoló aczélhengerekkel lenne megtöltve?

És mi lenne akkor, ha az éj sötét leple alatt, meg a zajló tenger tompa moraja által észrevehetetlenné vált torpedó-naszád, a mely a közeli szirt-szakadékok vagy szikla-hasadékok mögül



DÁVID ÉS GÓLIÁT.

OSZK



Országos Széchényi Könyvtár

száguldva rohanna felénk és nem csupán gőzsípjának bűgásával, meg a szirén sivító sikoltásaival jelezné, hogy: lett volna alkalma kilőni ránk torpedóját, (mert négyszáz méternél közelebb jutott hozzánk, mielőtt észrevettük) és ha a felénk irányított torpedó-lövedék tényleg találná hajónkat? A lövedék pedig nem negyvenöt kilogramm homokkal lenne megtöltve (mint a szokásos gyakorlati torpedók), hanem igenis: negyvenöt kilogramm lógyapottal? Hogy lennénk akkor? Mi történnék velünk? Sokszor gondolkoztam ezen. Oly sokszor, hogy idővel a következő kép alakult meg és rajzolódott le képzeletemben:

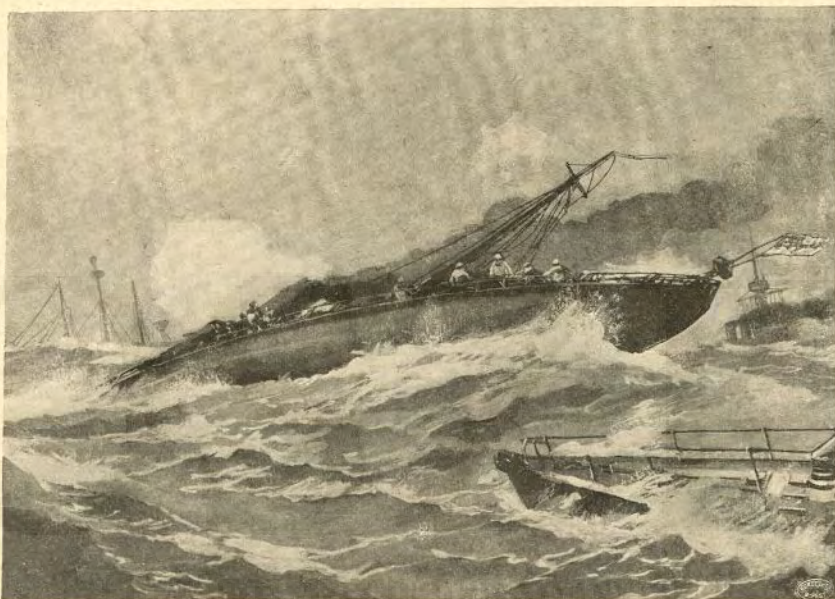
*

Éjjeli 12 óra már elmúlt; a baloldali szakasz kétszáznyolcvan embere lépett a szolgálatba, a jobboldali szakasz pedig lement a függőágyaihoz és lefeküdt. De csak ruhástól, hogy a kürriadó első hangjára már talpon lehessen és elfoglalhassa ütközet esetére kijelölt állomását. A szolgálatban álló személyzet minden egyes embere kijelölt helyén van. A tüzérek a fedélzet-, a barbetták- és kassemtatok nagy ágyúinál, valamint a parancsnoki lakásban, meg a tisztikabinokban elhelyezett gyorstüzelőágyúknál és mitrailleusöknél. A csata- (katona) árboczon* két kiválóan éles látású őrszem áll. A hajó peremén kikönyökölő legénység maga elé fektetve tartja megtöltött fegyverét és tágra nyílt pupillával fürkészi a sötét vizet és szemhatárt abban az irányban, a melyből a naplementekor kémszemléről visszatért avizóhajó az ellenséges torpedó-naszád-flottilla éjjeli támadását valószínűnek jelezte.

A környék megvilágítására szolgáló fényszórók gépészei a

* Katona-árbcznak nevezik az újabb pánczélos hajókon azt a hatalmas acél-oszlopot, a mely a régi „fő-árbcz“ helyén áll. Ennek a tetejére páncéllal körülvett kis torony van építve, a melyen az őrszemen kívül rendszeren egy-két gyorstüzelőágyú van elhelyezve. A katona-árbcznak egynéhány méter magas nyulványa, is van, a melyen vitorlarúd van keresztbe fektetve. Ez arra szolgál, hogy erre húzzák föl a jelzésre szolgáló lobogókat, gömböket és a villamos jelzőlámpákat.

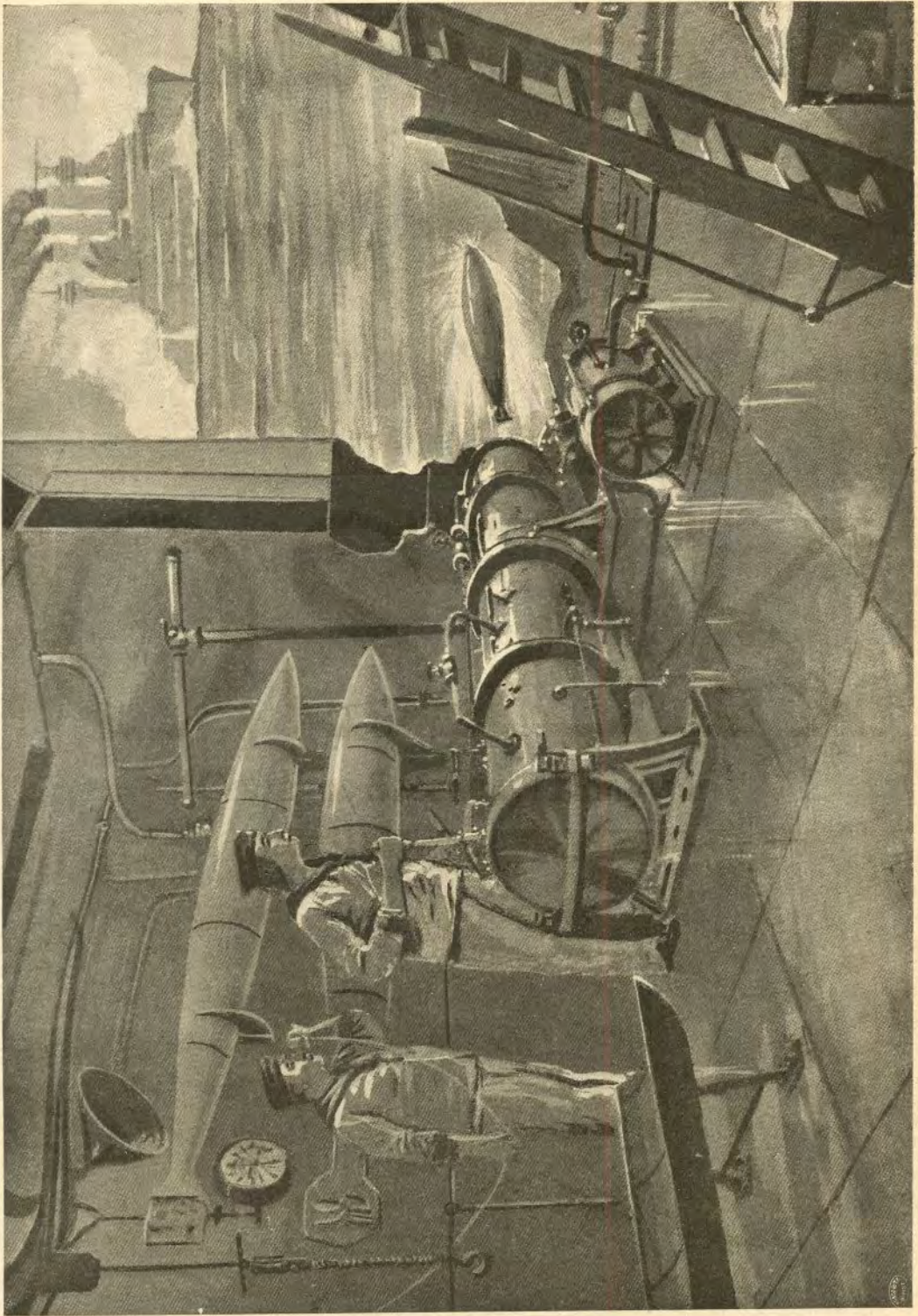
sötétben tapogatva, még egyszer meggyőződnek, hogy a csapok, csavarok, zárok és billentyűk labirintusában tudnak-e villámgyorsan az első odanyúlásra tájékozódni? A hajóhelyiségek egyes részeinek pánczél-rekeszei gondosan el vannak zárva. A helyzet-mutató lámpák, tudniillik a jobboldali zöld lámpa és a baloldali vörös, el vannak fődve, valamint a hajó összes lámpái eloltva vagy elfődve, hogy



TORPEDÓ-NASZÁD, A FELFORDULÁS PILLANATÁBAN.

kivülről egyetlen fénysugár se legyen látható. A lőporkamrák és municziós vasszekrények nyitva vannak; a sebesültek szállításához szükséges gyaloghintók és függőszékek a hajó különböző helyein vannak elhelyezve; a hajó-kórházban minden el van készítve a tömeges sebesültek fogadására és a tömeges első-segítségére.

A hajó óriás teste mint észrevehetetlen fekete tömeg úszik a vízen. Lassan és óvatosan halad, hogy még a hajó orra által fölvert fehér habok vagy a propellerek vízcsapkodása se lehessen árulójavá. A hajóhidon járkáló őrtiszt lankadatlan figyelemmel, egyetlen másodpercre meg nem szűnő, fokozott, valósággal fölcsigázott éberséggel szemléli az egész szemhatárt.



TORPEDÓ-LŐVEDÉK A KILÓVÉS PILLANATÁBAN.



LEGUJABB KELETŰ HADIHAJÓK.
(Orosz hajók.)

A hajó parancsnoka a tisztek egynéhányával a fedélzeten van. Halk suttogással beszélgetnek, hogy még a szellő se vihesse el hangjukat. A támadást az éjjel biztosra veszik; a kémszemléről visszatért ávizó-hajó látta a támadásra készülő torpedó-flottilát az ettől a helytől dél-keletre eső szirt-öbölben. A parancsnokot és tisztjeit aggasztja a sűrű sötétség. Ez teljesen észrevehetetlenné teszi a közeledő naszádokat és zavarja a hullámok moraja, a mely elfödi a naszádok szokásos és ismert zaját. A várakozásban és a bizonytalanság által előidézett aggodalomban is kimerült legénység figyelme idővel kissé megcsappan. A hajóhidon álló őrtiszt itt-ott egy percze meglazult éberséggel elmerül — másirányú gondolatokba. Még fiatal ember; harmincz éves. Nyugodt és higadt, a minők a komoly foglalkozású, tudománnyal foglalkozó és válságos helyzettel már számtalanszor megküzdött férfiak; vidám és gondtalan; deli és egészséges, mint az az ember, a ki gyermekkorától kezdve a tengeren tölti az életét és boldog, mert — vőlegény. A tavaszi előléptésekkel kapitány lesz és akkor nőül veszi azt, a kire ebben a szabad pillanatában is gondol. Vajjon mikor látja őt ismét?

Soha!! — — —

— Torpedók jobbra, elől!

Valósággal vérfagyasztóan hangzik a csata-árboczról elsikoltott jelzés. Órák óta, perczről-percze, úgyszólván másodpercenként várták a jelzést és el is voltak rá készülve, mégis meglepően, megdöbbszentően hangzik. A fedélzeten tartózkodó parancsnok fölrohan a hajóhídra, a tisztek az állomásaikra. Riadó kúrtharsogás és élesen sivító sípok fütyje riasztja föl a legénységet. Rohanva siet mindenki a maga helyére és harsány vezényszavak hallatszanak a hajó minden zugában. A villamos fényszórók vakítóan féner, széles fénysávokat árasztanak a hajó körül.

Jobbra a hajó előrésze irányában, négy-öt fekete pont tűnik föl a megvilágított tengeren. Nem nagyobbak, mint a czápa kiálló hátuszonva, az úszó emberhez viszonyítva; de éppen olyan megdöbbszentők a hajóra, mint amaz az emberre. A fekete pontok rohamosan közelednek; rendkívül gyorsan száguldanak. Az orrukkal

fölvért víz, megvilágítva a villámos fényoszorók fehér fényétől, mint ezüst eső hull vissza a fölkaavart tengerre.

A megtámadott pánczéloson száz és száz ágyúcsőből megpuskából hangzik a menydörgés. A hány faj ágyú, a menydörgésskála annyiféle hangján dörögnek, pukkanak és bömbölnek. A mitrailleusök és Mannlicherek gyors, apró pattogásába perczenkint néhányszor beleszólnak a nagy ágyúk fülsiketítő, rettenetes dörgései.

A támadó naszádok közül kettő-három eltűnt a tenger színéről. Elsülyedtek-e, vagy csak a be nem világított tengerrész sötét leple fedí el őket, ki tudja ezt most?

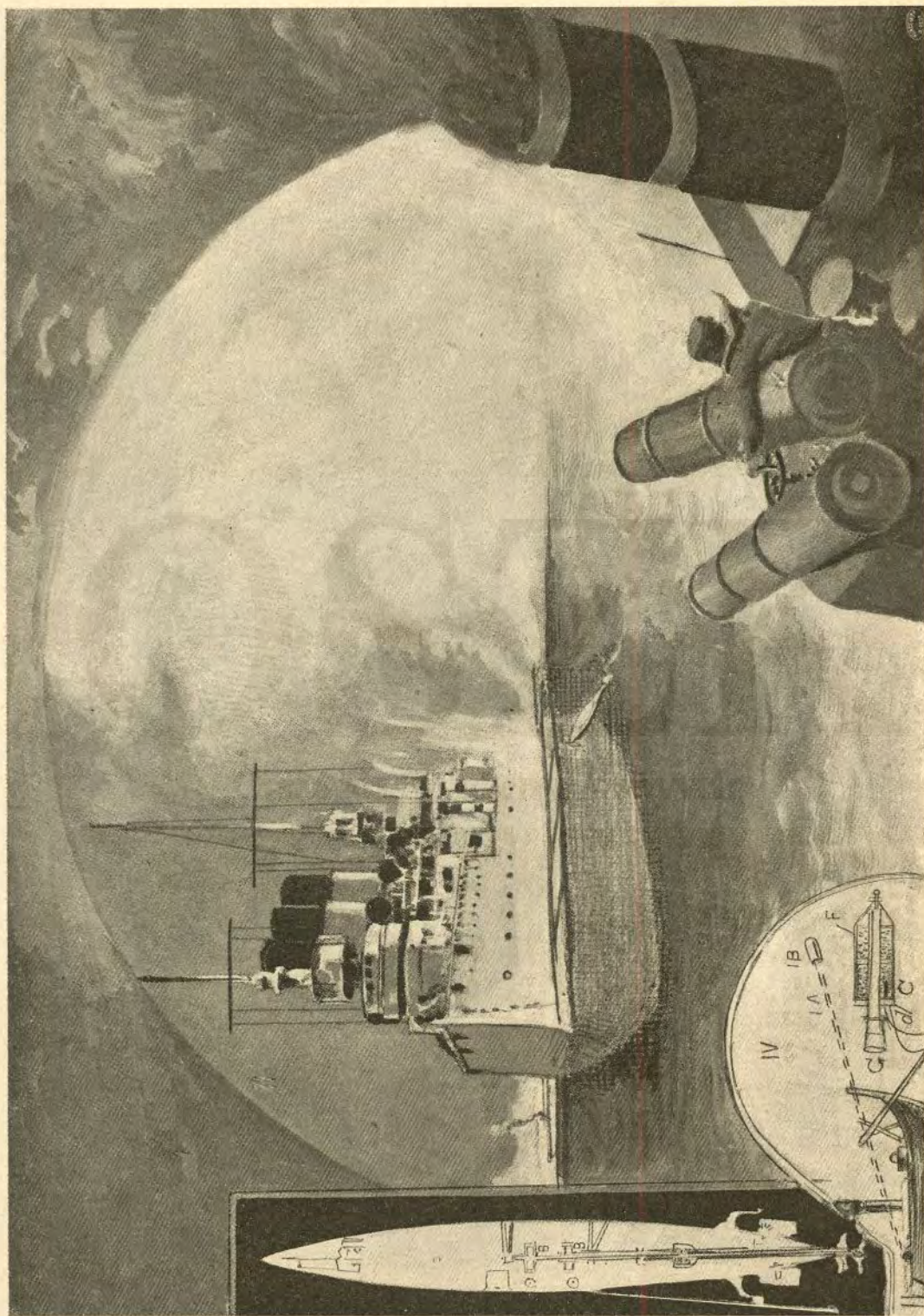
Ebben a pillanatban, közvetlen a hajó baloldalán, alig két-háromszáz méterre attól, egy ponton, a melyre éppen ebben a pillanatban esik a villámos fénycsáv, feltűnik egy naszád teljes hosszában.

Közte és a pánczélos között fehér csík látszik a vízen: *ezt a fehér csíkot a naszádról kilőtt torpedó-lövedék fölszálló légbuborékjai hozzák létre.* Jele annak, hogy torpedó-lövedék úszik a megtámadott hajó irányában.

— A kormányt egészen jobbra!! — ordítja a parancsnok és sajátkezüleg rántja jobbra a hídon elhelyezett kormánykereket, hogy eltérítse hajóját a közeledő torpedó-lövedék útjából.

A naszádra záporként hulló ágyúgolyók pillanat alatt szétzúzzák a naszádot, a mely, mint a fulánkját kibocsátott méh, belehal a sebesítésbe.

De ugyanebben a pillanatban mindent túlharsogó irtózatoss mennydörgés hallatszik. *A kilőtt torpedó szétrobbant a pánczélhajó vértetéén.* Mint bikaviadaloknál a megbőszült bika által felöklelt, bekötött szemű szegény áldozat: a ló, fölfordul és férfikar vastagságban ömlik a szügyéből a bikaszarv által ütött seben a vére, úgy fordul a hatalmas pánczélos féloldalra. Fellökte a torpedó. Föl van szakítva a teste! Ágyúk, csónakok, emberek, egészben és roncokká tépve repülnek föl ötven méter magasra a kolosszális víztoronnyal. A betóduló víztömeg fortyanó örvényekben zúgva ömlik a nyitott hajótestbe, a mely halálos sebesülésében nem

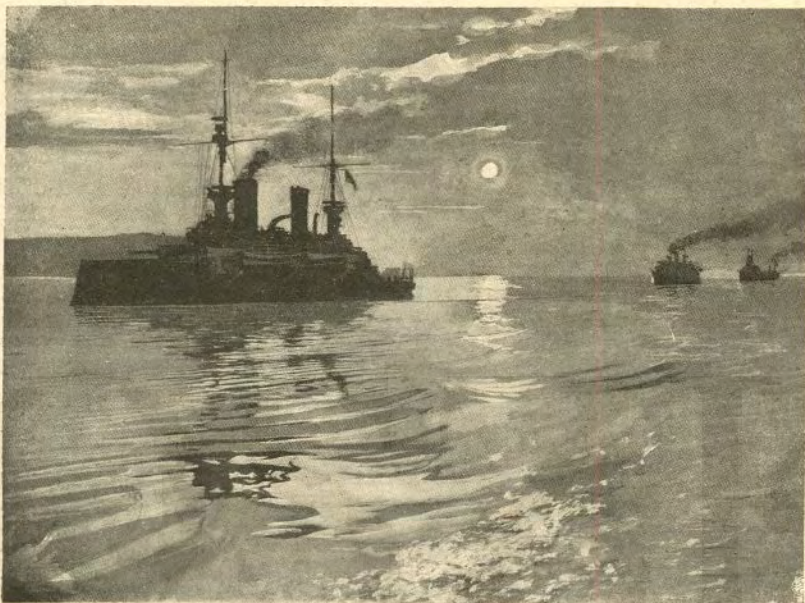


(Balra a torpedó szerkezetét magyarázó ábrák.)

A VÉDŐHÁLÓBAN FENAKADT TORPEDÓ.

egyéb, mint nagy tömeg élettelen pánczéltömb, a mely rohamosan süllyed előbbi elemébe.

Két-három perczzel később az elsüllyedés helyén még forr, kering és kavarog a felháborodott tenger.



ELŐKÉSZÜLETEK ÉJJELI TÁMADÁSRA.

Országos Széchényi Könyvtár

Tíz perczzel ezután a felhők mögül előbújó hold nyugodt és csendes vízen fürösztí sápadt sugarait. A tenger olyan síma, mint a tükör. Nem történt semmi. — — —

Csak hatszáz ember pusztult el a föld színéről és az emberi lángelmének néhány millió értékű csodaalkotása emeli egy ponton néhány méterrel magasabbra a tenger iszapját.



TENGER ALATT JÁRÓ TORPEDÓ-NASZÁD EGÉSZ HOSSZÁBAN A FELSZINEN.

VII.

Jóllehet már maga a torpedó-naszád is jelentékeny faktor a páncélos hajók idegéletében, ebben a tekintetben is jelentékeny változás történt a legujabb időben. A haditengerészet legifjabb gyermeke és egyszersmind az „enfant gâté“-ja ma a tenger alatt járó naszád. A torpedó-naszád, a víz felszínén járó, veszített félelmetes jellegéből, a mióta az ellene védekező fölszerelések tökéletesedni kezdtek. Nappali támadásukat ugyanis megghiúsítja az említett rendkívüli figyelem, éberség, a sodronyháló meg a tömérdek apró kaliberű revolver- és gyorstüzelőágyú, a melyekkel valóságos golyózapot lehet a támadó (és észrevett) torpedó-naszádra zúdítani. A vékonyfalú naszádot egyetlen löveg is képes a tenger fenekére süllyeszteni. Éjjeli támadásukat nehezzé teszi a villamos fény, a tenger megvilágítása. Minden páncélosnak ugyanis néhány hatalmas villamos fényszórója (Projector) van, a melynek sok ezer gázláng (már nem is gyertyafény szerint megy a számítás!) erejű fényével hatalmas körbe világítja meg a tengert maga körül.

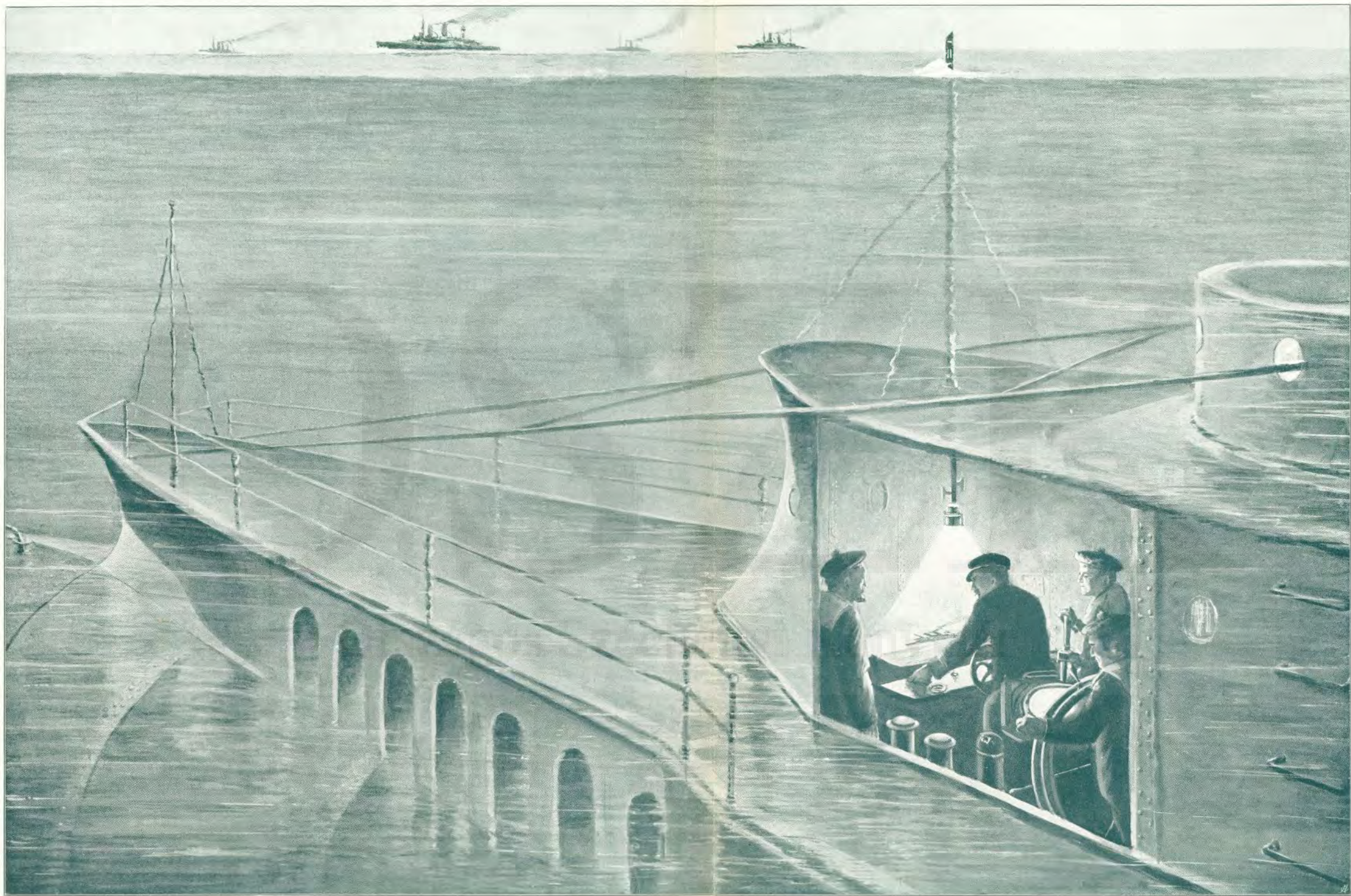


A VÉDŐHÁLÓ FELFÜGGESZTÉSI MÓDSZERE.

OSZK



Országos Széchényi Könyvtár



TENGER-ALATT JÁRÓ NASZÁD.*)

*) (A vízből kiálló periscop segítségével a vizen járó hadihajók képének egyikét a megfigyelő-lemezre vetítik. A naszád páncélfalának egy része el van távolítva — a rajzon, — hogy a naszád belsejébe pillanthassunk. Francia naszád.)

A tenger alatt járó naszád elől azonban még ma nincs menekülés. Ez a jármű ugyanis néhány méternyire a víz felszíne alatt, rendszeren, nem mélyebben, mint a mennyire átlag a nehéz vérteshajó a vízbe merül, jár az ellenség után. Veszedelemesebb és ravaszabb a czápánál. Mert ezt a tengeri szörnyet legalább elárulja a vízből kiálló hát-uszonya. A vizalatti naszád azonban olyan csendben, olyan sötéten és alattomosan támad, mint az orgyilkos. Ez ellen



TENGERALATTI NASZÁD A LEMERÜLÉS PILLANATÁBAN.

nem használ a sodronyháló, mert ő ennél mélyebben bocsátkozhatik, sem a fényszóró, sem a revolver-ágyú.

A mintegy tíz év óta épített tengeralatt járó naszádok leg-tökéletesebbje ma a „Gustav Zédé“, ámbár még 1892-ben épült.

Az eleinte „La Syrene“ nevű naszádot genialis megteremtője: Zédé Gusztáv francia tengerészmérnök nevére keresztelték, annak halála után.

A „Zédé“ negyvenöt méter hosszú és három méter széles és kétszázhatvan tonna súlyú vízi jármű. Hogy milyen fokán áll az elérhető tökélynek, mutatja a következő eset: 1900 nyarán, a francia flotta-manőverek alkalmával a „Zédé“ parancsnoka bejelentette támadását fényes nappal egy pánczéloshajó ellen. A „Magenta“ — a



FELSZINRE EMELKEDŐ TENGERALATTI-NASZÁD AZ ÖSSZEÜTRŐZÉS VESZÉLYÉBEN.
(A KIÁLLÓ CSÓ A NASZÁD PERISCOPIJA).

megtámadandó hajó — teljesen harczra készülten fölszerelve várta a támadást. A „Zédé“ mintegy ezer méternyi távolságban indult meg a „Magenta“ felé és csakhamar a víz alá süllyedt. A „Magenta“ egész személyzete a legnagyobb figyelemmel leste és kereste a víz alá süllyedt naszádot, még pedig látcsövekkel és távcsövekkel. Nyoma sem volt a naszádnak. Még arról sem volt fogalmuk, hogy *körülbelül* melyik irányban lehet a víz alatt. Mintegy félóra mulva hirtelen föltűnik a „Zédé“ a „Magenta“ közvetlen közelében az egész személyzetnek általános és óriási meglepetésére. Mielőtt a

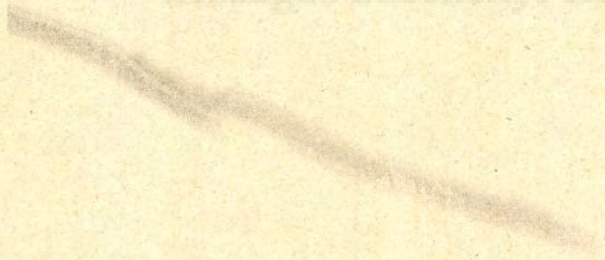


ELMERÜLT TENGERALATTI NASZÁD FELVONTATÁSA A TENGER FENEKÉRŐL.
(A NASZÁD SZEMÉLYZETÉT MEGFULLADVA TALÁLTÁK).

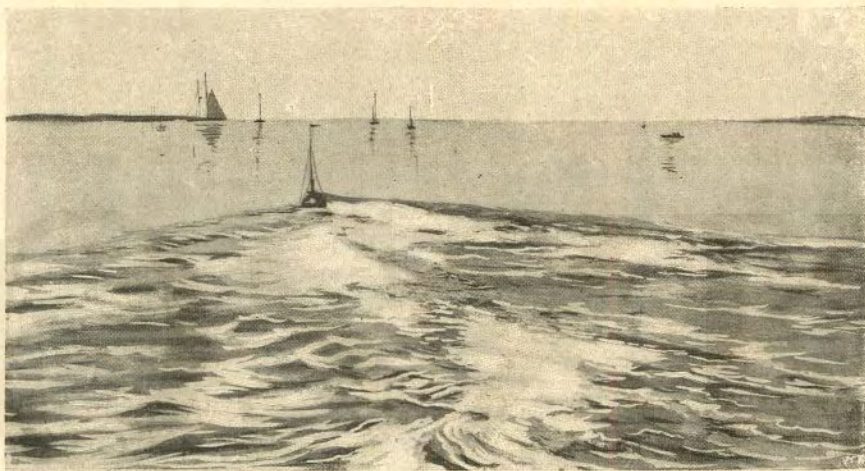
OSZK



Országos Széchényi Könyvtár



teljes erővel száguldó pánczéloshajó kitérhetett volna a támadás elől, a naszád már rég — még a víz alatt — kilőtte torpedóját (persze csak „gyakorlatit“) a hajó felé s azt éppen a legérzékenyebb helyén, a gépek táján találta. Ha komoly lett volna a dolog, bizony nem maradt volna a „Magenta“-ból egy czentiméternyi darab sem épségben. A mily hirtelen tűnt fel a „Zédé“, éppen olyan hirtelen sülyedt ismét a mélységbe. A gyorstüzelő és revolver-ágyúk legény-



TENGER ALATT JÁRÓ NASZÁD, MELYNEK PERISKOPJA KIÁLL A VÍZBŐL.

sége nek annyi ideje sem maradt a meglepetésében, hogy megadják a naszád felé az első lövéseket.

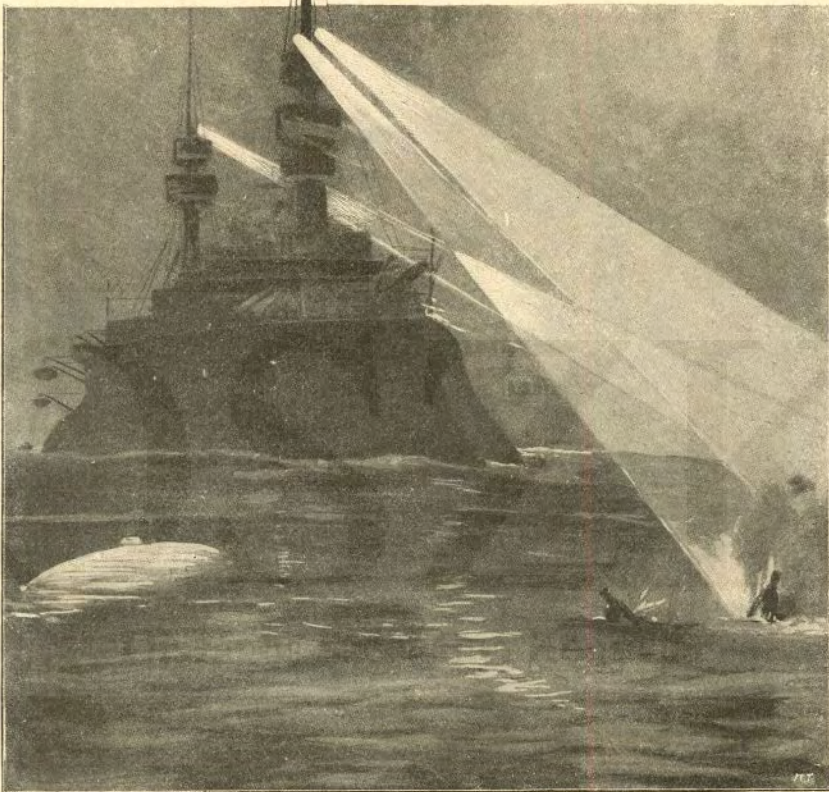
Ez az *egy* kísérlet a tenger alatti naszáddal olyan óriási hatással volt az egész francia nemzetre, hogy egyetlen ujság — a „Le Matin“ — fölhívására néhány hét alatt egy millió frank gyűlt össze tengeralatti naszádok építésére. (Vajjon mikor lesz együtt a millió a magyar iskolahajó építésére?)

A tenger alatt járó naszád nem kénytelen egészen a felszínre emelkedni, hogy kémszemlét tartson a megtámadandó hajó holléte felől és így nem szükséges, hogy kitegye magát az ellenséges lövegeknek. Elég, ha olyan magasra száll a felszín közelébe, hogy a „periskop“-ja kiálljon a vízből. A periskop tudniillik hosszú

cső, a melyben a lencsék oly módon vannak elhelyezve, mint például a tengerészeti távcsövekben. A periskop a tenger tükrén még a legéberebb figyelem mellett is észrevehetetlen vékony cső és így nem árulja el a víz alatt úszó kis szörnyet. E cső arra szolgál, hogy fölfogja a tengeren úszó hajók képét és továbbítja azt a naszád mélyében elhelyezett megfigyelő lapra, a melyen híven visszaadja a megfigyelt hajónak nemcsak alakját, hanem annak mozgását és gyorsaságát is. Azaz csak visszaadná, ha a tenger hullámai nem födnék el majdnem szüntelenül a periskop lencséjét és ha a tenger vízének sója nem kristályosodnék le a megfigyelő lencsére, átláthatatlan réteget hozván létre rajta. Ezen okból kénytelen tehát mégis igen sűrű időközökben mintegy félóránként, a fölszínre emelkedni, hogy körülnézhessen.

Nagy hátrányára van továbbá ennek a pokolgépnek a lassúsága. Az eddig elért legnagyobb gyorsaság a fölszínen tíz-tizenkét tengeri mértföld volt, alásülyedt állapotban pedig csak öt-nyolcz mértföld. A hadihajók tizennyolcz-huszonhat mértföldnyi gyorsaságával szemben ez elenyésző csekélység. Az orrán alkalmazott villamos fényszóró is inkább hátrányára van, mint előnyére. Először is, mert a sűrű tengervízben a villamosfény csak kis területet képes bevilágítani, az őrszemet pedig annyira kápráztatja az erős fény, hogy rövid idő múlva semmit sem lát; harmadszor pedig a fölötté megvilágított tengerrészlet elárulhatja hollétét. Legtökéletlenebb azonban ez a jármű azért, mert személyzetének életmódja a rendkívül sajátságos helyzetnél oly természetű, a melyet tüdővel lélegző, piros-melegvérű és idegekkel működő lények — emberek — csak a legtúlfeszítetebb megerőltetéssel tudnak ideig-óráig elviselni.

Egy emberre átlag négy köbméter levegő jut a naszád belsejében és ez legfeljebb két-három órai hermetikus elzárásra elegendő. Miután ugyanezen idő alatt minden egyes ember átlag húsz-huszonkét liter szénsavat lehel ki, ezen időn túl okvetlenül szükséges a levegő fölfrissítése. Az elhasznált levegőt vagy sűrített levegővel, vagy pedig élenynyel (oxygennel) kell a meggyúlt szén-savtól vegyi úton megtisztítani. Megjegyzendő, hogy erre való



MEGTÉVESZTETT CSATAHAJÓ.

(A tengeralatti naszád baloldalt van; a jobboldalon megvilágított üvegeket a naszádbeliek dobták a vízbe. Az üvegek nyakát a páncélhajóról a naszád periscopjának nézik.)

OSZK



Országos Széchényi Könyvtár

tekintetből, tudniillik, hogy a levegő minél kevésbé fertőztessék meg és, hogy minél tovább alkalmas maradjon a belégzésre, az elővigyázat oly messzire megy, hogy a naszád személyzete hermetikusan van beburkolva kaucsuk-öltözetbe, a test kipárolgásának visszatartására. A 100—120 atmoszférikus nyomásra összeszorított (tartalék) levegőnek a naszád ürébe való bebocsátása annyira lehűti annak belsejében a levegőt, hogy az így keletkezett hideg, különösen a kaucsuk-öltönyökben egyszerűen tűrhetetlen.



TENGERALATTI NASZÁD FÉLIG A VIZSZINEN.

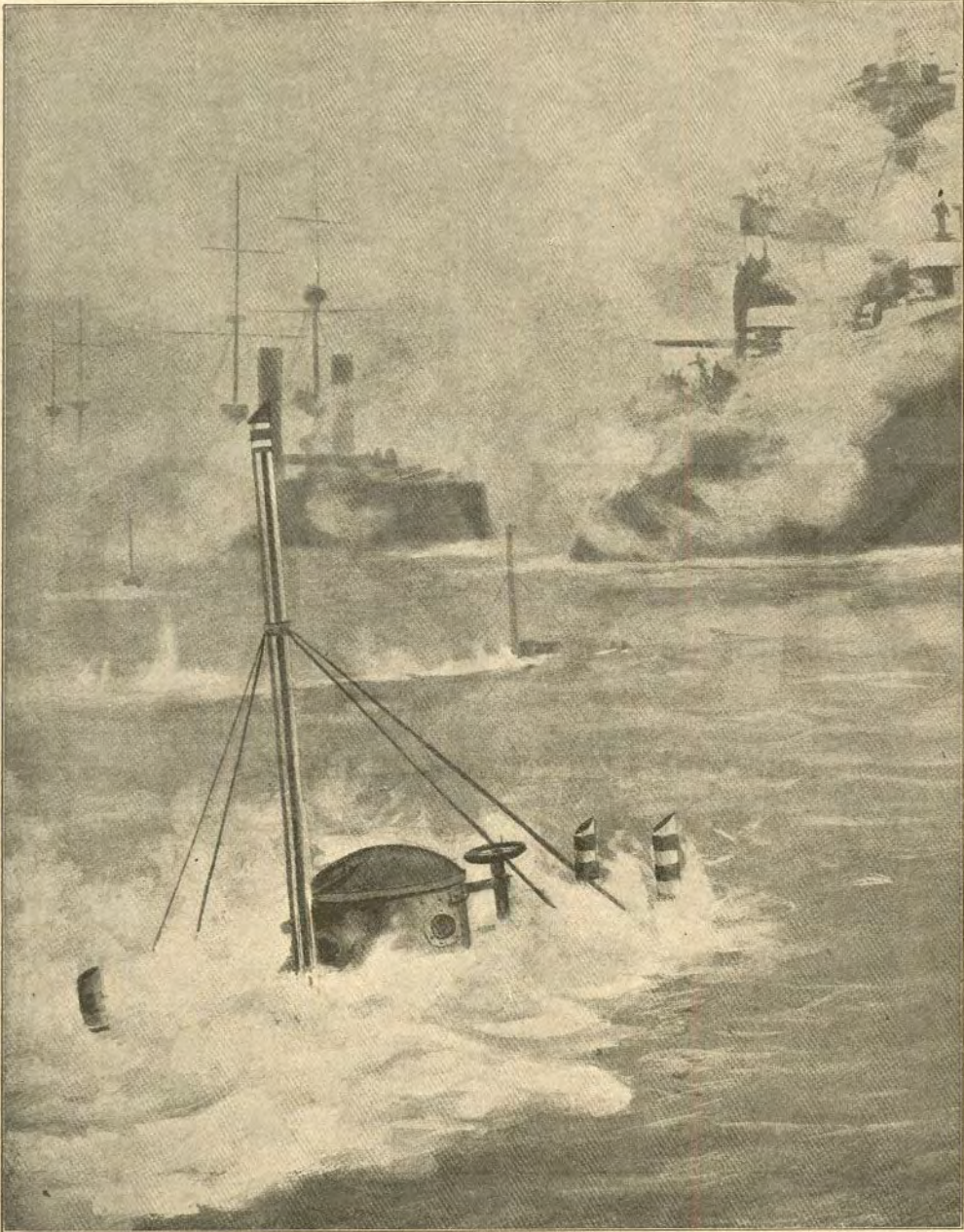
Az a készülék, a mely a víz be- és kibocsátása által a naszád süllyedését vagy fölszínre emelkedését eszközli, oly kényes, finom és szubtilis, hogy akárhányszor és éppen a legfontosabb pillanatban fölmondja a szolgálatot. Szóval: a víz alatti naszád ma — és valószínűleg még beláthatatlan hosszú időre — nem embernek való.

Majd ha eljön az idő, a midőn mi emberek megélünk komprimált levegőből, lencséken összegyűjtött napfényből és bronchusaink kopolyú-féle szervekké fognak átalakulni (persze a nélkül,

hogy ezért colobronchusokká változzanak), akkor majd bővebben foglalkozunk velök. Addig hagyjuk őket az „enfant gâté“-k szokott útján haladni: hadd pajkoskodjanak és zsarnokoskadjanak; úgyis lekerülnek az első helyről. Szakasztott olyan lesz a sorsuk, mint a szülők becézett jövevényeivé. Mikor én mint családapa eljutottam az én pánczélosomhoz — a Laczi fiamhoz, ő volt a jövő reménye, a család szemefénye, és konkurrenzia nélküli magaslaton állott mindaddig, míg megszületett a torpedó-naszád — Géza fiam. Ekkor aztán évekig ez volt az enfant gâté, a míg őt is kitúrta a tenger-alatti naszád — a Miklós gyerek. Természetesen, most ez a legújabb jövevény dominálja a tengert, meg a házat, mindaddig, a míg jön a . . . — Azaz, hogy álljunk meg egyelőre a már meglevőknél . . .

OSZK

Országos Széchényi Könyvtár



VÍZSZÍNRE FELSZÁLLÓ TENGERALATTI NASZÁD.



TENGERALATTI NASZÁD A FELSZÍNEŦ.

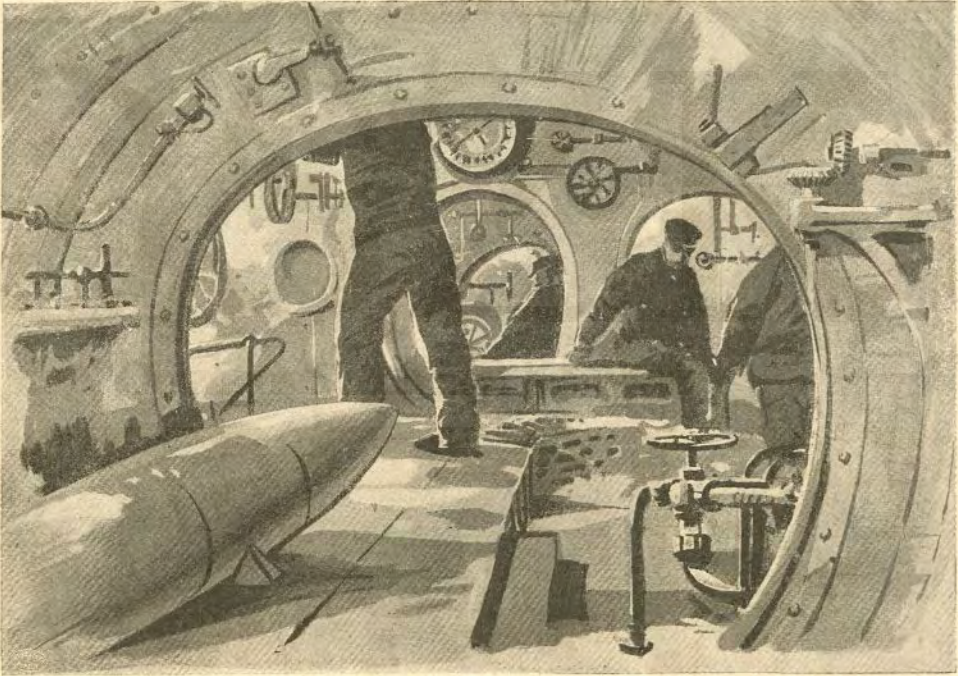
VIII.

Országos Széchényi Könyvtár

Nem kell okvetlenül tengerészembernek lenni, hogy a komikum hatásával legyen az a sok naiv közlemény, hír és ujdonság, a mit a tengerészeti dolgokról hallunk. A legelemibb, a legtermészetesebb dolgok oly módon adatnak elő, mint valami egészen különös és kizárólag az éppen leírt eseteknél először megtörtént események. Mondjuk például a német császár meglátogatja az orosz udvart és a császár kísérete gyönyörű, hatalmas páncélos hajókból áll. Hogy az orosz czár yachtját ez alkalommal ugyancsak az orosz flotta büszkeségei kísérik, az magától értetődik. Elismerem, sőt felvilágosításképen fölemlítem, hogy ilyen találkozások a tengeren a képzelhető legnagyobb és legkomolyabb szertartással és ettikettel vannak összekötve. E szertartásoknak — czeremóniáknak — azonban

minden legcsekélyebb fázisa, minden legparányibb mozzanata már régen megírt és a szolgálati szabályzat paragrafusaiban előírt törvények, a melyeknek végrehajtására nem kell mindannyiszor külön parancs vagy rendelet, mert hiszen éppen olyan természetesek, mint például a lobogó fölvonása, vagy az exercitiumok az ágyúkkal.

Milyen kómikus tehát, ha az ember ilyen nagyszabású császárflotta találkozásnál mint valami különös, rejtelmes és nagy horderejű eseményt olvassa a sürgöny-rovatban a következőt: „A mint az orosz czár elhagyta a német császári yachtot, a német császár parancsot adott, hogy adjanak üdvlövéseket.“ Szegény II. Vilmos! Mi mindent nem imputálnak neki.



TENGERALATTI NASZÁD GÉPHÁZA.

Hogy a mennykőbe jusson neki eszébe az ő oly sokféle teendői és gondjai közepette és éppen most, a mikor Isten tudja milyen világraszóló nagy horderejű tárgyat beszélt meg császárkollegájával olyan dolog, ami tulajdonképpen a hajó valamelyik



DEFILÉ MIKLÓS CZÁR ÉS LOUBET KÖZTÁRSASÁGI ELNÖK ELŐTT.

OSZK



Országos Széchényi Könyvtár

igen fiatal tisztjének jólismert és már számtalanszor teljesített kötelessége!

Ime, egy másik nagyfontosságú esemény a császártalálkozásnál: „Midőn a német flotta föltűnt a szemhatáron, élén a császári yachttal, Miklós czár elrendelte, hogy vonják föl az „Észak csillaga“ középárbczára a német uralkodói lobogót!“

Nagyon helyes. Tehát olyan cselekményre, a mit két matróz szolgálati ideje alatt már számtalanszor hajtott végre úgy otthon — a hazai kikötőben, — mint idegen helyen és a nyílt tengeren, most egyenesen az orosz czár külön parancsa volt szükséges, hogy megtörténjék.

Igaz, hogy mindezek jelentéktelen dolgok, a melyek senkinek sem ártanak (s nem is használnak), de ne felejsük el, hogy nekünk is lesznek, sőt hála Istennek, már vannak is lobogóink a tengeren; a mi trikolorunkat — a piros-fehér-zöld színt — is mutatjuk idegen földön és a távoli tengereken, egyelőre sajnos azonban csak az árbczok csúcsain, hol nincs nemzetközi jelentősége; hát ne legyünk az efféle dolgokban olyan hihetetlenül naivak.

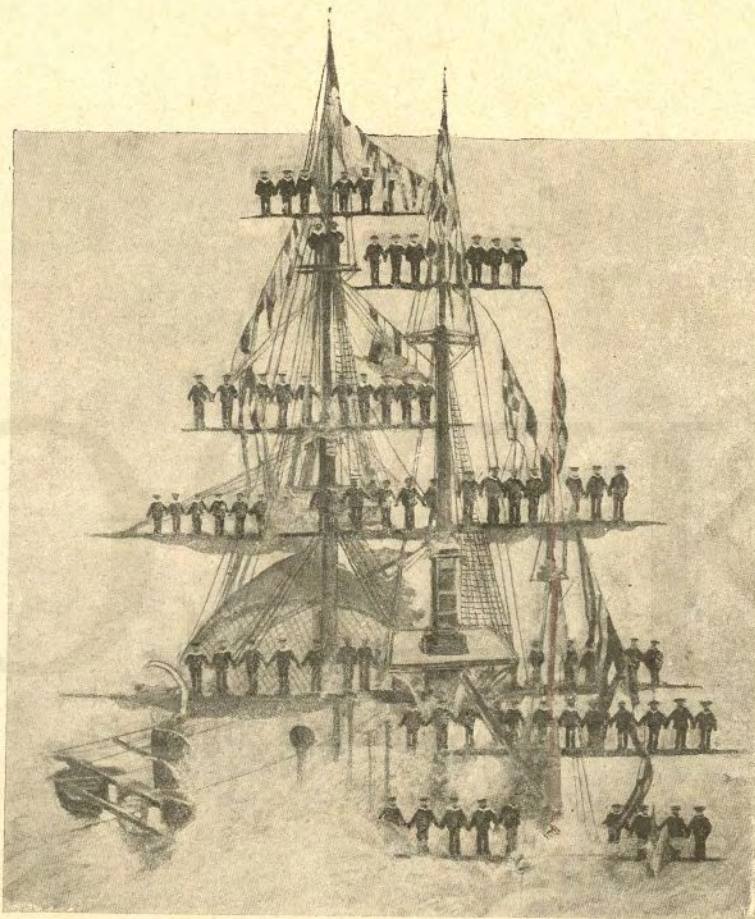
Valószínűleg a sűrű nemzetközi érintkezés hozta magával, hogy a hadi hajók, bizonyos tekintetben a kereskedelmi hajók is, úgy az egymásközti — értem az ugyanazon lobogótviselőket, valamint az idegenekkel való érintkezésben pontosan előírt és nemzetközileg elfogadott udvariassági szabályokat tartanak be. Az érintkezés, mint már fennebb említettem, igen czeremoniális, komoly és méltóságteljes.

Teszem fel, Ő Felsége, vagy idegen uralkodó vagy az uralkodóház valamely tagja jön valamely hajóra. Ezen esetben a hadihajók az előírt tisztelgések czeremoniájának legmagasabb fokát fejtik ki. Még akkor is, ha az üdvözlendő személyiség nem jön a hajóra, hanem csak annak közelében halad el, akkor is — nagyjában — a következő módon folyik le az üdvözlés:

A hajó teljes lobogódíszat ölt; a főárbczok csúcsán az uralkodói vagy az uralkodóház tagját megillető lobogó-jelvénynyel (Standarte). Az egész személyzet „teljes díszbe“ van öltözve.

A tisztikar, élén a parancsnokkal a fedélzeten várja a magas vendéget; ha nem jön a hajóra, hanem csak elhalad mellette, akkor a fedélzet egyik kimagasló részén, a hajóhídon vagy a hátsókassaretten helyezkednek el. A legénység egy része az árboczokon, illetve azok vitorlarudjain foglal állást az előírt sorrendben. Ha a találkozás útközben történik és a hajó vitorlák alatt jár, akkor fölhúzzák az alsó vitorlákat, a sudárszárny vitorláit lebocsátják és megállítják a hajót, míg az üdvözlő lövéseket befejezik. Egészen különös neme a szalutálásnak, a melyet kizárólag lobogós tiszteknek adott lövéseknél alkalmaznak, abban áll, hogy a szalutálás alatt — még kikötőkben is, horgony előtt — fölvonjára „vihar-hasábvitorlát“, azt a háromszögű, hosszú vitorlát, a melyet az orrmányrúd és a oczúárboz sudárrúdja között szoktak hordani. Az üdvlövésekre használt ágyúkkal (Salut-Batterie) huszonegy lövést tesznek pontosan kimért időközökben. Ha a hajón erre a célra elegendő számú ágyú áll rendelkezésre, akkor a lövések öt másodpercnyi időközökben durranak el. Kisebb hajókon, a melyeken csak kevés számú ágyú van, és azok megtöltése sok időt veszten igénybe, akkor nagyobb időközökben, tizenöt-husz másodpercenként. De mindenkor a legpontosabban betartott időközökben. Az ágyúlövéseken kívül a legénység háromszoros „hurrá“ kiáltással tiszteleg, a mely kiáltások közben a legénység a sapkáját lengeti. A kiáltásra a hajómester adja meg a jelt sípjának éles füttyülésével. Ha az illető magasrangú személyiség nem jön a hajóra, hanem csak érinti azt útjában, akkor abban a perczen, a midőn legközelebb jár a hajóhoz, a legénység ötszörös hurrát kiált. Az uralkodóház tagjait háromszoros hurrá illeti meg. Azokon a hajókon, a melyeken nincsenek árboczok, illetve vitorlarudak, a legénység a hajó pereme körül és a fedélzet kimagasló részein sorakozik.

Lobogódíszben álló hajó, a melyen a sokszínű tömérdek tarka lobogót élénken lengeti a szél, körülötte a hatalmas ágyúcsövek torkából kilőtt fehér lőporfüst, a mely úgy gomolyog a hajó körül, mintha tengeralatti kráter okáta volna ki, továbbá a vitorlarudakon álló legénység érczes, erős hangon elkiáltott szabatos és



SZALUTÁLÁS A VITORLARUDAKON (= RAALEN SALUT.)

OSZK



Országos Széchényi Könyvtár

egyöntetű hurrája, a mely oly röviden, érczesen és egyszerre hangzik el, mint egy gyalogezred pompásan sikerült sortüze: valóban lélekemelő, gyönyörű látvány.

A mellékelt képen, a melyen egy vitorlás hajó egyik mintegy negyvenöt méter magas árbocának lőporfüsttől körülvelt vitorlarúdjai vannak feltüntetve, látható az a helyzet, a melyben a legénység a rudakon sorakozik. (Raalen Salut.) A másik képen viszont, a mely VII. Edvárd angol király koronáztatása alkalmával a spithead kikötőben horgonyzó flotta fölötti szemlét ábrázolja, látható egyrészt a hajók páratlanul szabatos sorakozása, a lobogódísz és az üdvözlésben résztvevő személyzet szokásos elhelyezése az olyan hajókon, a melyeknek nincsen árboczaik.

A szárazföldi embernek fogalma sem lehet arról, mily óriási nehézségekkel jár az és hogy mennyi gyakorlottság, kitűnő taktikai ügyesség és a hajó mozdulatainak mily gondos ismerete szükséges ahhoz, hogy a kolosszális aczeltömegeket ilyen szabályos és pontosan kimért közökben horgonyozzák le.

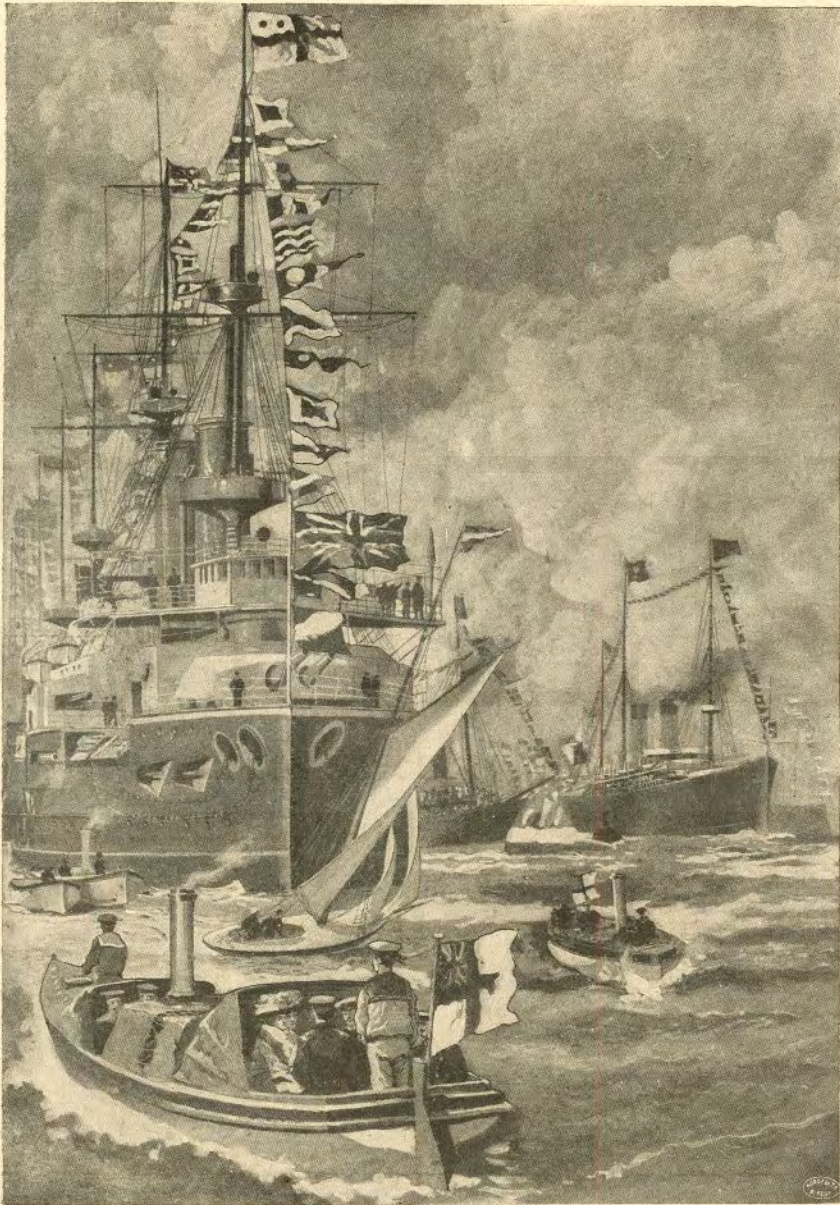
Ha olvassuk, hogy valamely hajó „kikötött“ valamely város kikötőjében, akkor értsük azt úgy, hogy „horgonyt vetett“ valamely kikötőben. Mert a hadihajó, vagy akár jelentékenyebb személyszállító nem minden esetben köti magát a parthoz az erre a célra fölállított oszlopokhoz. Minden hajó két-négy horgonnyal van ellátva, a melyeknek nagysága arányban áll a hajó súlyával, vagyis „deplacement“-jával. Így például az „Erzherzogin Stephanie“ hajónak, a melynek deplamecentje 5060 tonna, 5500 kilogramm súlyú horgonya van, a „Leopard“-é 1530 tonnával 1950 kilogrammos; a „Blitz“-é 360 tonnával 500 kilogramm.

Nem kevésbé hatalmas az a láncz, a mely a horgonyot tartja és a melynek vastagsága meg erőssége arányban áll a horgonyok nagyságával. Az előbb említett három különböző nagyságú hajó horgonylánczának vastagsága 55 milliméter, illetőleg 35 milliméter és 25 milliméter. Mielőtt a lánczokat a hajókon megerősítik, gondos vizsgálatnak vetik alá, a melylyel húzó- vagy ellentálló képességüket teszik próbára. Így például a „Stephanie“ lánczának 25 méter hosszú

darabja 85.000 kilogramm húzó-erőnek kell ellentállania és a láncz három szemének csak 115.000 kilogramm súly alatt szabad elszakadnia.

Tekintettel ezen óriási súlyokra, meg a haditengerészetnél megkövetelt precíz és pontos manőverezésre, magától értetődik, hogy a nagyobb szabású hajó lehorgonyzása nem csekély dolog. A lehorgonyzás célja ugyanis az, hogy a hajó a kikötőnek valamely pontján, még pedig pontosan a kijelölt pontján, megállíttassék és azon a helyen tartósan megerősíttessék. Az eljárás — nagyjában — úgy történik, hogy a rögtöni lebocsátáshoz már előkészített horgonyt még menetközben leeresztik. A fenékre jutott horgony már a saját súlyánál fogva, de még inkább az utána eresztett súlyos lánczok nyomása alatt is, az egyik karjával belefúrja magát a tengerfenékbe és mivelhogy a hajó — habár nagyon lassan — az útját még folytatja, a maga után vonszolt horgony még mélyebben fúródik a fenékbe. A mikor a hajó véglegesen megállott, azaz arra a pontra jutott, a mely a kikötői hatóságok vagy a több hajóból álló rajt vezénylő parancsnok által számára kijelöltetett, akkor a fölöslegesen kibocsátott lánczrészeket visszavonják, azaz ismét fölcsavarják. A tengerfenéken lévő horgony, meg a hajótest között csak annyi láncz marad, a mennyi a hajó ide-oda fordulhatását a horgonynak a fenékből való kiszakítása nélkül megengedi,

Normális viszonyok között, mint például csendes időjárásnál, vagy iszapos tengerfenéknél, stb. a hajónak egy horgonynyal történő megerősítése teljesen elegendő. Sziklás talajnál azonban, vagy kavicsos fenéken, éppen úgy viharos hullámozásnál egy horgony nem elég biztosíték. A szél, meg a hullámozás nyomása alatt a hajó kiemelheti a horgonyát a fenékből és „ereszkedni“ kezd, azaz elmozdul a helyéről. Ez pedig különböző okoknál fogva lehet veszélyes. Ugyanis a „hajtó“ (helyesebben: szél vagy áram által tova sodrott) hajó nekimehet a szárazföldnek, vagy a kikötőben lévő többi hajók egyikének. Mindkét esetben végzetes katasztrófára vezethet a horgony kiszabadulása. Az első esetben zátonyra juthat a kiszabadult hajó és léket kaphat vagy pedig nekimegy egy másik hajónak, a mely esetben mind-



PÁNCZÉLHAJÓ LOBOGÓDÍSZBEN.

OSZK



Országos Széchényi Könyvtár

kettő megsérülhet. Ilyen esetekben kidobnak még egy horgonyt, esetleg egy harmadikat vagy negyediket is. Némely kikötőkben egészen különös intézkedések kötelezők a végből, hogy a hajó négyoldalt legyen lehorgonyozva. Ez részben olyan helyeken történik, a melyeken gyakoriak a hirtelen föllépő súlyos viharok, vagy a melyek az óriási forgalomnak csak úgy adhatnak helyet, ha a horgonyzó hajók szorosban egymás mellé fekszenek. Az ilyen kikötőkben a lehorgonyzás úgy történik, hogy a hajó elejét két horgonynyal a tengerfenékhez erősítik, a hajó tatját pedig két hatalmas, férfikarvastagságú drótkötéllal kötik a parton fölállított vasczölöphöz. (Rendesen régi és igen nagy kaliberű ágyúcsövek szolgálnak e czélra.)*

A legerősebb lehorgonyzás ellenére is számtalanszor megtörténik, hogy a hajó nincs biztonságban a kikötőben. Ezen esetben nem marad más hátra, mint hirtelen gőzt fejleszteni, fölszedni a horgonyokat és kifutni a kikötőből a sík tengerre. Ez a kifutás néha olyan sűrűvé válik, hogy a hajónak nem marad ideje horgonyait fölszedni, hanem „futni hagyja“ azokat; azaz kioldják a láncokat a hajóhoz erősített kötelékeikből és a víz színén úszó horganygömbbel ellátva az egész lánc szintén a tenger fenekére süllyed. A vihar csillapultával a kimenekült hajó visszatér és kiemeli az elsüllyedt láncot horgonyostul.

Így például a mi „Saidá“-nk évekkal ezelőtt Madeirában kénytelen volt horgonyait futni hagyni és haladéktalanul kimenekülni a kikötőből, holott a parancsnok, a tisztikarnak egy része és nagyszámú legénység éppen a parton volt. A vihar olyan hirtelen keletkezett és olyan vehemens dühvel tört ki, hogy lehetetlenség volt bevárni, míg a parton levők is hajóra szállnak. Három vagy négy napig lavirozott a „Saida“ künn a sík tengeren, míg a kikötőbe visszatérhetett, hogy fölszedje otthagyt horgonyait és tisztjeit. Mi a „Zrinyi“-vel hasonló helyzetbe jutottunk Singapore kikötő-

* Utazásunk folyamán több olyan kikötőt érintettünk, a melyekben hajónkat a most leírt módon kellett „kikötöni.“ Ilyen volt például Parà, az Amazonas partján; Kalkutta, a Hugli partján; Sang-hai, a Jang-cze-Kiang mentén, stb.

jében, a hol már az első ott tartózkodásunk alkalmával volt bajunk a horgonynyal. És nem is a mienkkel, hanem egy másik hajó horgonyaival. Tudniillik az előttünk fekvő „Leipzig“ német hadihajó elmozdult a horgonyzó-helyéről az erős vihar nyomása alatt. Hasztalanul dobta ki a második és harmadik horgonyát is; a hajó kérelhetlenül ereszkedett hátrafelé, egyenesen a mi „Zrinyink“-nek. Mi, a „Zrinyi“-n ugyancsak hasztalanul védekeztünk az összeütközés ellen az által, hogy a horgony-lánczainkat egész hosszukban kibocsátottuk. Nagyon hosszúra azonban mi sem bocsáthattuk, mert közvetlenül mögöttünk a spanyol „Gerona“ horgonyzott, a melyen — látván a mi veszedelmünket — szintén csináltak valami manővert, de hogy mit csinálnak, azt nem tudtuk kivenni. Nagyon „spanyolul“ volt. Már-már megtörtént az összeütközés a „Leipzig“ és a „Zrinyi“ közt, a mikor ezer szerencsénkre az „első hadnagyunk“ által vezetett kitérésí-manőver (a parancsnok tudniillik a szárazon volt) fényesen sikerült.

Az első hadnagy ugyanis már a veszedelem kezdetekor azonnal fűttette a kazánokat, hogy a hajó gőz alatti manőverezésre legyen képes. Gépészeink és fűtőink olyan derekasan végezték a munkát, hogy korvettánk nem egészen harmincz percz alatt „teljes gőz“ alatt állott. A „Leipzig“ tatja alig volt néhány méterre a „Zrinyi“ orrától, mikor az első gépész jelentette, hogy „Teljes gőz!“ Bravuros és merész fordulattal az első hadnagy kivitte a „Zrinyit“ a kellemetlen kettős szomszédságból és néhány száz méterrel odább előkelő exclusivításban vetettünk ismét horgonyt.

A „Frundsberg“-gel történt Kréta szigetének déli partján, a Keraton öbölben, a hol igen vehemens északi vihar elől kerestünk menedéket, hogy eleinte a horgonyaink nem akartak belekapaszkodni a lejtős, sima sziklafenekbe. A mikor aztán nagy küzdelmek árán valahogy fogtak a „vasmacskáink“ (?) és már-már biztonságban éreztük magunkat, egyszerre olyan démoni, leírhatatlan vad dühvel támadt reánk az orkán, hogy mindakét horgonylánczunk csaknem ugyanegy pillanatban elszakadt. Parancsnokunk futni hagyta a horgonyokat, fölvonatta a vitorlákat és sietve menekültünk

a különben is visszariasztóan rideg és barátságtalan öbölből. Két nap és két éjjel laviroztunk a dühösen felkorbácsolt tengeren, miközben némileg védve voltunk Kréta szigetének a déli partjain végighúzódó meredek, fekete sziklái által. — — —

És most szedjük föl mi is a horgonyainkat és vitorlazzunk vissza oda, a hol elhagytuk: a tisztelgésekhez.

OSZK

Országos Széchényi Könyvtár



TISZTELGÉS CSÓNAKBAN. (EVEZŐT FEL!)

IX.

Nem kevésbé nagy gyakorlottság, ügyesség és az evezők biztos kezelése szükséges ahhoz, hogy a csónakokban történő tisztelgés is simán és baj nélkül menjen végbe. Ha például egy csónak, vagy több csónakból álló raj, találkozik olyan csónakkal, a melyben ugyancsak a legmagasabb, vagy más igen magasrangú személyiség ül, a tisztelgés oly módon történik, hogy evezés közben, húsz-negyven méternyi távolságban az üdvözlendő személy csónakjától, a tisztelgő csónakok egész legénysége hirtelen kiragadja a vízből s a hosszú súlyos evezőt és egyetlen lendítéssel beemelik azt függélyesen a csónak fenekére, oly módon, hogy azok a lapjaikkal párhuzamosan álnak egymáshoz. (Riemen auf!) Csak az uralkodóknak, ezek családtagjainak, meg a haditengerészet főparancsnokának köszönnek úgy, hogy a csónakban ülők egész személyzete föláll, arczczal az üdvözlendő személy felé fordul és állva marad addig, a míg a csónakok eltávolodtak; más főrangúaknak a köszönés

abban áll, hogy az evezést abban hagyják és az evezőket „laposra fektetik“ (Riemen platt!) a csónak peremén és ülőhelyzetben arczczal feléje fordultak.

Mind ezek a mozdulatok a legnagyobb preczizitással és a lehető legkisebb zajjal történnek. A szükséges vezényszavakon kívül egyetlen fölösleges mozdulat sem történik. Egyáltalában jellegzetes a tengerészetre, hogy minden ténykedés, legyen az akár az árbo-czokon vagy a csónakokban, akár a fődélzeten vagy a szárazon, mindig és mindenben nyugodtan, másodpercokra kiszámított pontossággal folyik le; e mellett gyorsan, exakte és preczizen.

A „szárazföldi tengerészeket“, értem a folyók, tavak és patakok evezőseit meg csónakosait, oly sűrűn hallhatjuk hurráznani, meg hip-hipezni, hogy az ember önkénytelenül a következő konkluzióra jut: „Ha az ilyen parányi lélekvesztő evezősei néhány kilométer átevezése után az ő fogpiszkálószerűen, símára polirozott, könnyű játékevezőjükkal olyan sokat hurráznak meg hip-hipeznek, holott ez a lélekvesztőben való evezés meg az az egy-két kilométer, a mit félmeztelenre öltözött jelmezben megtesznek, csak parányi töredéke lehet a tulajdonképpeni tengerészethoz, ha ugyan egyáltalában van valami köze a tengerészethez: akkor elképzelem, hogy milyen rengeteg sokat hipeznek és hurráznak az emberek a tízezer tonnás pánczéloshajón, egy földkörüli utazás alatt és után!“

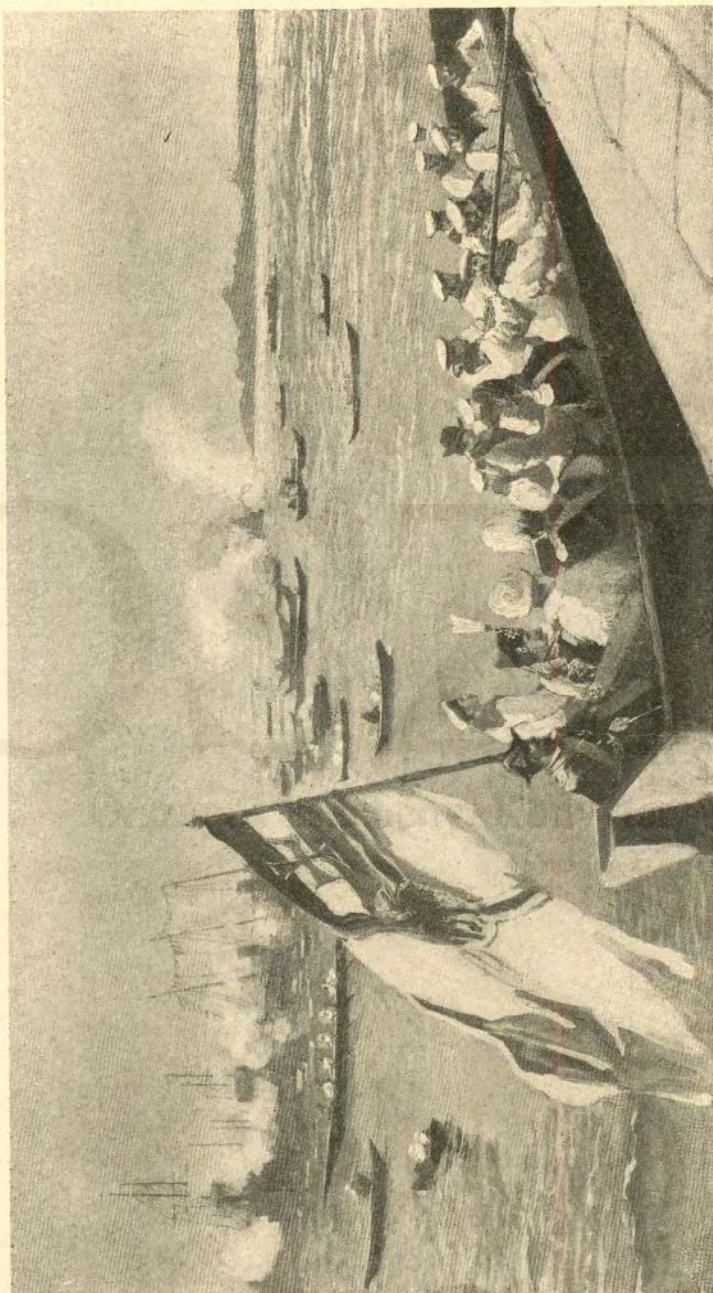
Nos, megnyugtathatjuk az ilyen tünődőt, a mennyiben fölvilágosítjuk, hogy a földgömb bármely tengerész nemzetének a hajóin jelentékenyen kevesebbet hip-hipeznek, mint a tavakon meg a patakokon evezők legkisebb társulatában is. A hadihajókon ugyanis a fent leírt eseteken kívül valóban csak a legkritkább esetekben hall az ember hurráznani. Sőt a különböző nemzetek tengerész-klubbjáiban és kaszinóiban — tehát igazán a vízen élő, a vízen küzködő és foglalkozó férfiak társaságában — is sokkal inkább szokásos a nemzeti evviva, vive, hoch és cheer, mint a szárazföldi tengerészek tudom is én honnan eredő hurrája, meg hip-hipje. Ilyen kivételes eset például: búcsú a hazai kikötőtől igen hosszúra tervezett utazás előtt, vagy üdvözlése a kikötőnek az ilyen

útról való hazatérés után; vagy ha valamely parancsnok a hajó leszerelése után búcsuzik a legénységtől. Ezen eseteken kívül azonban sapkalengetésnek meg ordítózásnak hadihajón nincs helye. És ha valakinek eszébe jutna ezen alkalmakon kívül is hip-hipezni, akkor azt az illetőt oktalan kiabálásért egyszerűen becsuknák . . .

*

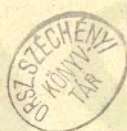
Azok a pontosan meghatározott szertartások, a melyek az idegen nemzetekkel való érintkezések alkalmára elő vannak írva és évszázadok óta szokásosak, teljesen okadatoltak. Idegen kikötőben valamely idegen hajó egy darabot jelent abból a nemzetből, a melyhez tartozik, vagy hivatalos jellegű magasrangú személyiséget képvisel, a kinek a névjegye a hajó lobogója. Ez a lobogó mutatja meg, hogy ki az az idegen úr. Éppen azért ennek a személyiséget ábrázoló lobogónak a bemutatása szertartásos és ünnepélyes.

Mondjuk, hogy valamely hadihajó olyan időben vet horgonyt valamely kikötőben, a mikor a nap még fenn van az égen; akkor a horgonyzó hajó, a melynek hátsóárbocon a nemzeti lobogó leng, fölvonja a hajó orrára is a saját lobogóját, a fő árbocon csúcsára pedig annak a nemzetnek a lobogóját, a melynek kikötőjében tartózkodik. Az eljárás persze komoly és szertartásos; a mely pillanatban lezuhan az óriási horgony a tartó lánczairól, ugyanabban a pillanatban érinti a fölfont idegen lobogó a főárbocon csúcsát és ugyanebben a pillanatban dördül el az első ágyúlövés, a melyet tizedmásodperczekre pontosan beosztott időközökben követ még húsz ágyúlövés. Az utolsó ágyúlövés eldördülése után bevonják a fölösleges lobogókat és nem hagyják azokat oktalanul künn lógni, mint teszem föl minálunk — a szárazföldön, — a hol például olyan nagy és emlékezetes ünnep tiszteletére, mint például Kossuth Lajos születésének évszázados emlékére fölfont lobogókat már napokkal előbb kitűzzük házainkra és ott hagyjuk lógni, meg szomorúan ázni hetekig a nagy nap után. Hát hogyan legyen akkor a lobogónak a szimbolumhoz kötött lelkesítő hatása, ha a nagy és



II. VILMOS CSÁZÁR ÉS KISÉRETE CSÓNÁRON.

OSZK



Országos Széchényi Könyvtár

emlékezetes esemény alkalmára azon célból kitűzve, hogy megpillantása mindannyiszor emlékeztessen bennünket a nagy nap jelentőségére, napokig hagyjuk azokat lógni, a mindennapi élet szürke gondjai között? Ugyan ki törődik már az ötödik napon a lobogóval? És milyen értéke legyen a lobogónak az ünnepnapon, ha még nyolcz nappal később is éppen úgy künn lóg, mint a nagy ünnep napján! Nem is szimbolum az többé a nyolczadik napon, hanem színes — vászondarab!

Térjünk vissza a hajó lobogójához. Tegyük föl, hogy a hajó későn este érkezett a kikötőbe, a mikor hiába visel lobogót, hiszen a sötétben úgy sem látják a színét; akkor ez a hajó már napfeljöttkor fölvonja ismertető lobogóját, hogy a kikötőnek, valamint a környezetének tudtul adja, hogy miféle nemzetbeli. A lobogónak ez a fölvonása minden czeremónia nélkül történik. Néhány perczzel azoban reggeli 8 óra előtt bevonják a lobogót, hogy aztán 8 óra 0 perc és 0 másodperc — egyidejűleg a földgömb bármely pontján tartózkodó hajókkal — hivatalos szertartással mutassa be legbüszkébb szimbolumát. Ezt a szertartást követi néhány perczzel később az idegen kikötőt üdvözlő szertartás, a huszonegy ágyú-lövéssel.

Hogy ez a szertartás nem történik mindig mulatságos qui-proquo nélkül, mutatja a következő eset: Egy korvettánk több évvel ezelőtt Kréta szigetén Szuda öbölben horgonyzott. Mint tudjuk, a nemzetközi tengerijog értelmében a korvetta parancsnokának meg kellett volna adnia a szokásos territoriális üdvözlést a huszonegy ágyú-lövéssel. Ezt az üdvözlést azonban az illető kikötő erődjének, vagy az ott horgonyzó nemzetbeli hadihajónak viszonznia kell, miközben viszonzásul a tisztelgő idegen hadihajónak lobogóját vonja föl árboczára. Ha a megérkező hajó parancsnokának biztos tudomása van arról, hogy az általa adott üdvözlést sem az erődről, sem valamely hadihajóról nem viszonzhatják, akkor a salut megadása kényes dolog. Olyan az, mint két férfiú között a nem viszonzott köszöntés.

Az említett korvettának parancsnoka véletlenül nem talált török

hadihajót a Szuda öbölben; innen tehát nem várhatott viszonzást. Hogy erőd van a Szuda öbölben, azt tudta, de hogy az az erőd tud-e huszonegy ágyúlovást viszonzni, azt már kétségbe vonta. Először is, mert tudta, hogy a Szuda öböl török birtok; másodszer pedig, mert tudta, hogy a Szuda öböl Kréta szigetén van. Itt pedig — a török hadsereg és tengerészet „talpraesett“ szervezetéből kifolyólag — akárhányszor megtörténik az erődben, hogy az ágyúk nem állanak lövésre készen; vagy ha az ágyúk rendben vannak, akkor nincs puskapor; de ha van ágyú is, meg lőpor is, akkor meg nincs tüzéség kéznél; és ha mind a három meg van, akkor még sem lehet löni, mert a tüzértiszt nem hagyhatja el a szobáját, mivelhogy nincs csizmája.

A parancsnok tehát sokáig fontolgatta magában, hogy vajjon megadja-e az üdvözetet, mert ki akarta kerülni az esetleg hónapokra terjedő — jegyzékváltást. Tehát várt.

Reggel nyolczkor megjelent egy fiatal tüzértiszt az erődből és parancsnoka nevében üdvözölte a mi parancsnokunkat, barátságos „szalem alejkumot“ kívánván nekünk.

Törökül nem értő parancsnokunk francia nyelven kérdezte meg a fiatal törököt a körülmények mibenléte felől. A török tiszt azonban angolul felelt a francia kérdésre. Véletlenül parancsnokunk nem beszélt angolul s így a mellette álló tisztet bízta meg, hogy kérdezze meg a törököt: mi lesz az üdvözlő lövésekkel?

Tisztünk szépen szótagolt angol nyelven kérdezte meg a törököt: „Ha mi megadjuk a kommandernek a salutot, fogja-e ő azt viszonzni?”

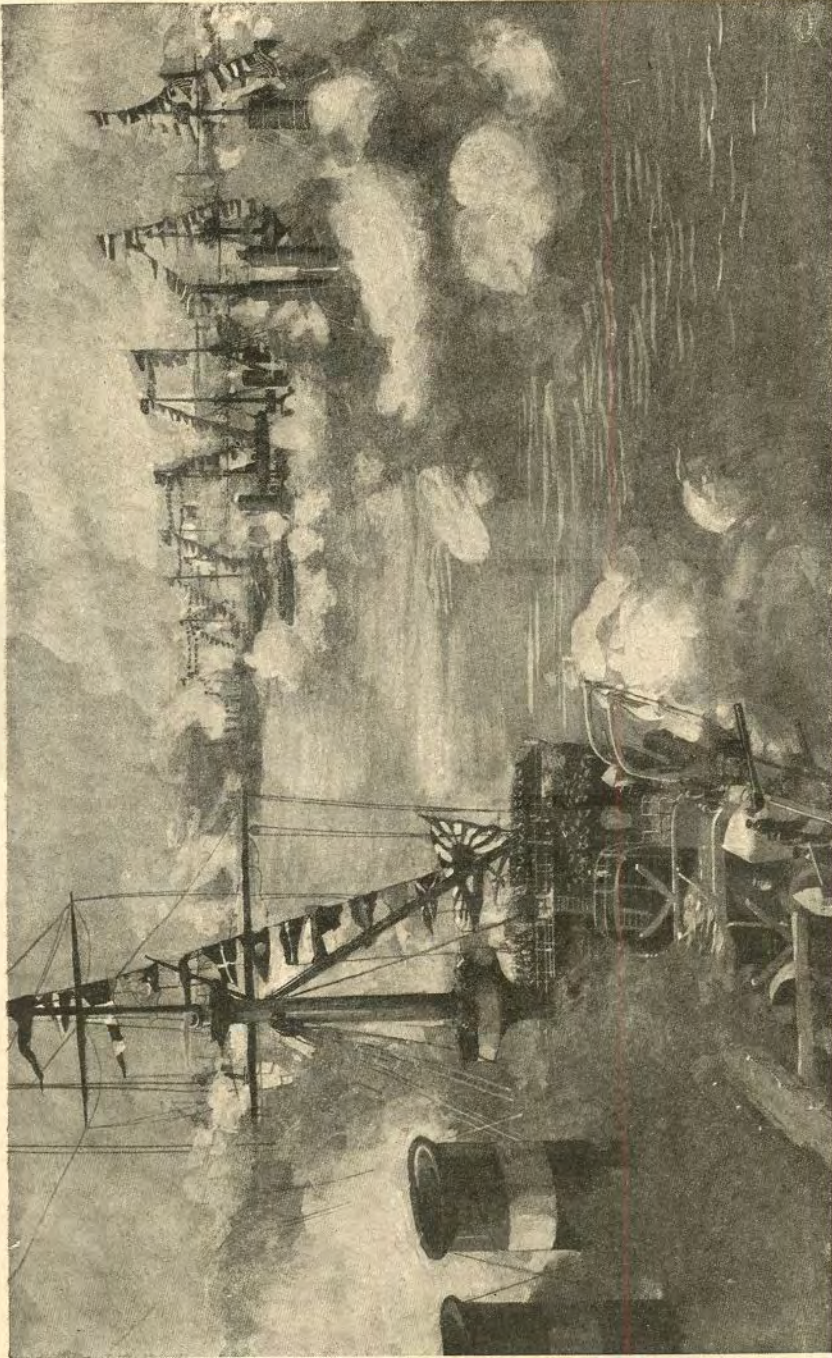
A török tiszt válasza ez volt: „Commannder seak man, Haleppa.“ (Parancsnok beteg, Haleppa.) A többször ismételt kérdésre sem volt kivehető ennél több a török tüzérből.

Parancsnokunk kezdett türelmetlenkedni.

— Várjon csak, — mondá a mi tolmács-tisztünknek, — majd megkérdem én tőle, az én angolságommal.

A törökhöz fordult és feladta neki a kérdést:

— I say gentleman; I make bum-bum, make you bum-bum?
(Ha én csinállok bum-bumot, csináltok ti is bum-bumot?)



PÁNCZÉL-FLOTTA LOBOGÓDÍSZBEN, A MINT SZALUTOT LÓ.

— Oh yes! — mondá a török, nagyot lélegezve örömeiben,
— we make bum-bum!!

Így aztán megesett a híressé vált szuda öbölbeli bum-bum . . .

Jellemző és az akkori viszonyokat is jól megvilágító kis intermezzo az, a mely egy francia és egy angol hadihajó között történt régebben a nyílt tengeren.

Nem emlékszem egészen tisztán az eset mellékkörülményeire, csak úgy mondom el, ahogyan tudom:

Az angol-francia háború befejezése után történt, — hogy az angol-francia partok közelében egy angol meg egy francia hadihajó találkozott a nyílt tengeren. Az angol hajó előárboczán altengernagyi lobogó lengett, annak jeléül, hogy a hajón altengernagyi rangban álló tiszttartózkodik. Ugyancsak a nemzetközi tengeri jog értelmében a francia hajó üdvözli az angol tengernagyot, azaz, hogy felvonja előárboczára az angol altengernagyot megillető lobogót és megadja hozzá az előírt számú ágyúlövéseket, mondjuk, hogy tizenötöt.* A salut befejeztével bevonja az idegen lobogót és várja a viszonzást.

Az angol hajó azonban nyugodtan folytatta útját és azt sem mondta a francziának, hogy — befellegzett!

A francia hajó ekkor felvonja a „megszólító lobogóját“ és udvariasan kérdi az angoltól, hogy miért nem viszonzza az üdvözlést?

„Elfogyott a puskaporunk“ jelzi vissza az angol.

Egy perczczel később ágyúgolyó süvített az angol hajó árbocjai között; ezzel egyidejűleg következő jelzés jelent meg a francia hajón:

„Álljanak meg; kölcsönzünk Önöknek a szükséges lövésekhez elegendő lőport. És ha akkor sem lönek, majd mi lövünk!“

* Nemzetközi megegyezés szerint az üdvözlő ágyúlövések száma következőleg van megállapítva: Uralkodóknak és a nemzeti lobogóknak huszonegy lövés dukál; minisztereknek, kardinálisoknak, nagyköveteknek stb. tizenkilencz, tengernagynak, tábor-szernagynak stb. tizenhét; altengernagynak, altábornagynak tizenöt, ellentengernagynak, tábornoknak tizenhárom; sorhajókapitánynak, ezredesnek, főkonzulnak tizenegy stb.

Az angol hajó megállásra fordította a vitorláit, bevárta az oldala mellé evező francia csónakot, a mely a lőport hozta, fölvronta a francziák lobogóját és „udvariasan“ viszonzta a köszönést.

Akkor ugyanis még nagy „gloire“ környékezte a francia trikolort!

De nem mindig folyt le ilyen simán a szertartásos üdvözlések körüli nézeteltérések kiegyenlítése. Régebbi időkben a legnagyobb béke idején is embervér folyt és emberélet esett áldozatul, sőt hosszú és véres háborúk keletkeztek az üdvözlések megtagadása és kierőszakolása következtében, míg a mai műveltség követelményeinek megfelelően rendezést nyert a tengeri szertartás.

A míg a tengert nem ismerték el nemzetközileg szabad területnek, a nagyobb tengeri hatalmak a tenger bizonyos részeiben megkivánták, hogy minden saját hadihajóival találkozó idegen hajó a tisztelet és alárendeltség jeléül vitorláinak egyrészét és lobogóit ereszsze le, a nélkül, hogy ezen alázatos köszönet fejében bármely viszonzásra lett volna joga. Ezt különösen a XVII. században főképpen Anglia és Franciaország követelte és az üdvözléseket nem tekintette udvariasságnak, hanem tengeri hatalma előtti meghajlásnak. Így I. Jakab angol király és később II. Károly feltétlenül megkivánták, hogy az angol hadihajók előtt az angol partoktól a Finisterri fokig terjedő tengerrészeken minden idegen hadihajói terebvitorláját és lobogóját ereszsze le. Ez ellen a francziák, spanyolok és németalföldiek protestáltak. XIV. Lajos és II. Fülöp megtiltották hadihajóiknak, hogy bármely idegen hadihajót mint elsők üdvözöljenek. A németalföldiek sem voltak hajlandók az angolok követeléseit teljesíteni, de pórul jártak. 1652-ben véletlenül találkozott egymással egy angol és egy németalföldi hajórajja legnagyobb béke idején. Az angol flotta parancsnoka követelte az üdvözlést, a németalföldi ellenben megtagadta. Erre nyomban megindult egy parázs kis fiókháború, mely négy óra hosszat tartott és később 18 hónapig húzódó rendes háború fejlődött ki, de a németalföldiek teljes vereségével végződött, mire az 1654-ben kötött békében a németalföldiek kénytelenek voltak hozzájárulni ahhoz, hogy hollandi és angol hadihajó

találkozása esetén a hollandi hadihajó felső vitorláit és lobogóját üdvözlés fejében le fogja eresztetni. Így végződött sok vér folyása után a XVII. században a két admirális között keletkezett kanapéper. A XVIII. században szerződésekkel kezdték szabályozni az üdvözléseket és a XIX. század óta az már csak szertartásos udvariasság, hogy a hajók üdvözlik egymást.

OSZK

Országos Széchényi Könyvtár



Műmelléklet Gáspár Ferencz A FÖLD KÖRÜL című munkájához.

A „CANAL GRANDE“ VENEZIÁBAN.

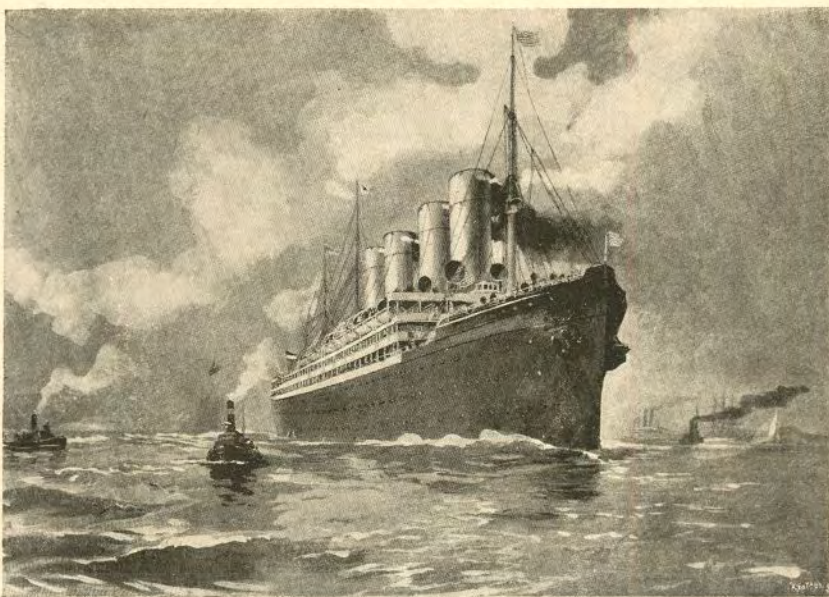
III.

A KERESKEDELMI TENGERÉSZET.

Országos Széchényi Könyvtár

OSZK

Országos Széchényi Könyvtár



A „KAISER WILHELM II.“

SZEMÉLYSZÁLLÍTÓK.

Hogy a „civil“ tengerészettel is megismerkedjünk nagyjában, vállalkozzunk egy kirándulásra, pl. a közeli — Japáni partokra. Azért mondom: közeli, mert a mai közlekedési viszonyainknál fogva az egész utazás Budapesttől Jokohamáig alig több kirándulásnál, a nélkül, hogy igénybe vennők a Moszkva—Vladivosztoki transz-szibériai vasutnak körülbelül tizenhat napra terjedő szárazföldi útvonatát. Tengeren sem venne igénybe több időt, mint a mennyi kellett például az édesapámnak Szilágysomlyóról Budapestre az ő fiatal korában. (Igaz, hogy az öreg úr ma — 90 éves.)

És ha már hajón utazunk, engedjék meg nekem az a tanács — és szíveltessék is meg ez a tanácsom, — hogy szálljunk a „Norddeutscher Lloyd“-nak valamelyik újabb keletű személyszállító hajójára, pl. az „Oldenburg“-ra, a „Deutschland“-ra vagy a „Kaiser Wilhelm II.“-ra. Indokolni akarom, hogy miért ajánlok német hajót. Azért, mert a mint — kevés kivétellel — mindazok az intézmények,

a melyek németek, Európa és Amerika többi nemzetéhez hasonlítva, határozottan a legjobb és legmegbízhatóbbak, úgy a kereskedelmi tengerészet terén is határozottan a legkiválóbb és legmegbízhatóbb az, a mi német. Az előkelő német tengerészeti társulatok hajói jóval felülmulják a más nemzetbeli hajótársulatok hajóit biztosság, kényelem és minden egyéb dolgában.

A „Norddeutscher Lloyd“ hajói — kevés kivétellel — mind új keletűek, tágasak, kényelmesek, mintaszerűen tiszták és az elemi eshetőségekre való tekintettel a legpontosabbak. Az élelmezés elsőrendű, a legénység fegyelmezett és tisztességtudó, a tisztikar pedig előzékeny, figyelmes és udvarias. Persze olyan értelemben, a hogyan a német előzékeny és udvarias szokott és tud lenni.

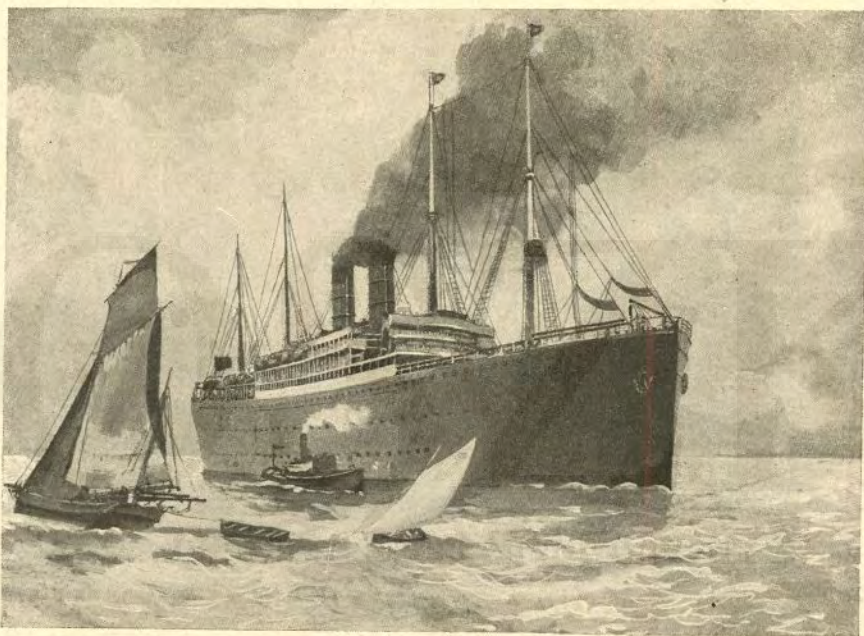
A francia társulatok legelőkelőbbje: a „Messageries Maritimes“ (rövidítve: „M. M.“) hajói között megtartott több elavult, régi berendezésű hajót is. Elég fényűzéssel vannak berendezve, de nem föltétlenül tiszták. Az élelmezés közepszerű; sok czifraság és nyalánkság van benne, de kevés a becsületes tartalom. (Valódi francia ebben is.) A legénység fegyelmezettsége itt-ott meglazul,* a tisztikar nyájas, előzékeny és udvarias a — harmincz évnél fiatalabb nőekkel szemben; (ha elég előnyös a külsejük). Egy tekintetben előnyösen különböznek a többi társulatoktól: a table d'hôte-nál teljesen az utas diskrecziójára bízzák az elfogyasztott bort és cognacot.

Az angol hajótársulatok legelőkelőbbje, a „Peninsular and Oriental Steam Navigation Company“ (rövidítve: P. & O.) régi dicsőségének maradványaiból táplálkozik, elég soványan. A hajók: „made in Germany“ („Németországban készült“) éppen úgy a nyakára nőttek „Old-England“-nek, mint sok-sok minden más „made in Germany“. A társulat, a mely egykor egész Keletnek és Délnek hajózását tartotta a kezében, ma már nagyon háttérbe szorítottatott a németek által. Mondhatnám, hogy kizárólag az a nagyszámú hivatalnoksereg veszi igénybe a hajóit, a melyet az angol kormány

* Lásd a „Bourgogne“ és „Cromartishire“ esetét a Drámák a tengeren című cikkben.

az anyaországból és a földgömb különböző pontjain levő gyarmatairól ide-oda el- és átrtransferáltat. Ezek ugyanis hivatalból kötelesek a P. & O. hajóit igénybevenni. Önkénytesen azonban vajmi kevesen szánják rá magukat a rövidsége mellett is hetekig eltartó rengeteg útra.

A P. & O. hajói többnyire kiérdemült fregattokra emlékeztetnek. Fölösleges fényűzés ugyan nincs rajtuk, de annál kevesebb a kényelem, a melynek hiánya ritkán párosul a föltétlen tisztsággal. A legénység goromba, a tisztikar gőgös, a stewardok pedig



A „CELTIC“ ANGOL SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ.

zsarolnak és arrogansok. Mind a három categoria megegyezik abban, hogy az utast, kivált ha nem angol, alsórendű — árúnak tekinti. Az élelmezés minőségét legjobban jellemzi angol mivolta.

Az osztrák hajók olyanok, mint az olaszok. Kívül-belül, élelmezésben és társadalmi életükben annyira azonosak, hogy csupán a lobogó színe különbözteti meg őket. A középszerűség színvonalán állnak mindenben; nem elég gyorsak, de elég kényelmesek, elég megbízhatók; a ki pedig szereti a bécsi konyhába ojtott olasz olajos salátákat és rokonételeket, az elég jónak fogja találni az élelmezést is.

Mégis van némi különbség az olasz és osztrák hajók között: az olasz hajókon ugyanis napoli dialektusban beszélnek az olaszt, az osztrák hajókon a veneziai dialektus járja.

Ezen okokból ajánlom a „Norddeutscher Lloyd“ egyik szép hajóját. Szálljunk tehát az „Oldenburg“-ra.

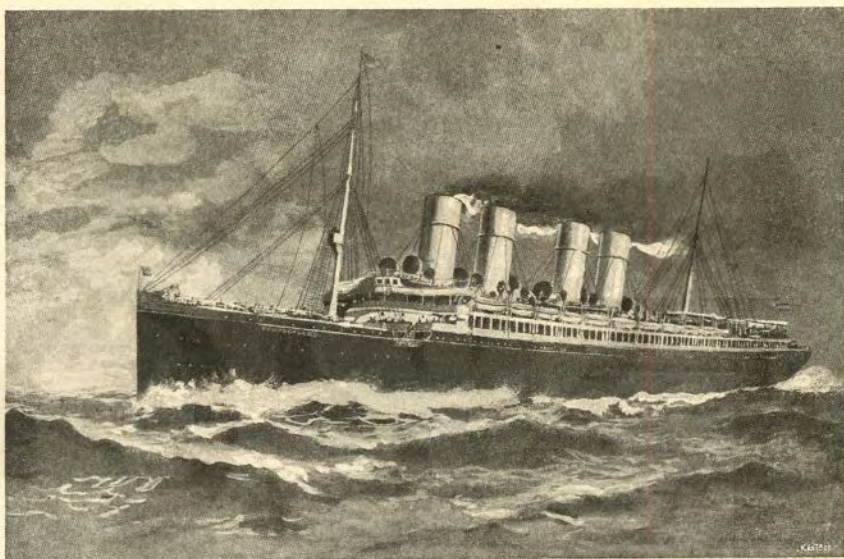
Már hajóraszálláskor kellemesen vagyunk meglepve. Mekkora dimenziók, micsoda impozáns nagyság, milyen elevenség és tisztaság. A 208 méter hosszú és 21 méter széles óriási területű fedélzet ragyog a minucziózus tisztaságtól. A számunkra beosztott kabin — azaz most már nem lévén hadihajón, hát nem kabin, hanem utasfülke — tágas, világos, kényelmes, sőt fényűző. Annak a bizonyos émelyítő és gyomorörforgató specifikus hajószagnak nyoma sincs. Kérdéseinkre a személyzet szívesen és udvariasan válaszol és egyszer sem mondja: „Hallja, izé, szárazföldi patkány!“

A sík tengerre kiérve, a hol a partok közé nem szoruló hullámok már szabadon mozognak, nem kell rögtön beadnunk a derekunkat, azaz nem futunk egyenesen a hajó pereméhez vagy a legközelebbi köpöedényhez, hogy megadjuk az Oceánnak, a mi az Oceáné. Óh nem! Egyelőre még elég „tengerállók“ vagyunk, mert a hatalmas hajó olyan nyugodt méltósággal siklik tova a hullámokon, hogy alig érezzük nyugodt és szelid himbálását. Igaz, hogy a hajó „tele van“; azaz, hogy 16.000 tonna teher van a gyomrában, a mely súly oly mélyen nyomja le a vízbe, hogy nem kevesebb, mint 23.000 tonna, azaz kétmillióháromszázezer kilogramm vizet szorít ki a helyéből. Már pedig „nagyra nőjjön“ az a hullám, a mely ekkora súlyt megtánczoltat! Más tekintetben is megnyugtat bennünket a hajó biztonsági berendezése. Az egész hajó huszonnégy kettősfenekű és egymástól teljesen független vízmentes szakaszra van beosztva. Ha két-három „sejt“ meg is telik — valamely baleset folytán — vízzel, azért a hajó megtartja teljes úszóképességét. A betóduló víz kiszivattyúzására hatalmas szivattyúgépek állnak folytonos készenlétben, a melyek óránként négymillió liter vízzel is képesek megbirkózni.

Mintegy ezer utas van a hajón, azok között az 530 emberből

álló személyzet fel se tűnik; annál kevésbé, mert ezeknek túlnyomó nagy része lenn a gépeknél, kazánoknál és szénraktáraknál van elfoglalva. A ki pedig látható, annak valamennyinek az a hivatása, hogy a mi kényelmünkre szolgáljon, nekünk kellemeskedjék.

Hajónk gyorsan halad hosszúra tervezett pályáján. Óránkint átlag huszonkét mértföldet teszünk, akár a gyorsjáratú torpedó-



Országos Széchényi Könyvtár A „DEUTSCHLAND“.

naszádon. De nem csoda: harminczháromezer lónak az indító erejével dolgozik a kolosszális gépkomplexus lenn a hajó mélyében. Ezt a komplexust tizenhat kazán látja el gőzzel, a melyeket összesen száztizenkét helyen fűtenek nyolczezer négyzetméternyi tüzelő felületen, miközben ötszázharmincz—ötszázötven tonna szenet fogyasztanak el naponkint. Annyit, a mennyi Budapesten ötezer-hatszáz család számára elegendő tüzelőanyag egy hideg téli napra.*

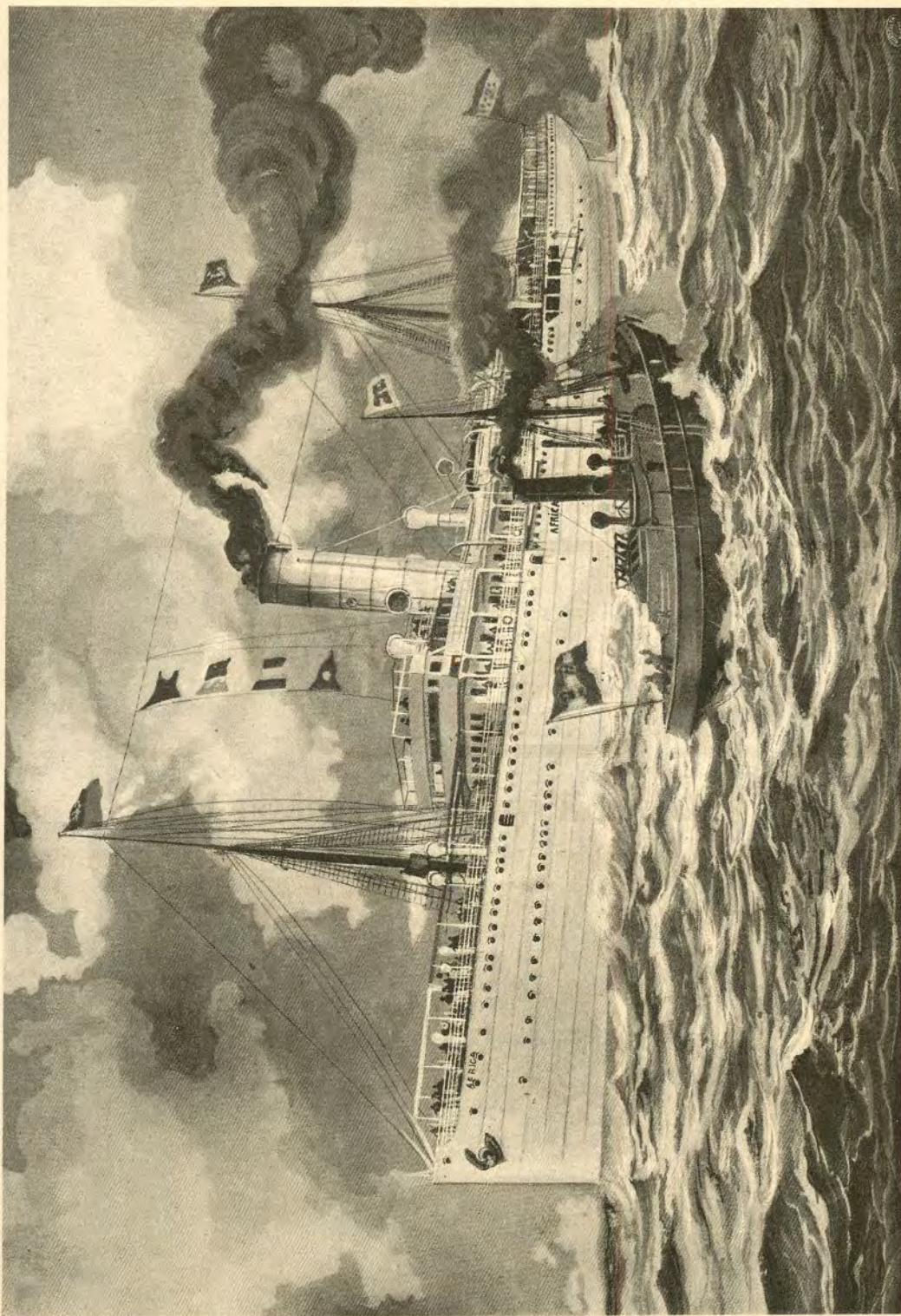
* Tájékoztatásul és összehasonlítás végett megemlítem, hogy egy I. osztályú Woolf-Compound mozdony vonóereje 500—540 lóerő; a gőznyomás 13 atmoszféra; 80—90 kilométer óránkénti menetsebességnél és maximális terhelés mellett 1200—1500 kilogramm szenet fogyaszt; a fűtőfelülete 135 m². Íme, mily elenyészően csekély méretek az I. osztályú gőzhajók arányaihoz képest.

Rendkívül kellemes az a tágas, szabad terület, a mely lehetővé teszi a teljesen szabad mozgást. Ha elgondolom, hogy évekig éltem olyan hajókon, a melyeknek fedélzetén a megkötözött ágyúk, fedélzetre beemelt csónakok, kötélgarmadák, stb. között alig lehetett pár lépést tenni a külömben is sikamlós-vizes, lejtős deszkákon, és most magam előtt látom ezt a százhatvan méter hosszú sétateret, hát valósággal elfog a — kóborlási ösztön.

A mily impozánsak és nagyméretűek a hajó arányai, éppen olyan fényűző és gyönyörű a többi berendezés is. Az óriási szalon pazar fényűzéssel van berendezve; az étterem, a zongora, — dohányzó — és a játszótermek mind megannyi aczélba, peluchebe és selyembe öntött és vont remekei a német iparnak és művészetnek. A termek födelzetén lévő freskók egy-egy vagyona kerültek. Az utasok kényelméről, kellemes tartózkodásáról olyan mértékben gondoskodnak, mint a hogy egy lord kastélyában a cselédség gondoskodik az elkényeztetett uraságról. Tényleg úgy áll a dolog, hogy az ilyen oceáni utakat járó hajók utasa még akkor is meglepő fényes és előkelő viszonyok közé jut, ha hazulról a legmagasabb vagyoni állással bíró ember nagyon is magas igényeit hozza magával.*

A helyi viszonyok nagyszabású méreteivel azonos az idő beosztása is; vagyis ennek sincs megszabott határa. Az utasok úgy élnek, mintha a nap nem huszonnégy órára beosztott időmérték lenne, hanem egyetlen időköz, a mely kezdődik a hajóralépéssel és végződik annak elhagyásával. Az utas csak egy kötelességet és föladatot ismer: hogy ezt az időközt valamikép kitöltse evéssel, társalgással, alvással, fürdéssel és semmittevéssel. Ez a fogalom: „dolgozni“, az utas előtt egészen ismeretlen. Legalább gyakorlatban az, Pedig csaknem mindenki, a ki hosszabb óceáni útra indul, egy

* Az igazság kedvéért meg kell említenünk azokat a személyszállító hajókat, a melyek Khina, Japán és Észak-Amerika nyugati partja között (Vancouver és San Francisco között) közlekednek. Az amerikai „Occidental and Oriental“ hajói, valamint a „Pacific-Royal Mail“, meg a japáni „Toyo Kisen Kaisha“ társulat hajói olyanok, hogy minden tekintetben felveszik a versenyt akár a „Norddeutscher Lloyd“, akár a „Hapag“ (Hamburg Amerika Packet Actien Gesellschaft) vagy a „HAL“ (Hamburg-Amerika Linie) hajóival.



AZ OSZTRÁK LLOYD LEGUJABB KELETŰ HAJÓJÁNAK EGYIKE: „AFRIKA”.

tonna „jó szándékkal“ száll hajóra. Hogy mi mindent fog ő majd a hajón elvégezni: fog írni, kidolgozni, komponálni, stb., stb. És mikor hozzá akar fogni, akkor veszi észre, hogy abszolúte semmi munkakedve. Már az is sok, ha egy pár jegyzetet csinál, vagy hozzáfog hazairandó leveleiben a — megszólításhoz. A fölkiáltó-jelen túl csak kevesen jutnak. Én, a ki éveken át a legtevékenyebb szellemi életet és munkát voltam kénytelen kifejteni a hadihajókon, tekintet nélkül viharra, szélcsendre, pánczélosra vagy vitorlás hajóra, annyira elvesztettem minden munkakedvemet, önfegyelmetségemet és energiámat, a mint csak pár napra kerültem valamely személyszállító hajóra, hogy képtelen voltam egyetlen betűnek megírására, vagy egyetlen beteg panaszának türelmes végighallgatására. A tenger az ő soha meg nem szűnő játékával és változataival, a hullámok zajlása, szétömlése és egymásra tornyosulása, meg sistersgő, morajló habozása, meg aztán az abszolút gondtalan élet, az előkelő, jól nevelt (vagy ilyennek mutatkozó) nagy társaság, aztán a sok evés, ivás, játék, séta, sport stb., stb. még a kevésbé impreszionábilis embernél is a közérzületet oly sajátos módon kellemes, lanyha, mondhatnám: önfeledt lelki állapotba és kedélyhangulatba tereli, hogy nem csuda, ha a legjobb szándék mellett is nem marad egyéb ideje, mint a semmittevésre.

Nagyjában és átlag a következőképpen telik el a nap a hajón: Az emberek igen korán kelnek; nem virtusból, hanem azért, mert az aránylag korai lefekvés következtében a leglustább utas is istenkáromlásnak tartaná elmulasztani az — első reggelit, a melyet korán reggel adnak. Reggeli után séta, fürdő, zongora, játék, concert, olvasás. Tizenegykor második reggeli, hangversenynyel egybekötve. Kevés ugyan (a reggeli), de polgárember lakodalma napján sem lát külön ebédet. Délután egyig az időt semmittevéssel ütik agyon. Egy órakor van a „Tiffin“; így hívják — még a francia hajókon is — a dejeunert; háromig siesta. (Hogyne, mikor az emberek el vannak fáradva!) Négykor uzsonna és héttől nyolczig a „pièce de resistance“, a nap legnehezebb órája: az ebéd. Nagy toiletteben a nők, dekolllálva, az urak frakkban; aztán hajóconcert

Esti kilenczig séta, zongora, játék, stb. És hogy ne muljék el a nap minden élvezet nélkül, féltizenegykor tea (sör, sandwich, sonka). Másnap reggel pedig előlről kezdődik ugyanez a napi beosztás.

Nem kell azt hinni, hogy ez a napirend tréfás túlzása a személyszállító hajókon utazók napi foglalkozásának. Személyszállító hajókon (az előkelőkön) így tölti a napot minden utas, a ki az első osztályra váltott jegyet. Így töltöttem el én is, így láttam másoktól és így hallottam mindenkitől.

Bizonyságul bemutatom az „Oldenburg“ hajónak az Oceánon töltött hetedik napján a terítékhez adott étlapját. Az étlap azonban körülbelül ilyen tartalmú volt az első napon és nagyjában ugyanilyen az utazásnak akár a harminczadik napján. Az étlap elegáns és ízléses nyomtatvány, a melyet minden nap a hajón készítenek a gyorssajtón.

I. Reggeli. (Breakfast.) Idő: 8 órákor. Kávé, tea, kakaó, csokoládé, tejfel, tejszín, vaj; narancs, sárgadinnye, szilva; rizs tejben, dara, (magyarul: griz); füstölt hering, szardínia; filet, ürüccotelett, borjú-szelet; friss kolbász, sült sonka, angol szalonna; tojás (héjában, vagy rántva és sütve, olasz-módra); tojáslepeny gyümölcsízzel; hideg borjúsült, páczolt nyelv; pirított biscuit, száraz sütemény, marmelade, gelée, fiatal zöldhagyma.

II. Tiffin. Idő: 1 órákor. Lencseleves, marhahúsleves; ürü-czomb angol módra, magyar gulyás; narancskompót, narancs-crème, kávé, tea, vaj; hideg étkek kívánság szerint; veszfáli sonka, páczolt nyelv, kolbász, mortadella; csirke, rucza, libasült, szardínia, angolna olajban, füstölt lazac, olajbogyó, apró retek, zöldhagyma, ugorka, mixed pikles; burgonya, bab, olasz- és francia-saláta; sajtok (eidami, Lloyd, svájci).

III. Ebéd. Idő: esti 7 órákor. „Erőleves“ rizszsel; halfilet rákmártással; Chateaubriand, vegyes saláta; páczolt nyelv lengyel-módra; pulykapecsenye, cseresznyekompót, fejjessaláta; csokoládé-pudding vanilliamártással; fagylalt, gyümölcs; deszert, kávé.*

* Ime egy másik eredeti étlap eredeti helyesírási hibákkal a japáni „Toyo-Kisen-Kaisha“ társaság „Amerika-Maru“ hajójáról. Színhely: Csendes Óceán, két napi járásra Honolulutól; idő: tíz nappal Jokohama elhagyása után.

PHILIP GOING COMMANDER

STR. „AMERICA MARU“

Tuesday August 21, 1906

MENU — DINNER

HORS D' OEUVRE

Pate de Foie Grass on Toast

Pilchard in Oil	Queen Olives	Italian Salami
Sliced Tomatoes	Lettuce	Pickled Walnuts

SOUPS

1 Consomme Somoule	2 Ox-joint a l'Anglaise
--------------------	-------------------------

FISH

3 Boiled Red Snapper Oyster sauce	Parisienne Potatoes
-----------------------------------	---------------------

BOILED

4 Corned Pig's Head with Spinach

5 Leg of Lamb Caper sauce

ENTREES

6 Frogs à la Espagnole

7 Mutton Kidneys Saute a la Itallenne

8 Cutlets of Veal, aux Petit Pois

9 Spaghetti Napolitaine

10 Curry Capon à la mode

ROASTS.

11 Prime ribs of Beef with Horseradish

12 Duck sage and onion dressing

13 Loin of Pork Apple sauce

VEGETABLES.

14 Fricassee of Beetroots

15 Mashed Turnips

16 String Beans

17 Boiled Potatoes

18 Mashed Potatoes

DESSERT

19 Cabinet Pudding Hard and Vanilla sauce

20 Pear pie

21 Jam Tartlets

22 Snow Jelly

23 Raspberry Sherbet

Peaches

Apples

Preserved Ginger

Assorted Nuts and raisins

American Pineapple, Ropuefort, Edam Swiss ; Mac Laren's Cheese

Crackers

Cafe Noir.

És most tessék ehhez hozzáképzelní a nagyválasztékú francia, rajnai és spanyol borokat, a müncheni és pilseni sört; a cognacot.

hollandi likőröket, egyiptomi cigarettákat, havannaszivarokat és aztán tessék megmondani, hogy megbánták-e, hogy vállalkoztak a kirándulásra és hogy csoda-e, ha oly rövidnek tetszik az út, ha annak egyharmadát valósággal végigeszszük!

Összehasonlításul felsorolom most egy hadihajó menűjét, a tisztikarét. Nem kötöm a menűt sem bizonyos hajóhoz, sem helyhez, sem időhöz. Legyen az akár a nyolczvanas, akár a kilenczvenes évek elején, akár télen, akár nyáron, akár az Atlanti Óceán északi részén, akár indiai Óceán közepén. Tehát:

I. Reggeli. (Breakfast.) Idő: a mikor az ember éppen hozzájut. Az asztalra helyezett pléhdobozban sárgás-barna színű, sajátságos illatú, nyúlós és tapadós anyag van; az étlapon „condensált svájci tej“ név alatt szerepel. Ebből kivesz az ember egy-két kávéskanálnyit, önt hozzá a csészébe száz-százötven gramm meleg vizet és fölkeveri. Aztán önt hozzá egy barnás-fekete színű meleg folyadékot (az inasom erre mindig ráfogta, hogy az: „caffé nero“, fekete kávé!) és aprít bele egy darab kőkemény kétszersültet (galettát). Ha az embernek van türelme addig várni, mint annak a bizonyos cigánynak, a ki megverte a feleségét, azért, mert felébresztette, holott éppen kávéat akart inni álmában és csak arra várt, hogy fölmelegítsék, — ha tehát van türelme addig várni, akkor a kétszersült néha megpuhul a — kondenzált svájci tejben.

11 órakor: cognac szifonnal. Az ember, illetőleg a tiszt, ilyen időtájt lekiabál a fedélzetről a korridorban tartózkodó inasának; „Hej, Giacomo, egy pohár szifont egy ujjnyi cognac-kal!“ Giacomo egyetlen egyszer sem mulasztotta el megkérdezni: „Sior, hogyan parancsolja az ujjnyi cognacot? Így? (mutatta a *vízszintesen* tartott ujját); vagy így? (*függélyesen* lefelé tartván az ujját).

II. Ebéd. (Dinner.) Idő: Déli 12 óra 0 perczkor. Rizsleves (365-ször évenként; szökőévben 366-szor); szálakra szétfótt marhahús, garnírozva rizszel (de nem mindennap; hetenként hétszer burgonyával); marhasült valamilyen anyagból (néha mikroszkop segítségével sem tudtam mepállapítani, hogy vesepecsenye-e, avagy — fogoly?); szárnyas, olasz salátával, sok olajjal, eczet nélkül

(azóta kést fogok mindenkire, a ki olajjal jön a közelembe); „pasta“ vagy „dolce“ (sütemény és édesség). A kettő közt az volt a különbség, hogy az egyiket soha sem ettük meg, a másikat pedig mindig otthagytuk a tányéron; ellenben a kadettok kettős adagra fizettek elő. Végül sajt és fekete kávé.

III. Vacsora. (Souper.) Idő: 7 óra 30 perczkor. Risotto (365-szor évenként); „ombolo“ macaronival (283-szor évenként), vagy a „stufato“ rizszsel (az év többi napjain); sajt, fekete kávé.

Italunk: desztillált víz (néha nem érte el a 25° Celsiust), sör; (ha a dugót kihúzták az üvegből, a sör fehér haboszlopban futott ki az üvegből); ugyanilyen illetlenül viselte magát a pezsgő is; isztriai bor (ezt a bor—zasztó italt fiatal tengerész koromban eczetben oldott suviksznak néztem és ittam).

Az asztalnál minden ember fölött ott lógott az úgynevezett „piatto pendolo“, a lógó tányér; kettős lapú fatálca, a mely lánczon lóg a tetőről és a melybe lyukak vannak vágva az üveg és a poharak számára. Asztal és székek csavarokkal vannak a padozathoz erősítve; az abrosz bádogkapcsokkal van hozzászorítva az asztalhoz. Minden étkező előtt lécekből csinált kis négyszegletű farekesz áll, a mely rekeszen belül helyezik el a tányérokat és az evőeszközt. Ezen rekesz nélkül semmi sem maradna meg az asztalon, a hajó erős hánykolódása következtében. Világítás: egy vagy két olajlámpa, erősen himbálózó állapotban, a melyek rendszeren többet füstöltek, mint világítottak, (Olaj csak kevés csepegett az asztalra vagy a tányérokra.)*

Térjünk vissza az „Oldenburg“-ra és folytassuk utunkat.

Ebéd végeztével a társaság az ilyenkor szokásos „emelkedett“ hangulatban van (utalok a bankettekre a Hungaria külön termében, vagy a főispáni ebédre például a szatmári Nagykoronában). A társaság nagyobb része a fedélzetre vonul, hogy gyönyörködjen a

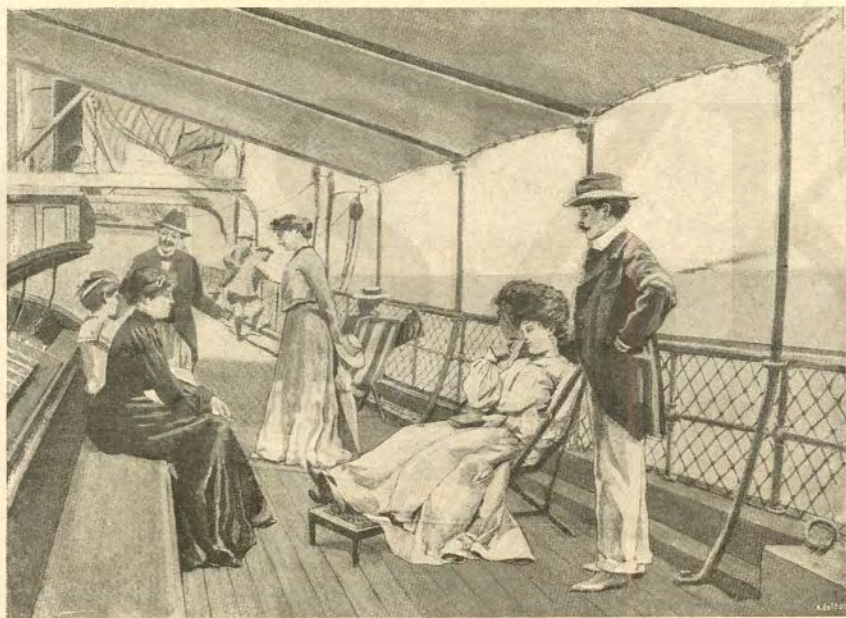
* Mint említém, így volt az még kilenczvenes évek elején. A modern felszerelésű pánczéloshajókon minden tekintetben és mindenben lényeges a változás. De azért meg vagyok győződve, hogy mi mindnyájan, a kik még részt vettünk az „omboló“-ban, meg a farekeszes-terítékben, örömmel emlékszünk a — régi jó időkre, a tengerészet lovagkorára.

szép, holdvilágos, csendes éjben, a zenekar valczereiben, a hölgyek toilettejének azon részeiben, a melyek hiányzanak. Az urak flirtelnek, a nők affektálnak, az esetleges tudósok (és melyik német hajón nincsenek tudósok?) fontoskodnak és nagyképűsködnek; a vállalkozó fiatalság tánczra perdül (Németországban még létezik ez a „fossilis“ faj!); ének- és zeneművészek meg művésznők néhány tuczat megkérésre szívesen hallatják és bámultatják magukat (a dilettánsok egyszeri kérést sem várnak be); a higgadtabb elem bevonul a játéktermekbe és felhasználva a szép holdvilágos éjszakát, hajnalig élvezi a — baccarat és scat szépségeit.

A regényes hajlamúak meg az inkognitó-utazó novellaírók átnéznek a második és harmadik osztály utasai közé. Különösen a harmadosztályú utasok iránt érdeklődnek sokan. Remélik, hogy kötetekre való anyagot észlelhetnek és gyűjthetnek ott. Sajnos, nincs ott semmi érdekes. Az urak ugyanis elkéstek egy kicsit. Harmincz-negyven évvel ezelőtt kellett volna megtenni ezeket a megfigyeléseket, a mikor még vitorlás hajókon jártak a kivándorlók és a mikor negyven-ötven nap kellett Breméntől New-Yorkig és százötven-százhetven Ausztráliáig. Abban az időben a gyérszámú utasok a hetekig tartó utazás végtelen unalmában eseménynek tekintették a legcsekélyebb dolgot, a mely egy pár perczre megszakította az unalom és egyformaság hosszú fonalát. Egy czápa a hajó közelében, vagy a napfényben játszadozó delfinek csoportja éppen olyan érdeklődést keltett, mint az árbocz-csúcs vagy a füstoszlop a messze szemhatáron. Az a hajó, a melyhez az árbocz-csúcs tartozott, vagy a melyeknek kürtőjéből a füst felszállt, még a szemhatárnak nivója alatt állott, a mikor már megindult a fogadás, a totalizatór: milyen nemzetiségű az a hajó a távolban? Fognak-e vele találkozni? Ha igen, hány óra mulva? Ha aztán a két hajó találkozott, olyan módon üdvözölték egymást és úgy örvendeztek egymásnak, mint a hogyan két jó ismerős örvend egymásnak valahol a külföldön, távol az otthonától. A két hajó között élénk társalgás fejlődött ki. Megkérdezték a hajó nevét, otthonát; mikor indult és hova megy? Mi volt délben — nem az ebéd — hanem a „déli pont?“

(Tudniillik déli tizenkét órakor a szélesség és hosszúság melyik fokát állapították meg?) Milyen az időjárás meg a tenger ott, a hol átjöttek és minők a kilátások? És aztán melegen elbucszúván egymástól, folytatták útjokat. Az unalomtól és egyhangúságtól meggyötört utasok napokig kérődztek az ilyen jelentéktelen esemény által eredményezett témákon, annál inkább, mert az ételeken nem lehetett, azok a vitorlás kereskedelmi hajókon még rosszabbak voltak, mint fentebb a hadihajókét leírtuk.

Ma pedig az utazás rövid tartama úgy ki van töltve a hajó önmaga nyújtotta eseményeivel, meg a hivatalos napi programmal,



AZ ELSŐ OSZTÁLY FEDÉLZETÉN.

hogy az utasok jóformán ki nem jönnek a szórakozásból. A minduntalan fölbukkanó, velök szembejövő és útjokat keresztező hajókkal alig törődnek. Még egy-egy ártatlan fogadásra sincs alkalom; a hajó kapitánya úgyszólván névről ismeri a szemhatáron feltűnő hajók legtöbbjét; sőt előre jelzi, hogy ma délben, vagy ma este 8 órakor találkozni fognak ezzel meg ezzel a hajóval. A szembejövő hajótól nem kérdezősködnek, nem kíváncsiak semmire. Mindenki

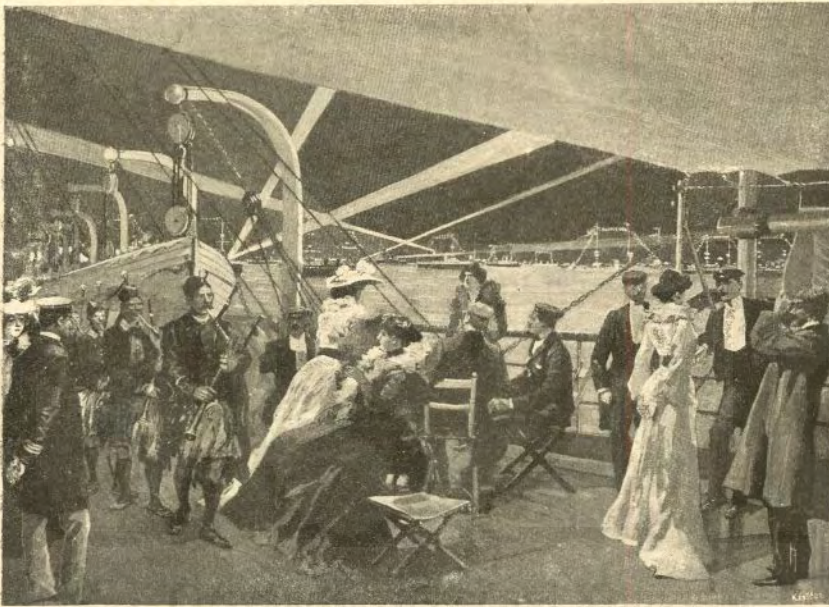
pozitívan tudja a maga dolgát és siet a maga dolga után. Ma-holnap — hála legyen érte a „dróttalan Marconi“-nak — az óceánon utazó üzletember az óceán közepén fogja megtudni, hogy „milyen volt a budapesti tőzsdén a déli zárlat: lanyha-e vagy szilárd?“ A családapa néhány ezer mértföldre a partoktól tudakozódhatik otthon hagyott családjának állapota felől és a megszokott házi-orvosnak — a ki hosszú útra ment — a nyílt óceánról sürgöny útján, sőt talán még telefonicze is kérhetjük ki a tanácsát hirtelen föllépő megbetegedés esetében. A New-York és Európa között közlekedő előkelőbb hajókon az utas a dúsan megterített asztalon a terítéke mellett naponként — friss ujságot kap, a melyet a hajón írnak, szednek és nyomtatnak. A sürgöny-rovat ki van töltve Amerikának és Európának fontos híreivel, a melyeket a két partról sürgönyöztek meg a hajónak az Óceánra. Minden délelőtt 11-kor megnyílik a hajón a — sürgönyhivatal magán táviratok felvételére. Közben a pompás zenekar philharmonikus concertet ad, a hajó pedig huszonhárom és nemsokára huszonöt tengeri mértföldnyi gyorsasággal száguld előre.

Ma már nincs semmi poézis a fedélzetközi* utasok között. A kifizetett utiköltséget a hajótársulatok, különösen a németek, becsületesen megiszolgálják. A harmadosztályú utasoknak tágas, kényelmes és tiszta helyiségek állnak rendelkezésükre; az ellátás a költségekhez arányítva kitűnő; az eledelk frissek, ízletesek és bőséges adagban adják ki azokat. Meg vagyok győződve, hogy az utasok túlnyomó nagy része soha sem él olyan jól, mint az utazás néhány napján; legyen az az utas akár első, akár harmad osztályú utas.

Az utasok közt itt is gyorsan megy az ismerkedés és az összebarátkozás. Anyag van bőven a társalgásra: a sok megghiúsult remény, a rosszul sikerült spekuláció, a hiábavaló küzdelmek, az eredménytelen munkálkodás, a családi meghasonlások és a család

* Egyike a nyakatekert fordításoknak: Zwischen-deck-Passagier = fedélzetközi utas. Mennyivel egyszerűbb a „harmadosztályú utas“ és mennyivel preczizebb. De mert tengerről van szó, szükséges az értelmetlen és furcsán hangzó: fedélzetköz.

szűk körében lezajlott apróbb tragédiák, stb. bő anyagot nyújtanak a társalgásra. A kisebbik résznél viszont a merész vállalkozás, a tetterős munkakedv, vagy a vagyonhajsza és túlmerész spekuláció szolgáltatják a domináló momentumot. Züllöttség, kétségbeesés, csüggedés, szökés a büntetőtörvény elől, persze szintén képviselve



HANGVERSENY ÉS KIVILÁGÍTÁS A KIKÖTŐBEN.

vannak . . . (De nemcsak a III. osztályú utasok között.) És ha vége is a poézisnak, azért az író meg a festő még ma is bőséges anyagot talál az Oceánt járó hajók fedélzetén.

. A hajók vezetésében, biztosság és pontosság szempontjából, ugyancsak a német hajók állanak az első sorban. A tisztikar a tengerészeti kiművelés legmagasabb követelményeinek is megfelel. Tehetségük kiváló, nevelésük katonás: fegyelmezettek és öntudatosak. Sajnos, az 1870—71-beli mámor itt-ott még nagyon kirí belőlük és az önérzet átcsap néha az önhietségbe. Ime egy példája a német önhietségnek és — ökölnék.

*

Karácsony táján volt Colombóban, Ceylon szigetén, a midőn egy estén az ordonáncz egy urat jelent be, a ki beszélni óhajt velem. A fedélzeten kereskedelmi-tengerész egyenruhát viselő urat talállok, a ki véres zsebkendőt tartott az arcza előtt. Behívtam a kabinomba. Ott elmondotta az idegen, hogy az egy órával előbb érkező „N....“ német személyszállítónak az orvosa; a hajó Hamburgból indult és Sydneybe tart, Ausztrália keleti partján. Colombóban csak néhány órát töltenek, amíg néhány száz tonna szenet vesznek fel. Ezt az időt fölhasználja arra, hogy igénybe vegye a segítségemet és kikérje kollegiális tanácsomat, hogy mitevő legyen? Mert íme, mi történt vele!

Levette a kendőt és megmutatta az arczát. No, úriembernél, egyenruhát viselő egyénnél mindenesetre fölháborító látvány volt az. Az orra be volt zúzva és elől a felső fogsorból néhány foga ki volt ütve. A bezúzott orr, a csipkézett szélű ajksebek és a kiütött fogak helyén tátongó véres, sötét úr reám, — a ki szintén hajó-orvos voltam — borzasztó benyomást tett.

Szegény meggyalázott német „civil“-kollégám elpanaszolta az útját Hamburgtól Colombóig. Évek óta állt a kereskedelmi tengerészet szolgálatában és addig részben Dél-Amerika felé vagy Nyugat-Afrika partjain végzett szolgálatot. Ez volt az első útja Kelet felé. Már induláskor hideg, sőt némelyeknél ellenszenves fogadtatásra talált a hajón a tiszték között. Különösen egy fiatal hadnagy, a ki ebben a minőségben szintén most teljesített először önálló szolgálatot, tört sok borsot az orra alá és bánt vele kicsinylőleg, sőt fitymálólag. A hajókon levő idegenek, az utasok jelenléte sem tartotta vissza a kiméletlen bánásmódtól. A viszony folyton feszültebbé vált köztük, míg végre ma este, közvetlenül a kikötőbe érkezés előtt, még künn a tengeren, valamely jelentéktelen vita alkalmával a zongorateremben a hadnagy ököllel az arczába csapott.

— Képzelve, kolléga úr, a zongorateremben, száz ember jelenlétében! — mondta a felháborodás és izgatottság hangján. — Mondja, mit tegyek? Hol verekedjem meg avval az emberrel? A hajó hajnalban indul és én magam vagyok a hajón. Mondja, mit tegyek?

Belőlem kitört a felháborodás.



A HARMADIK OSZTÁLY UTASAI.

OSZK



Országos Széchényi Könyvtár

— Hagyja ott azt a nyomorult hajót, tanácsoltam neki. Menjen valamelyik hôtélbe és a legelső hajóval, a mely Európába indul, menjen vissza haza. Ez az én tanácsom.

Úgy látom, hogy erre az eshetőségre nem is gondolt, annyira meglepte a kissé energikus, de az adott körülmények között egyetlen lehetséges tanács.

— De akkor a hajó orvos nélkül marad! A hajón nyolczszáz utas van és az út Sydneyig nagyon hosszú.

— De hát mi köze Önnek ezek után a hajóhoz? Vagy talán továbbra is ugyan egy asztalnál akar ülni az Ön hadnagyával? Adok Önnek orvosi bizonyítványt, a melyben kijelentem, hogy az Ön jelenlegi testi és lelki állapota kizárja annak a lehetőségét, hogy az útját legalább ezen a hajón, folytassa. Ezt a bizonyítványt átküldi a kapitányának, Ön pedig kimegy a Hôtél Orientalba; annak a tulajdonosa nekem földim, volt huszártiszt; ennek a jóindulatába fogom Önt ajánlani. Ott kellemes társaságot fog találni, kitünő konyhát, pompás szobát; alszik fehér mosquitó-hálós rézágiban, üdül, szórakozik és hazautazik, mint egy — úr.

A rábeszélés eredménynyel járt. Beleegyezett. A bizonyítványt átküldtem a német hajóra, a kollégámat pedig kiszállítottam a Hôtél Orientalba.

Mintegy félórával ezután megjelent korvettánkon a „megorvos-talanított“ német hajó kapitánya.

— Uram, mit csinált? — kérdezte tőlem. — Ön elvette az én egyetlen (!) orvosomat. Hogy menjek én most neki a tizennégy napos útnak orvos nélkül? Tudja-e, hogy nyolczszáz utas van a hajómon? stb.

Kijelentettem, hogy nekem semmi közöm sem az ő hajójához, sem a tizennégy napos oceáni útjához, még kevésbé az ő nyolczszáz, akár nyolczezer utasához. Én hozzám, az orvoshoz, beteg, sebesült ember jött segélyért; testileg és lelkileg megsértett ember. Én a beteg ember kérésének eleget tettem és elláttam a segélyt és tanácsot kérő embert olyan módon, a mint azt nekem legjobb tudásom és lelkiismeretem parancsolta. Hogy ezen tanácsom következtében

az ő hajója és nyolczszáz utasa orvos nélkül maradt, az nekem, az orvosnak teljesen és tökéletesen irreleváns és nekem nem fáj az ő feje. Én csak a *beteggel* foglalkozhatom, a *mellékkörülményeket* nem vehetem tekintetbe.

A kapitány átment a parancsnokomhoz; (ismervén parancsnokom gentlemanlike fölfogását és nézeteit, tudom, hogy ott ugyan jó helyre fordult). A kapitány előbb panaszkodott, később kérte, hogy parancsolja meg nekem, vonjam vissza a bizonyítványt és beszéljem rá a kollégámat, hogy térjen vissza haladéktalanul a hajóra.

Parancsnokom az válaszolta, hogy az ő orvosa: „hajóorvos-főnök“; mint ilyen, az orvosi ügyekben teljesen függetlenül és önállóan intézkedik. Ha az orvos-főnök valakit betegnek jelent és a beteg érdekében intézkedik, akkor neki, a parancsnoknak, nem áll módjában ezen intézkedések ellen tiltakozni, mindaddig, míg azok a hajó-szolgálattal össze nem ütköznek. Miután pedig ezen esetben erről szó sincs, neki — a parancsnoknak — az orvos-főnök intézkedései ellen nem lehet kifogása. Ellenben melegen figyelmébe ajánlja a kapitánynak, hogy Óceánon járó hajókon nagyon kell vigyázni a hajó parancsnokának arra a körülményre, hogy ehhez hasonló, az emberi méltóságot mélyen sértő és meggyalázó inczidenseknek még a lehetősége is ki legyen zárva.

A kapitány az egész éjjelt azzal töltötte, hogy Colombo városának valamennyi orvosát végigjárta, olyan célból, hogy valamelyikük fogadja el a helyettesítést Sydneyig és vissza, Colombóig. A colombói (angol) angol orvosok dicséretére legyen mondva, hogy a midőn megtudták a helyettesítés szükségességének okát, egyetlen egy sem vállalkozott a helyettesítésre, jóllehet, hogy a szorult helyzetből kifolyólag, igen csábítóak voltak a feltételek.

Másnap délben azonban — nyolcz órai késéssel — a „N...“ mégis felvonhatta horgonyát és megindult sydnei útjára, még pedig — tulajdon orvosával!

A súlyosan bántalmazott orvos ugyanis fényes elégtételt kapott. Az öklöző durva embert, a hadnagyot, büntetésből rövid úton (és

hazulról jött sürgöny alapján) partra tették és helyébe a megengesztelt orvost újból felvették.

A „N . . .“-nak közvetlen közelünkben kellett elvonulni kifelé tartó útjában. A hajó leghátulsó részén állott az én „meteor„-szerű barátom és kollégám. Kezével vígan és boldogan intett felém Isten hozzádot. Kendőt azonban nem lobogtatott. Azt még most is az arcza előtt kellett tartania. De megnyugvással vettem észre, hogy az most már — *tiszta* volt.

OSZK

Országos Széchényi Könyvtár

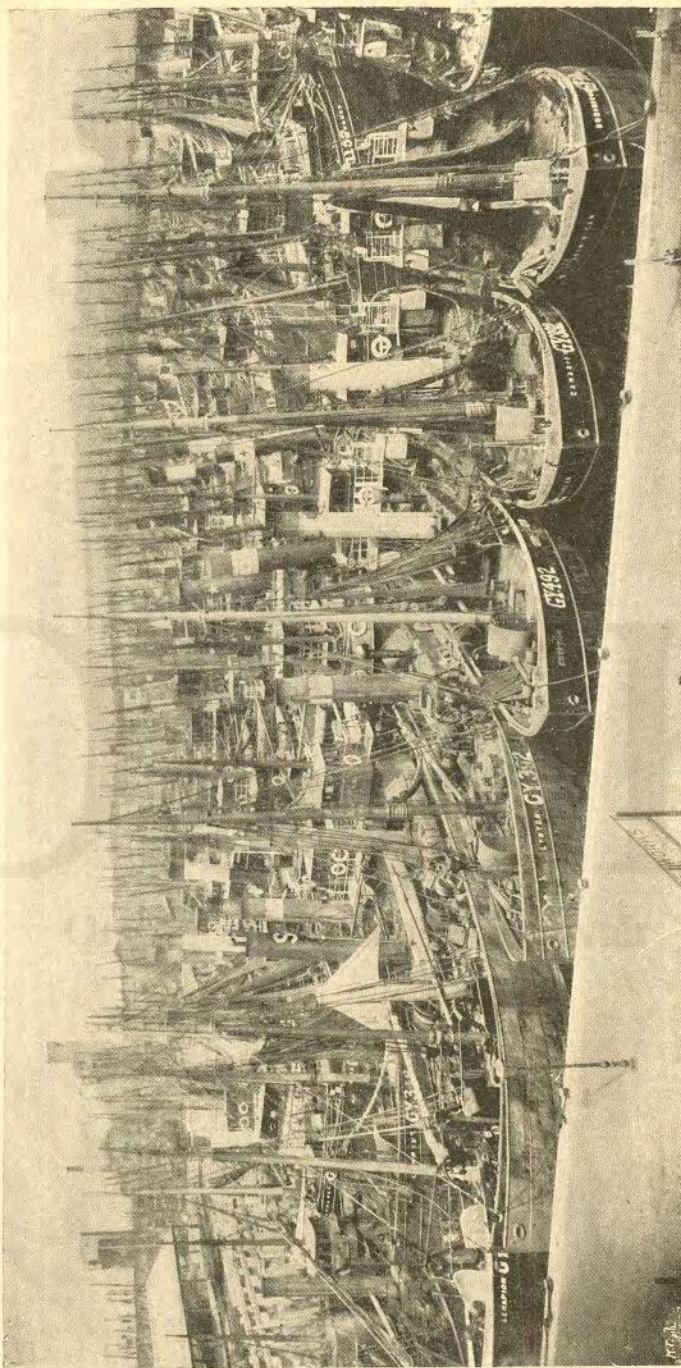


SZIKLÁHOZ VERT TEHERHAJÓ.

A TENGER NAPSZÁMOSAI.

A világkereskedelem góczpontjaiban, mint például Hamburg, Genova, Port Said, Bombay, Singapore, Jokohama, San Francisco kikötőiben a kikötőnek egyik részét rendszeren külsejükben egymáshoz teljesen hasonló egész flotta lepi el. Csak a lobogójuk mutatja, hogy különböző nemzetiségűek; más tekintetben annyira hasonlítanak egymáshoz, mintha ugyanegy társulat hajói volnának. Külsejük nagyon szerény. Majdnem az elhagyatottság benyomását teszik. Semmi csín, semmi dísz nem mutatja azt a gondozást és ápolást, a melyet a nagy személyszállító hajókon szoktunk látni.

Hosszú fekete testüket fakóra mosta a hullám és helyenkint szürkére koptatták a melljük fektetett kisebb kirakodó-naszádok. Árbocozatuk gyöngye; széles, magas kürtőjük felső harmadában a szokásos fehér vagy vörös csík van. Kötélzetük laza, vitorlarudjaik ferdén állanak, a lobogójuk kopott; meglátszik rajta, hogy



TEHERHAJÓK BELSŐ KIKÖTŐBEN.

nem szimbolum, hanem csak a nemzetiséget mutató színes vászondarab. Ezek a hajók a tenger — napszámosai, a teherszállítóhajók.

Olyanok ezek a tengerészetben, mint a vasúti közlekedésben a tehervonatok. Ha a gyorsan száguldó gyorsvonat zihálva és lihegve berohan az állomásra, az ott töltött néhány perczen át az állomáson levő embereknek a nap legfőbb eseményét teszi. Mindenki idegesen siet körülötte és nyugtalanul végzi körülötte teendőit, ha azok némi összefüggésben állnak az éppen ott tartózkodó vonattal. Ezen idő alatt a pályaudvar távolibb részében, messze az emberek ideges kapkodásától és érdeklődésétől áll a tehervonat kocsisora az ő végtelen hosszúságában és unalmat keltő szürke egyhangúságában. Senki sem törődik vele; mintha az emberek érdeklődése teljesen kimerült volna az elrohanó gyorsvonattal való foglalkozásban.

Hasonló sorsban részesülnek a tenger napszámosai, a teherszállítóhajók. Egészen háttérbe szorítják őket a mindenki által becézett és oly sokféle magánérdeknek szolgáló személyszállító hajók. A kikötőbe befutó személyszállítót már a semaphorok (jelző állomások a kikötő bejáratánál) bejelentik a kikötőnél; százával mennek eléje az emberek az apróbb vízijárművek minden fajtájával, még mielőtt horgonyt vetett volna. Üzletemberek, a kiknek az idegeit izgató és szervezetét koptató „business“-ében a beérkező „mail“ (postahajó) a legfőbb, a legfontosabb tényező; (a business góczpontja a „mail“;) reményteljes szállodások és vendéglősök, a postahivatal, a konzulátusok, mosónők, alkuszok, ügynökök, vezetők és a magánszemélyek egész serege várja és siet eléje meg reája. A személyszállító hajó a társadalmi élet központja arra az időre, míg a kikötőben horgonyoz, legyen az az idő csupán hat óra, vagy akár két nap. (Hadihajó heteken át is képes a kikötőváros lakosságának figyelmét ébren tartani.)

Azt a szegény teherszállítóhajót pedig, a mely ugyanazt az utat tette meg, a mely útja alatt, tekintettel azon körülményre, hogy annak megtevésére kétszer-háromszor annyi időre volt szüksége és

így hosszabb tengeri tartózkodása alatt jóval több veszélynek, nehézségeknek és előre nem látható eshetőségeknek volt kitéve, a kikötőbe való beérkezésekor alig veszik figyelembe. Kivéven azt a néhány embert, a kik üzleti vagy szolgálati okokból kénytelenek tudomást venni megérkezéséről, nincs senki, a ki megérkezését várta volna, vagy bejövetelének örvendene.

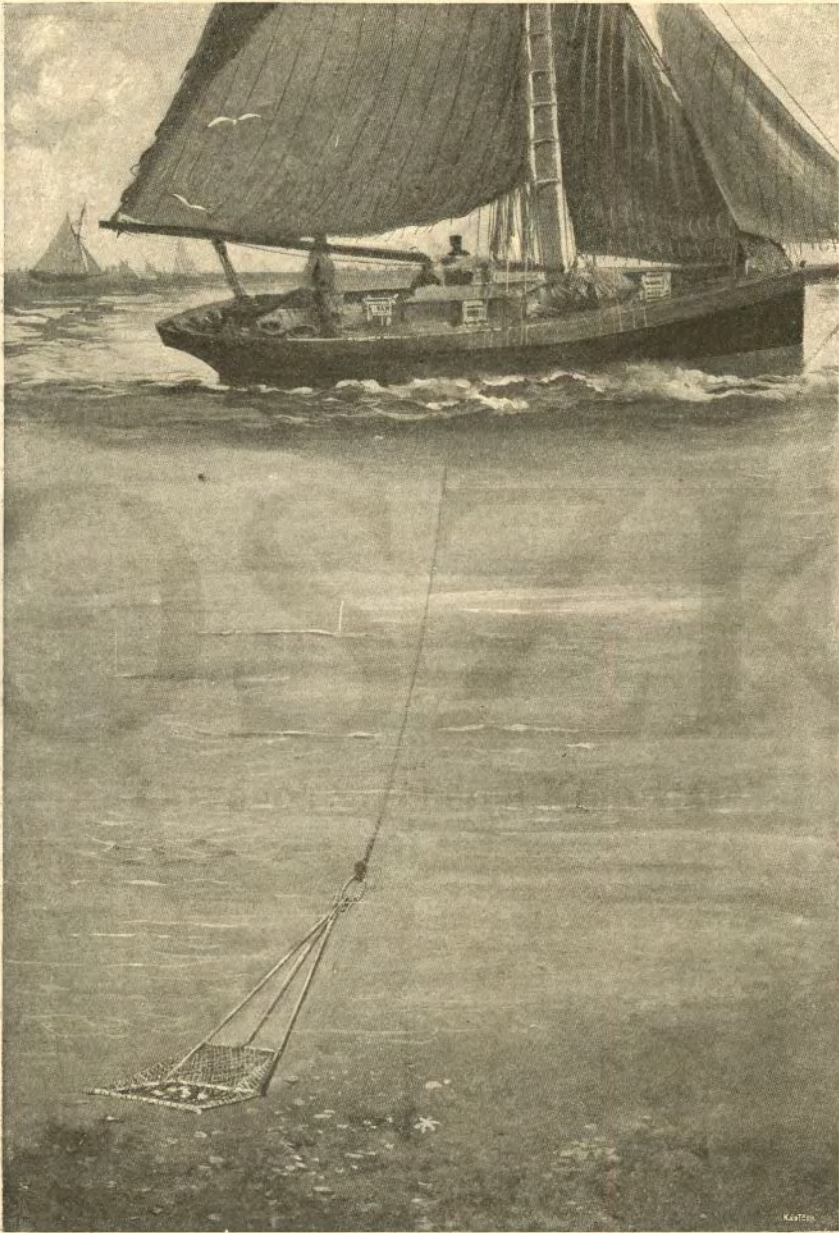
A társadalmi életünkben minduntalan mutatkozó és annyi embernek fájdalmat okozó mellőzés és igazságtalanság nem ér véget a szárazföld határaival. Átterjed az a tengerre is. Érinti a a legmagányosabb oceáni szigetet és ott, a hol csak három emberből áll a „társadalom“, az egyik már megéri a mellőzést.

Ilyen igazságtalan mellőzésben — mondjuk inkább: lenézésben részesülnek a teherszállítóhajók is.

*

Pedig milyen életet élnek ezek a teherhajósok, ezek a tulajdonképeni tengeri napszámosok! Hajójuk, ha mindjárt a legmodernebb szerkezetű is és erős, megbízható gépezettel van ellátva, akkor is nehézkes, nehezen kormányozható és a megterheltetése folytán csökönyös. Míg becézett testvére, a fürge, a karsú és könnyű személyszállító libbenve szökik föl a hullámhegy tetejére és olyan könnyedén siklik le róla a mélységes hullámvölgybe, hogy a rajta levők alig érzik meg a mozgásukat, addig a teherszállítóhajó, a tengerészlet hamupipókéje zihálva fúrja magát keresztül a szembejövő hullámhegyen, mert óriási terhével nem tud vele emelkedni és nagyokat zökkenve zuhan bele a völgybe, miközbe úgy döcög, mint megfagyott kátyuba az ökrösszekér. Míg az orrával belefúrja magát a hullámokba, a hátuljával annyira kiemelkedik a vízből, hogy a víznyomástól megszabadult propellerje a szokásos hatvan-hetven fordulat helyett megteszen kétszázat is. Valósággal berreg, mint a csengetyű.

Személyzete nagyon kis számú; ennél fogva az emberek idejének minden percze igénybe van véve. Szórakozás, játék, zene



OSZTRIGA-HALÁSZAT.

vagy jó konyha, a személyszállítóhajóknak ez a legfőbb vonzóereje, egészen ismeretlen a teherszállítóhajókon.

A teherszállítóhajók nagy számán a legénység összetétele ma is nagyon kevert, úgy jellem dolgában, mint nemzetiségre nézve. A szükség viszi rá a hajó kapitányát, hogy egy vagy más okból megfogyott legénységét ott egészítse ki, a hol éppen szüksége van rá, és azokból az elemekből, a melyek éppen rendelkezésére állanak. A teherszállítóhajók legénysége ugyanis könnyen cserél gazdát és akárhányszor jelentéktelen okból hagyja ott a hajóját. Elhagyja egyrészt azért, mert egy másik hajónak — ugyancsak legényhiányban szenvedő — kapitánya magához csalja, másrészt azért, mert az otthon elszegődött matróz az útközben érintett kikötők egyik-másikában, abban a reményben, hogy a kikötőben alkalmasabb, könnyebb módot talál a boldogulásra, nem tér többé vissza a hajóra.

Így például a nyolczvanas évek végén Ausztrália észak-keleti részében az embereket elfogta az arany-láz. Az epidemiaszerű láz átterjedt a hajókra is, a kiket véletlen ezen időben vetett Ausztráliának erre a vidékére. A hajók legénysége tömegesen hagyta el a hajókat és szegődött el az aranyat keresők táborához; és mivel az első időkben az aranyelet tényleg rendkívül nagy volt, a dezertálás még nagyobb mérveket öltött. A kikötőkben számos olyan hajó volt lehorgonyozva, a mely teljesen magára volt hagyva. Nemcsak a legénységhez tartozó személyzet hagyta el a hajókat, hanem a tisztek is, élükön a kapitánynyal.

Szórványosan ma is mindennapi dolog az, hogy a kikötőbe betérő hajóról egy-két ember megszökik. A külföldi konzulátusok teendőinek jelentékeny részét teszi az ilyen dezertálási ügyekben megindított hivatalos eljárás. De, mert a hajó sokáig nem vesztegelhet egy-két ember miatt, az az egy-két ember hiánya azonban a személyzet kis számára való tekintetből nagyon érezhető, a megszorult kapitány hirtelenében olyan módon pótolja a hiányt, hogy az ilyen kikötőkben mindig nagyszámban jelentkezők közül kiválogatja a kevésbbé — rossz anyagot. Ha pedig ez a kényszerített

legénységpótlás csak két-háromszor történik meg, akkor is előfordulhat az az eset, hogy ugyanegy hajón nagyon kevert társaság verődik össze. Így például láttam Adenben egy áruszállító hajót, a melynek utazási végpontja — Kelet-Afrika, Madagaszkár és Dél-Ausztrália érintésével — Új-Sealand volt, ilyen nemzetközi legénységet a hazatérő útján. A tizenhat emberből kettő néger volt, kettő arab, három német, hat angol, egy hindu és egy braziliai spanyol. A szakács — természetesen — khinai volt. A Keleten járó hajók szolgaszemélyzete (tehát nem a tulajdonképpeni hivatásos tengerészek) kevés kivétellel, mindig khinaiakból áll; a fontosabb matróz-állásokat is khinaiak töltik be, mint legkiválóbb tengerészek. A khinaiak annyira elismert kiváló tengerészek — matrózok — és olyan páratlanul ügyes hajószolgák, hogy még a japáni hajókon is khinai matrózok és szolgák töltik be a fontosabb állásokat.

Annak illusztrálásául, hogy minő kalandos utazásokat tesznek néha az ilyen hirtelenében fölfogadott hajósok, felhozom a következő példát: Honkongi tartózkodásunk alkalmával egy matróz jelentkezett korvettánkon azzal a jelentéssel, hogy ő néhány évvel mostani önkénytes jelentkezése előtt a „Saida“ korvettánkról szökött meg Kalkuttában. A szökésétől mostani jelentkezéseig lefolyt időt különböző járatú és nemzetiségű hajókon töltötte el. Így például Kalkuttából vitorlás teherszállítóhajón Newyorkba ment; innen amerikai hajón Melbournebe, Ausztráliában. Melbourneból kiindulva sokáig hajózott a csendes-océáni szigetek között Új-Guineában, a Bismarck-archipeláguson a Palau-szigetekig. Innen fölkerült Londonba, a honnan saját költségén átment Antwerpenbe, a hol hollandi hajóra szegődve előbb Dél-Amerika partjain járt és újból átszegődvén egy másik hollandi hajóra, Bataviába került és sokáig bolyongott a hollandi gyarmatokon. Innen fölkerült a khinai vizekre, míg végre ott találta Honkongban a „Zrinyit“. Meglátván a lobogót, a melyet Kalkuttában hűtelenül elhagyott, megszállta a honvágy és ezért önkényt jelentkezett. (Úgy láttam azonban, hogy a rendkívül kemény bánásmód, a melyben említett útjain a hajókon részesült és a



DELFIN VADÁSZAT.
(A HAJÓ ORRA ALATT LÁTHATÓ NŐIALAK HAJÓDISZ, AZ UGYNEVEZETT „GALLION-FIGUR“.)

OSZK



Országos Széchényi Könyvtár

tömérdek ütleg, a melyeknek nyoma még látható volt a meggyötört ember hátán és vállain, nagyban hozzájárultak a honvágy által létrehozott önkénytes jelentkezéshez.)

Hogy az ilyen nemzetközi személyzetű hajó kapitányának ugyancsak meggyűlik a baja a gyűlevész emberekkel, az természetes. Nemzetközi versengések az egymást ócsárlásban, vaskos tréfák, durva veszekedések meg a késig menő verekedések nem szokatlan dolgok az ilyen hajókon. A lázadások, összeesküvések, a tisztikar



A SÜLYEDŐ HAJÓ SZEMÉLYZETE BÚCSÚZIK A KAPITÁNYTÓL.

ellen még ma is előfordulnak. (Igaz, hogy a tengeren nem olyan gyakran, mint a — novellákban.)

A teherszállító hajók tisztikara, legelső sorban a kapitány, akárhányszor hősiesség magatartást tanúsít az elemek meg az emberek elleni küzdelmében. A kikötőben nyugodtan élő hajótulajdonosok a vagyontukat számtalanszor köszönhetik kizárólag azon önfeláldozó becsületes embernek, a kinek vezetésére bízták százezreket érő hajójukat. Ezen emberek az utolsó leheletükig küzdenek; nem is annyira a saját jólétükért vagy életükért, hanem azért, hogy hűségesen és

becsületesen eleget tegyenek a kötelességüknek. Megtörtént akárhányszor, hogy a menthetetlenül elveszett hajó kapitánya odakötöztette magát valamelyik árboczhoz vagy a hid korlátjához, hogy el ne hagyhassa a hajóját. Az emberek menekülnek; ő azonban marad. Együtt hal meg a hajójával.

Lehet, hogy ezt exaltácziónak tartják némelyek. Én nem tartom annak.

És hogy minő rettenetes drámák játszódnak le néha künn a sík tengeren úszó egyes hajókon, mutatja a következő eset, a mely majdnem ugyanazon időben tárgyaltatott London egyik törvénytörvény-székénél, a midőn ezen sorokat írom.

A „Veronica“ ezertonnás angol hajó az 1892. év november havában indult el Ship-Island-ből, a Mexicoi öbelben. A tizenkét főből álló legénység nemzetközi volt. Volt köztük három német, egy hindu, egy svéd, egy irlandi és egy néger. Az utazás tizennegyedik napján az egyik német matróz megpendítette azt az eszmét, hogy jó lenne a hajó tisztjeit legyilkolni, a hajót pedig birtokukba keríteni. Az összeesküvésbe bele nem egyezőket a legyilkolás fenyegetésével vették rá a közreműködésre. A mészárlást december nyolczadikára, az éjjeli őrség felváltása idejére tűzték ki, és azzal kezdték, hogy mindenekelőtt a fedélzeten levő matrózokat ütötték le vasdorongokkal; részben azokat, a kik nem voltak beavatva az összeesküvésbe, részint azokat, a kik nem akartak abban résztvenni. A kapitányt és a két tisztet, a kik a zajra a fedélzetre siettek, revolverlövésekkel támadták meg. Az egyik tiszt holtan rogyott össze, míg a kapitány meg a második tiszt, látván a fel-dühödött lázadók túlnyomó erejét, a kabinjaikba menekültek.

Miután a fedélzeten levő ellenszegülőket mind leütötték, a két elzárkózott tisztre támadtak. A lázadók leszegezték kívülről a menekült tisztek kabinjának az ajtóját és elhatározták, hogy éhhalállal fogják őket elemészteni. A harmadik napon azonban elhatározták hogy legyilkolják őket. A bezárt két tiszt ezen három nap alatt falat kenyeret nem kapott, sőt egyetlen csepp vízzel nem enyhíthették rettenetes szomjúságukat az Egyenlítő forráságában. Baltákkal és vasdorongokkal rohantak



KALAPÁCS-FEJŰ CZÁPA ÁLTAL VONTATOTT CSÓNÁK, VADÁSZAT ALKALMÁVAL.

OSZK



Országos Széchényi Könyvtár

be az elgyötört tisztek kabinjaiba és vadállati dühöngéssel gyilkolták le a szerencsétlen tiszteket.

Egy-két nappal később a gyilkos lázadók belátták, hogy ilyen kevesen nem vihetik előbbre a hajót. Elhatározták, hogy felgyújtják a hajót, ők maguk pedig csónakon fognak menekülni valamelyik arra vetődő hajóra és ott azt fogják mondani, hogy tűz ütött ki a hajójukon, az egész személyzet csónakokon menekült, de ezek közül kettő elpusztult a viharban. Két embert, a kik ezt az együgyű mesét nem tudták betanulni, — a svédet meg a hindut — egyszerűen agyonütötték és a vízbe dobták.

Napokig csavarogtak a tengeren, míg végre a „Brunswick“ német hajó került az útjukba. Ez fölvette őket és úgy bánt velök, a hogyan a bajtársi érzelmű hajósok a nyílt tengeren fölfogott szegény menekülőkkel szoktak bánni.

A hajótörés eseményének elbeszélésénél és jegyzőkönyvbe vételénél azonban a néger-szakács ellenmondásokba keveredett és a keresztkérdések súlya alatt elárulta a szörnyű mészárlás minden mozzanatát. A menekülőkből foglyok lettek, a kiket a „Brunswick“ kapitánya az angol partokra érve, átadott az angol hatóságoknak. — — —

Országos Széchényi Könyvtár

Jóllehet az ilyen vagy ehhez hasonló véres drámák csak ritkán fordulnak elő és túlnyomóan békés egyetértés uralkodik az alsórendű teherszállító hajókon is, azért az élet az ilyen hajókon vajmi terhes. Főképpen azonban végtelen egyhangú és unalmas. A hajó parancsnoka és néhány tisztje valósággal a társadalomból kizárt emberek módjára élnek míg a tengeren vannak, minden öröm, szórakozás és változatosság hiányában.

Ha akad valami változatosság, a mi az egyhanguságot megszakítaná, azon sincs áldás, abban sincs köszönet. Mert miben állhat a változatosság egy teherszállító hajón? Vagy viharossá válik az időjárás, a mi csak fokozza az amúgy is nehéz és felelősségteljes szolgálatot, vagy pedig a hajó mélyén — az űrben — elhelyezett

tömérdek árúban, a rakományban, történt valami hiba. S jaj annak a teherszállító hajónak, a melynek a rakománya megbomlik, azaz, ha az eredetileg kapott elhelyezéséből kimozdul. Hugo Viktor egyik regényében leírt egy jelenetet, a melyben viharos tengeren kötelékéből kiszabadult nagy ágyú ide-oda gurul az ágyúütegben és a legnagyobb mértékben veszélyeztetett személyzet a hajófal beütésének van kitéve, a mi egyenlő a megsemmisüléssel, a sülyedéssel. Az ágyú, mint a megveszekedett bika ugrik és gurul ide-oda, a szerint, a mint a hajó az erősen hullámzó tengeren elülről hátra bukdácsol, jobbról-balra dülöng, vagy rézsút sülyedez. A személyzet a legvakmerőbb kísérleteket követi el az ágyú megfékezésére, jól tudván, hogyha az nekimegy a hajófalnak, olyan rést üt rajta, a melyet be nem dughatunk a világ valamennyi vitorlavásznával sem. Végre sikerült egy matrónak — ugyanannak, a kinek hibája folytán az ágyú elszabadult, élete kockáztatásával az ágyút lefülelni, a mire aztán visszaviszik a talpaira és odakötözik, mint a lefülelt bikát a jászol elé.

Ez a kép jutott mindannyiszor eszembe, a mikor hallottam, hogy valamelyik teherszállítóhajón a rakomány megbomlása folytán beállt a katasztrófa. Ha ugyanis nem sikerül hamarjában rendet csinálni és ha a rakomány szétszóródása folytán megzavart egyensúlyt nem állítjuk helyre, akkor az a hajó minden perczen halálos veszedelmekben van.

Nem csupán a rakomány megbomlása okozhat tengeri drámát. Maga a szilárdul és biztosan elhelyezett árú is veszedelmessé válhatik fizikai tulajdonságainál fogva. Ilyen áruk például a robbanószer, különösen a puskaapor, mert rendszeren ezt szokták igen nagy tömegben szállítani; vagy a petroleum, sőt számos esetben a rakományok leggyakoribbja: a kőszén.

Robbanószer alatt nem kell csupán és kizárólag a közéletben robbanó anyagnak ismert árút érteni, mint például a puskaport, dinamitot, ekrazitot stb. Mint hajórakomány robbanó anyagoknak tekinthető valamennyi gyúlékony folyadék, sőt a máskülönben oly ártalmatlan portéka is, mint a minő a gyapot, len és kender.



HAJÓTÖRÖTTEK MENTÉSE.

OSZK



Országos Széchényi Könyvtár

Már a berakodásnál is a legmesszebb menő óvintézkedések vannak előírva. Az egész hajón nyomának sem szabad lenni a nyitott tűznek a berakodás ideje alatt. A kazánok előtt és a kürtőn szikrafogó készülékek vannak alkalmazva. A konyhában nem ég a tűz; a hajó helyiségeibe csupán az előírt „zárt lámpá“-val szabad belépni. Az újabb hajókon már az ily rakományú teherszállítóhajókon is villamossággal világítanak. A hagyományos berendezés és a szokások még 1800-ra emlékeztetnek, a faggyúgyertya korszakára; csak a villamos izzó-körte mutatja az 1900-at.

A dohányzás az egész hajón a legszigorúbban tilos. A gyufa használatát épen olyan szigorúan büntetik, mint a legszigorúbban fegyelmezett hadihajón.

Robbanószernek tekinthető az erősen maró sav is, különösen a kénsav, meg a salétromsav, a melyeket szintén rengeteg mennyiségben szállítanak teherszállítóhajón ipari célokra. Az ilyen anyag veszedelmei ellen nagyon okos és czélszerű a védekezés. Ugyanis a hajófenékre, a hová a savakat tartalmazó vasedényeket helyezik, vastag réteg oltatlan meszet, krétát, homokot, stb. helyeznek olyan célból, hogy az az esetleg kiömlő savakat fölfogja, fölszívja, vegyileg megkösse, hogy így a savak ne jöhessenek érintkezésbe a hajófenékkal, a melyet különben oly biztosan fölmarnának, mint akár az égő tűz és úgy át lyukasztanak mint az ágyúgolyó. Sósavat és salétromsavat, a melyeknek keverékéből tudvalevőleg még ezeknél is erősebben maró hatású folyadék jön létre: a királyvíz, sohasem szabad ugyanegy helyiségbe elhelyezni és elkülönítve is tetemes távolságnak kell a kettő között lenni.

Igen nagy veszedelmet hoz és már számos esetben okozott nagyszabású hajószerecsétlenséget a kőszén. Ámbár a rengeteg mennyiségű és óriás súlyú rakomány már csupán az egyenletes elhelyezés megbomlása folytán nagy veszedelemmel járhat, a mennyiben a hajót az egyik vagy a másik oldalára döntheti olyan nagy mértékben, hogy az erősen megdült hajót a legelső viharhullám fölfordíthatja, még veszedelmessé válhatik az állapot, ha meggyúlik a széngáz.

Az előbbi veszedelem ellen még lehet valahogy védekezni, oly módon, hogy a hajóürt apróbb rekeszekre osztják, a melyeket színültig megtöltenek, hogy meg se moczanhasson az, a mi bennük van; a gázfejlődést azonban az előírt óvintézkedések soha sem tudják egészen megakadályozni.

Jóllehet a szellőztetésről úgy gondoskodnak, hogy megfelelő arányú ventilátorokat alkalmaznak és szép időben az egész felületet szellőztetik, azért némely kőszénfajoknál, különösen az angol és



ÉGŐ PETROLEUM HAJÓ.

skót kőszénél, a melyek mint hajórakományok valósággal hirhedtek és félelmetesek, igen sok gáz gyűlemlik meg. A ventilátorok szélesnyílású, magas vashengerek. Annak jellemzésére, hogy minő óriási hullámok fordulnak elő viharos időben, szolgáljon annak a ténynek a felemlítése, hogy a ventilátorokra is, a melyek előírás szerint egy méterrel magasabbak a hajó pereménél, még ezekre is védőszelentyűket tesznek, nehogy a víz a nyílásokon beömölhessen. És a körültekintő óvintézkedések ellenére, elég magasra megy évenként



M. GONZÁLZ

HAJÓTÖRÖTTÉK MENTÉSE. (MORISON FESTMÉNYE UTÁN.)

azoknak a hajóknak a száma, a melyek ilyen okok folytán elpusztulnak. Még élénk emlékezetemben van egy szeneshajó drámája, a mely néhány évvel ezelőtt történt az Atlanti Océánon.

Egy német teherszállítóhajó (az Euterpe?) kőszenet volt szállítandó egy angol kikötőből Dél-Amerikába. Ámbár gőzerőre volt berendezve, vitorla alatt járt, fölhasználván a kedvező irányú és erejű szelet. A hajón háromezerötszáz—négyezer tonna angol kőszén volt. Néhány nappal az indulás után, egy délelőttön, csendes időjárás mellett a személyzet részben a hajó tisztogatásával volt elfoglalva, részben házi munkát végzett, azaz varrogatott, javítgatott. Ugyancsak valami kijavítási czélból a kapitány leküldte valamely gépészét a hajó egyik alsó helyiségébe.

A legnyugodtabb viszonyok között egyszerre óriási durranás reszkettette meg a levegőt, mintha egész ágyúüteg durrant volna el egyszerre. A hajó eleje néhány méter magas fekete füstoszlop kíséretében fölrobbant, magával ragadván a hajó orrát, a vezérárbócot, az ott levő csónakokat meg embereket. A rákövetkező pillanatban még hatalmasabb durranás hallatszott a hajó hátulján, miközben az előbbeni jelenet ismétlődött, de ezuttal még rémesebb, pusztítóbb erővel. Az egész hátsó rész a levegőbe repült és vele minden, a mi a fedélzeten volt. Nem maradt a hajóból egyéb, mint a felszakított testű hajóroncs. Olyan volt, mint óriási nyitott teknő. A csónakok mind elpusztultak és deszkadarabok alakjában úszkáltak a hajó körül. A hajó elhagyására nem maradt más mentőeszközük, mint a paraffa-mellgyűrűk. Ezeket derekukra kötve, ugrottak a megmaradtak a tengerbe, a megmenekülés legparányibb reménye nélkül. A legénység egy része a levegőbe röpült a két robbanással, egy kisebbik része pedig súlyosan megsebesítve nyögött a hajóroncson.

Nem sokáig nyögtek. A halálosan megsebesült hajó néhány percz alatt elsüllyedt és vele a rajta maradt sebesültek. Ellenben a paraffa-gyűrűkkel ellátott menekülteknek teljes erővel kellett igyekezniök, hogy a süllyedés helyén keletkezett keringő és zajló örvényekből elég gyorsan kiússzanak.

Egy angol hajón, a melynek iránya keresztezte az „Euterpe“ kurzusát, tompa dörrenésként hallották a robbanásokat, a két füstoszlopot azonban tisztán kivehették. Nyilvánvalónak tartották, hogy a szokásos tengeri drámák egyike zajlott le ebben a pillanatban. Irányukat megváltoztatva, a katasztrófa színhelyére siettek, a hová épen jókor érkeztek meg, hogy a végkimerülés határáig jutott néhány menekülőt még kihalászhassák.

Az illetékes tengerészeti hatóság vizsgálata kiderítette, hogy a szerencsétlenséget a hajó gépésze idézte elő azáltal, hogy nem az előírt biztonsági lámpát, hanem közönséges hajólámpát használt lenn a hajóürben. Jóllehet ez a tényálladék megczáfolhatatlan volt, a vétkes gépészt nem vonhatták felelősségre. Kivonta magát a büntetés alól azzal, hogy a robbanásnál elsőnek repült a levegőbe. A honnan természetesen nem is jött többé vissza.

A hajószerencsétlenségek okozójának egyik érdekes csoportja a különben oly ártalmatlan, sőt nélkülözhetlen és áldásos — vetőmag és főzelékféle. Magától értedődik, hogy csak olyan esetekben, a midőn túlzott nyereszkesedési vágyból vagy zsugoriságból a berakodásnál a hajótulajdonos nem tartja meg az ilyen árúk berakodásának szabályait. Szabály ugyanis, hogy búza, rizs, tengeri, egyáltalában minden gabonanemű, valamint a főzelékféle: paszuly, borsó, stb., ha nem rakják zsákokban a hajóra, ne egyetlen tömegben kerüljön a rakodó ürekbe, hanem a rakodó ürek rekeszekre legyenek beosztva, a rekeszeket elválasztó falak erős gerendákkal legyenek megerősítve. De mert az elrekesztés időbe és pénzbe kerül és sok helyet foglal el, a kevésbbé lelkiismeretes — és mondjuk: a kevésbbé ellenőrzött — hajótulajdonos egyszerűen telerakja a hajóürt válaszfalak készíttetése nélkül, vagy túlságosan gyenge válaszfalakkal és útra bocsátja a hajót az utazás biztos megtehetésére alkalmatlan módon.

Már most mi történhetik künn a sík tengeren a hajóval meg annak személyzetével, mialatt a hajótulajdonos nyugodtan kártyázik a klubjában, vagy pipázgat kényelmes otthonában, családi körben, vagy szórakozik a színházban?



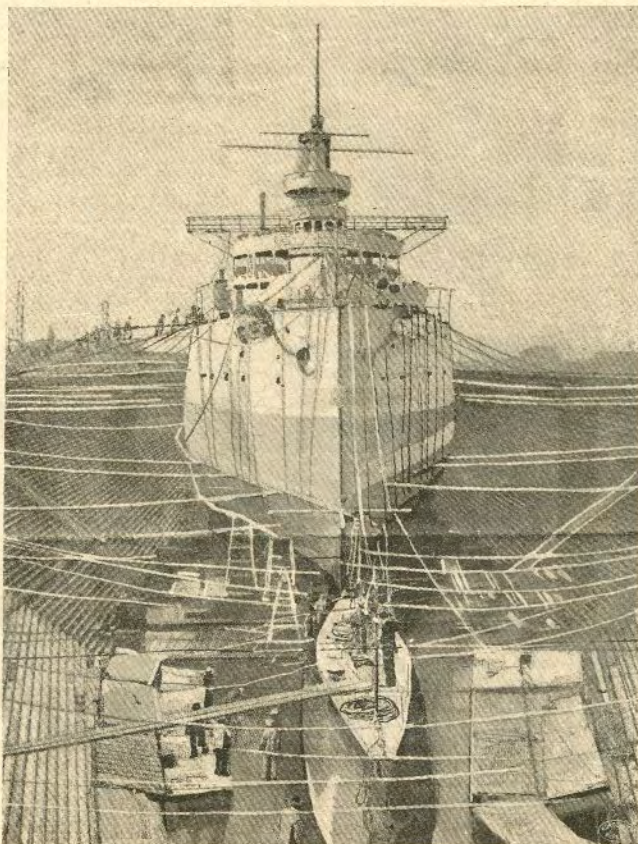
MENTÉS AZ ÉGŐ "GENERAL SLOCUM" HAJÓ KÖRÜL.

Mindenekelőtt az történhetik, hogy az erős hullámozás folytán megrázkódott búza vagy rizs jobban leülepszik s ezáltal a látszólag színültig történt megtöltés hézagossá válik. A rakománynak a fedélzettel párhuzamosfelszínnel bíró helyzete megváltozhatik, szétömlhet. A hullámozás folytán meglazult búza átdűl az egyik oldalra, a miáltal a hajó egyensúlya rögtön megbomlik. A megbomlott egyensúlyú hajót pedig helyesen és jól kormányozni alig lehet. Ennek folytán a legelső erősebb hullám fölfordíthatja az egész hajót. Ezért találkoznak a hajók a sík tengeren számtalanszor olyan hajóroncsokkal, a melyek a fenekükkel fölfelé fordulva úsznak a vizen.

A lazán berakott vetemény más úton is okozhat katasztrófát. Mondjuk, hogy a hajó léket kap és víz ömlik a hajóba. Ha a rakomány zsákokban van elhelyezve, akkor aránylag könnyű a léket belülről a zsákok segélyével, kívülről ponyvával bedugni. A laza tömegnél, mely a léken át kiömlik, az lehetetlen. Azonkívül nagy baj keletkezik abból is, hogy a magvak belejutnak a szivattyúzó csövek végébe, megdagadnak ott, elzárják a csövet és a szivattyúk használhatatlanná válnak. A mindig magasabbra emelkedő víz aztán elvégzi a többi. Az ilyen esetekben ugyanis a katasztrófa nem azáltal áll be, hogy a hajó egyszerűen elsüllyed. Előbb szétmegy, szétrobban. A vízben megdagadó gabona tudniillik térfogatában olyan hatalmas mértékben nő meg, hogy szétfeszíti a legerősebb alkotású hajót is, hacsak nem egészen vasból van építve.

Én láttam egy ilyen esetet Dsiddah kikötőjében, a Vörös-tengeren. Közel a kikötőbejárathoz árpával, rizsszel, kásával és borsóval megrakott arabs hajó összeütközött egy úszó árboczczal és léket kapott az orrán. A bedugult szivattyúk természetesen csakhamar fölmondták a szolgálatot és a betóduló víz gyorsan emelkedett a hajóürben. A megsérült hajó nehezen bevonult a kikötőbe; de még mielőtt hozzáfoghattak volna a rés betöméséhez vagy az árú kirakodásához, egyszerre szétment az egész alkotmány. Szétfeszítette a temérdek veteményes és főzelék. Úgy szétmállott, mint egy hordó, a melyről leütik a pántokat. Erről a feszítő képességről bárki meg-

győződhetik — kicsinyben. Töltsön meg egy faskatulyát száraz búzával vagy kukoriczával; kötözzé körül, vagy szegezze le jó erősen; fúrjon az alján egy parányi lyukat és állítsa az egészet egy tál vízbe. Az a néhány maroknyi búza, árpa vagy kukoricza éppen



PÁNCZÉLHAJÓ ÉS TENGERRAIATTI NASZÁD A JAVITÓ-DOKKBAN.

úgy szétrepeszti kis idő múlva a skatulyát, mint az a néhány száz vagy ezer tonna gabona a háromárbochos hajót.

Ezek és hasonló körülmények okozzák a nyom nélkül eltűnt hajók legnagyobb részének vesztét. Évenként számos hajó tűnik el úgy, hogy még tönkremenésének helyét sem lehet pontosan megállapítani. A magyar tengerészetnek is vannak ily szomorú eltűntjei. 1902-ben eltűnt nyomtalanul teljes legénységével együtt



AZ ÉLŐ RAKOMÁNYT VIZBE DOBJÁK A HAJÓ MECKÖNNYÍTÉSE SZÉLJÁBÓL.

OSZK



Országos Széchényi Könyvtár

az „Achille F“ nevű vitorlás az Atlanti Oceánon, 1903-ban pedig az „Adria“-társaság „Petőfi“ nevű gőzöse a Földközi tengeren, valószínűleg Sicilia közelében, a magyar-horvát szabadhajózási társaság „Klek“ nevű gőzöse pedig az Indiai Oceánon. Eltűnésük okát a legszorgasabb vizsgálat ellenére sem lehetett kideríteni. Érdekes és tengerészeti babona szempontjából sokat tárgyalt eset volt a „Petőfi“ eltűnése, mely ép oly nyomtalanul pusztult el, mint nagy költőnk, a kinek nevét viselte. Azt csaknem biztosra lehetne venni, hogy második hajót nem fognak többé híres költőnk nevére elkeresztelni, mert ily nevű gőzösre nem lehetne legénységet összehozni.

Künn a sík tengeren elég gyakran találkoztunk teherszállító hajókkal. A teherszállító hajó akárhányszor még ezer méter távolságban is alázatosan kalapot emelt előttünk, a mennyiben háromszor egymásután vonta be és húzta ismét föl a csonkarúdra (a hátsóárbcocznak ferdén hátrafelé álló vitorlarúdjára) vagy a lobogórúdra fakó, kopott lobogóját. Mi — mint hadihajó — csak a harmadik fölvonásnál viszonoztuk félvállról az alázatos köszöntést, mint, teszem föl, a szolgabíró viszonozza kocsi-jából az országúton a kubikos oláh alázatos köszöntését. Én nagyon demokratikus érzelmű és hajlamú ember lehettem már akkor is (más érzelmekhez úgy sem volt jogosultságom), mert mindannyiszor boszankodtam a két matrózunk fölött, a kik a köszönés viszonzásával voltak megbízva. A két matróz a paraszt-káplár mérhetetlen göggjével nézett le a szegény teherszállító hajóra és boldog volt, ha a lobogó bevonásánál fél méterrel becsaphatta a háromszor is köszönő „czibilt“. Valószínűnek tartom azonban, hogy az a teherhajós nem vette valami nagyon szívére a lenézést.

Csak nem fogja tán még „evel“ is terhelni úgy is súlyos rakományát!

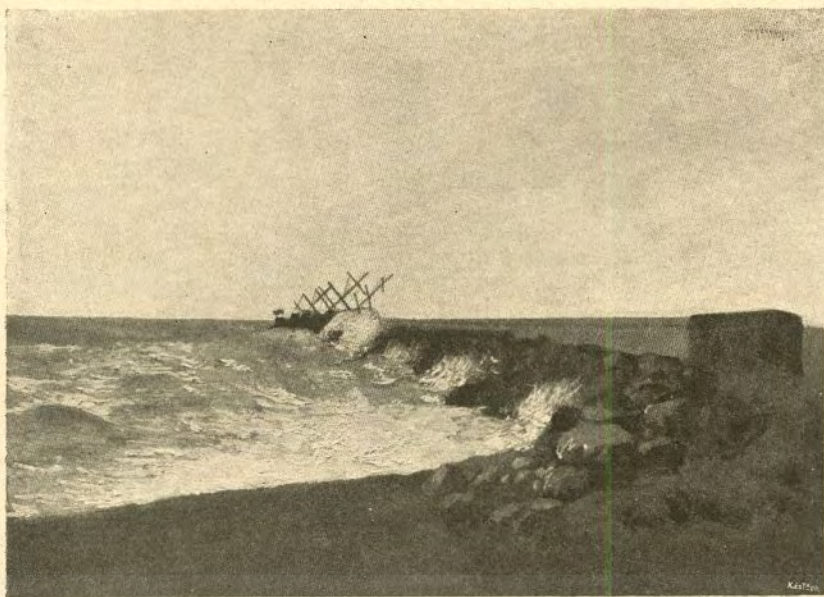
MÁSODIK RÉSZ.

EPIZÓDUSOK TENGEREN
ÉS SZÁRAZON.

I.

DRÁMÁK A TENGEREN.

Országos Széchényi Könyvtár



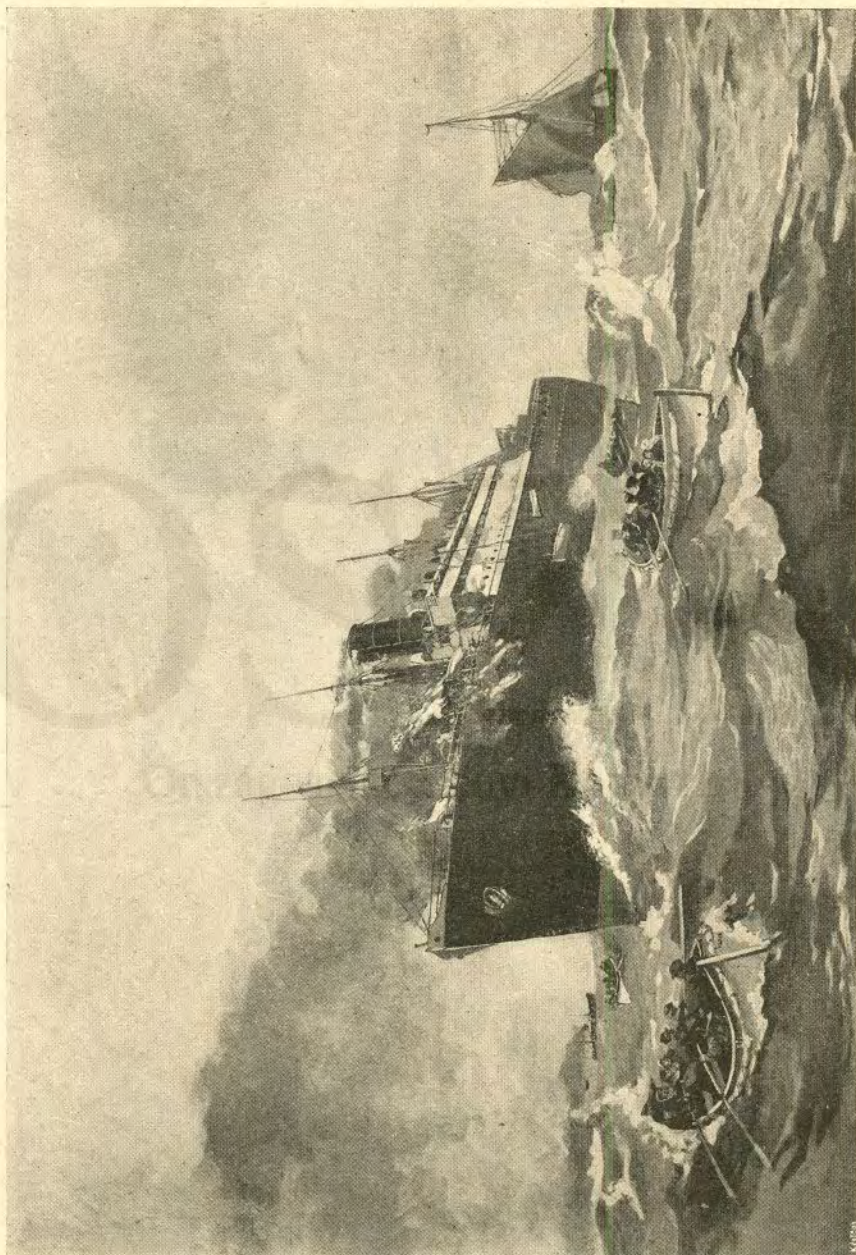
PARTHOZ VERT TEHERHAJÓ.

A tenger meg az Oceán örökös színtere a kifogyhatatlan drámáknak. Nap-nap után, évről-évre megköveteli a szeszélyes és veszedelmes víztömeg a maga áldozatait. Százakra megy évenként azoknak a hajóknak a száma, a melyek sohasem térnek vissza a kikötőbe, a honnan kiindultak és ezekre azoknak az embereknek a száma, a kik útközben, akár szolgálat teljesítésközben, akár szórakozásból, tudományszomjából, vagy hivatásból bocsátkozva a veszélyes elemre, nyomtalanul eltűnnek. Az ilyen tragédiák rendesen csak a legszűkebb körben — a közlőről érdekeltek körében — hagynak szomorú és bánatos nyomokat. A saját bajával elfoglalt nagytömeg, az eltompult és elfásult idegzetű nagyközönség vajmi keveset hall és tud azokról a drámákról, a melyekben családfentartó apák vagy a szülők örömet, reményét képviselő ifjak tömegesen lelik sírjukat a nyílt tengeren; a mikor a hullámok kavargásában ezer meg ezer méter mélységbe, a hideg sírba, egészségtől duzzadó emberek alámerülnek.

Annál többet reszketnek az itthonmaradottak, a kiknek valamely családtagjuk jár künn a messze tengeren. A Marconi-féle dróttalan távírás szívek és szívek között azóta áll fenn, a mióta először bocsátkozott ember, családtag, a tengerre. Tengerészkoromban én is ismertem ezt az ezer és ezer mértföldre szóló távírást. Nem kellett ahhoz semmi új fölszerelés; készen volt hozzá minden: két agyvelő, a mely gondol és két szív, a mely dobog. A tengeren utazó meg az otthon maradottak között állandóan és örökösen működik az áram, mert az áram fentartója is örök: a tenger.

Tulajdonképen az otthonmaradottak a nyugtalankodók és az aggódók. Mielőtt valamely családtagjuk a tengerre szállt, soha eszükbe nem jutott a tengerrel törődni; az ujsághireket csak annyi érdeklődéssel olvasták, mint akár a kishirdetést, vagy egyáltalában észre sem vették. És a mint a családtag tengerre szállt, az értük való aggodalom egy percze többé meg nem szűnik. A legkisebb betűvel nyomtatott „hajótörés“ a legelső szó, a mely a hírlap sok ezer szava között a szemükbe ötlük.

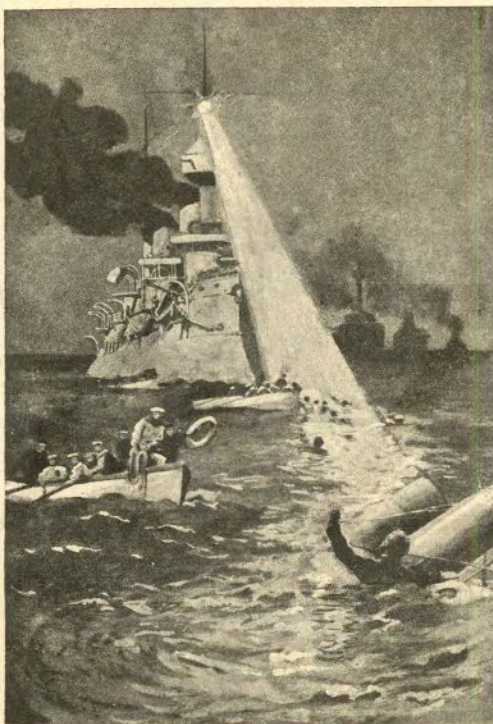
Mikor én tengeren jártam, özvegy nővéremnek (korán elhunyt édesanyám helyettesítőjének) gyermekei az elemi iskolákba járó kis leánykák voltak. A két kis leányka valóságos „tengeri lázt“ vitt magával az iskolába. Odahaza ugyanis a tenger és a tengeren járó nagybátyjuk volt a társalgás központja. A hírlapokban itt-ott fölmerülő „hajótörések“ valóságos viharokat idéztek elő a csendes kis otthonban. De nemcsak a szülői házban; a rokonok, a szomszédok s egyáltalában a kedves jóbarátok az örvendetes hírt közlők mosolyával köszöntettek be hozzánk reggelenként: „olvasták már? megint elsülyedt egy hajó!“ Képzeltető, mekkora örömet okozott a kellemes hírhezó kedves szomszéd. Esténként az ujságban megint „hajótörés“ volt a legtöbbet megbeszélte és megvitatott társalgási téma. Hogy az a hajótörés Capetown körül történt, én pedig ugyanakkor onnan legalább is nyolcz-tízezer mértföldnyi távolságban, Korea vagy Japán vidékén vitorláztam, az a szilágymegyei geográfusoknak nem tett különbséget. Elég volt egy „hajó elsülyedése“, hogy édesapámék nyugtalan éjszakákat töltsenek a legközelebbi levelémig, a



MENEKÜL'S AZ ÉGŐ HAJÓRÓL.

mely néha — nem az én hanyagságomból kifolyólag, hanem a rengeteg távolság miatt — csak hónapok mulva érkezett haza.

Hat-nyolcz éves kis hugaim látván és hallván azt a nagy érdeklődést, a mely házunkban a hajózás és tengerészet körül forog, a nélkül, hogy az összefüggést értették volna, szenvedélyesen gyűjtötték az adatokat édesanyjuk „mulattatására“. Lelkendezve futottak



MENTÉS A TENGEREN.

haza az iskolából, ha ott valamelyik idősebb leánykától valami ilyen tárgyú hírt hallottak és már a kerítésnél kezdtek nagy örvendezve és egymást túllicizálva kiabálni: „édes mamám, megint eltört egy hajó!“

Ez a meg nem szünő érdeklődés természetesen csak az érdekelt családoknál fordul elő. Máskülönb pedig annyira nyom nélkül siklik tova a közönség valamely hajótörés néhány sorból álló hire fölött, a mennyire nyom nélkül hullámszik tova a tenger azon hely

felett, a melyen száz meg száz viruló emberélet pusztult el pár perczzel azelőtt.

Csak egy esetre emlékszem — a „Bourgogne“ francia személyszállító hajó drámájára, — a mely a drámát kísérő mellékepezódok folytán megrendítő hatással volt úgyszólván az egész civilizált világra. Még nálunk is, Magyarországon, a hol helyzetünknel fogva — sajnos — vajmi keveset fáj a tengerészek feje, szokatlan nagy



A „BOURGOGNE“ SÜLYEDÉSE.

feltűnést keltett a „Bourgogne“ drámája. Pedig ugyanabban az időben számos más igen fontos világraszóló esemény zajlott le rövid egymásutánban. Ha emlékezetem nem csal, ezidőtájt érte el tetőfokát az északamerikai-spanyol véres tengeri háború, ekkor hágott tetőfokára az a példátlan izgalom, a melyet a Dreyfus-pör idézett elő; ez időtájt volt, hogy II. Vilmos, német császárt, a huszadik századnak ezt a legelső lovagját — budapesti látogatása alkalmával — szívére ölelte a magyar nemzet és röviddel ezelőtt

vagy ezután történt az egész világot megrázó szörnyett, a mikor Luccheni tőre halálra sebezte Magyarország imádott védangyalát: Erzsébet királynét.

És ezen részben érdekes, részben pedig izgató és megrázó események ellenére, a tőlünk sok ezer mértöldnyi távolságban történt hajótörés drámája napokon át tartotta izgalomban az embereket nem is az embereket, hanem egész nemzeteket! A „Bourgogne“ — az elsülyedt hajó — és a „Cromartyshire“, — a mely az előbbin a halálos sebet ejtette — napokig voltak a beszélgetés tárgya mindenütt, a hova a földgömbön ujságok eljutnak. És a színpadok modern drámaival csodálatosan megegyezőleg, nem a főesemény — a hajó elsülyedése — nyomta erre a drámára az izgalmat gerjesztő jelleget, hanem a mellékszereplők, az epizódok.

Máskor is elpusztult már egyszerre öt-hatszáz ember valamely elemi csapás következtében; az emberek — temperamentumoknak megfelelően — különböző intenzitású megdöbbenéssel vettek tudomást az esetről és azzal be volt fejezve a dráma. Miért volt tehát most ez a tartós érdeklődés, ez a határtalan részvét, a mely az annálisokban páratlan hosszú időn — egy egész héten át — kísérte a szerencsétlen áldozatokat?

Azért, mert máskor a matrózok kése nem hatott markolatig a rimánkodó asszonyok mellébe, a kik parányi helyért esdekelnék a csónakban gyermekük számára; az evező lapátok nem szakították be az életért görcsösen kapaszkodók koponyáit és nem rugdosták meg sarkukkal azokat az ujjakat, a melyekkel a fuldokló fogódzott a megtelt csónak peremébe.

Hogy hatszáz ember pusztult el egyszerre, azt az emberek a velük született vagy a nevelés által fejlesztett önzéstelenségük(?) ellenére csak eltűrték volna valahogyan és nem fájt volna a fejük olyan nagyon a mások baja miatt; de fölháborodott az emberiség, meg az ember, fölforrt a vér, a midőn kitűnt, hogy kétszáz ember, „vész- és viharedzett bátor hajósok“, a kik hivatásuknál fogva arra tesznek esküt, sőt mi több, a kiket arra nevelnek, művelnek és gyakorolnak be, hogy bizalmat és nyugalmat keltsenek az utasban,

a kiknek mindegyike azt a megnyugvást kell hogy keltse az utasban, a viharral, a tengerrel, a csónakkal, a mentőövekkel és kötelekkel ismeretlen laikusban, a félvállról nézett szárazföldi patkányban, — hogy önfeláldozó (!), gondos és szakértő segítője lesz ez a „barna arcú derék ficzkó“, ha komoly baj és veszedelem találná érni — és íme, kitűnt, hogy ez esetben a barna arcú derék ficzkók brutális gyilkosokká, gyáván késelő és rugdalázó bestiákká alakultak át akkor, a mikor a beléjük helyezett bizalmat és megnyugvást azzal kellett volna beváltaniok, hogy várjanak — néhány perczig; csak addig, a míg rájuk is kerül a sor. — — —

*

Az utóbbi időkben egész sora történt a hajótöréseknek, még pedig sokkal válságosabb és súlyosabb külső körülmények között, mint a minők között a „Bourgogne“ drámája játszódott le.

A tengeren találkozó két hajónak egymásközi manőverezésére, hogy összeütközés veszélyébe ne jussanak, nemzetközi törvények által megszabott szabályok állnak fenn, még pedig olyan szabatosan megírottak, hogy a tévedés lehetetlen. És ha mégis összeütköznek, akkor ez nem tévedés, hanem szerencsétlen manőverezés, vagy vis major folytán történt. Ilyen szabályok például, hogy vitorlás hajó, a mely oldalról kapja a szelet, köteles kitérni annak a vitorlásnak, a mely előlről kapja a szelet. A szél előtt vitorlázó mindkettőnek köteles kitérni. Ha két vitorlás fut egy irányban egyforma széllel, az tér ki, a melyik a szél felé (in Luv) fekszik. Gőzhajók valamennyi vitorlásnak kötelesek kitérni. Ha két gőzhajó éppen ellentétes irányban találkozik, úgy térnek ki, hogy mindakettő jobbra kanyarodik; minden más esetben az köteles kitérni, a melyik jobboldalán látja a másikat. Ugyanezek a szabályok kötelezők éjjel is, a midőn a hajók a kitűzött jelző lámpákról ismerik fel egymás helyzetét. Ködnél hangok által jelzik a hajók helyzetüket. Vitorlás hajók két perczenként erős harangozással és tülökkel jeleznek, gőzhajók éles füttyel. (A török hajókon harang helyet a gongot ütik).



ELSÜLYEDT NÉMET ISKOLA-HAJÓ: „GNEISENAU“.

OSZK



Országos Széchényi Könyvtár

És a szigorú szabályok meg a végletekig vitt vigyázat ellenére, mégis látjuk, hogy mily gyakoriak a balesetek. Hiszen csak maga Anglia évenként átlag kétszáz hajót és ötezer embert veszít el a tengeren!

Emlékezzünk a két évvel ezelőtt tönkrement német „Elbé“-re, a melyet egy angol hajó, a „Crathie“ vágott ketté derékon. Már nem emlékszem, hogy hány ember pusztult el — és jelenleg mellesé is, — csak arra emlékszem, hogy az „Elbe“ tisztikara meg a legénysége olyan férfias bátorsággal és nyugodtsággal hajtották



KAZÁN-ROBBANÁS.

vége a mentési műveletet a néhány perc alatt süllyedő hajóról — ugyancsak éjjel, — mintha valami „Brand Allarm“-ról (tűzvészgyakorlatról) lett volna szó horgony előtt, valamely kikötőben, tíz lépésre a molótól. A megmenekült matrózok száma úgy aránylott a megmentett utasok számához, mint 1 : 23-hoz. A „Bourgogne“-ről megmenekült matrózok száma úgy aránylott a megmentett (?) utasok számához, mint 60 : 10-hez! . . .

Most négy vagy öt éve a Jóremény-foka közelében, még az Atlanti-Oceán oldalán, egy angol hajón, a mely ausztráliai kivándorlókat szállított, tűzvész támadt. Részben az éppen uralkodó erős szél miatt, részben az óriás számú utasok közt lévő tömérdek asszony

és gyermek örületes félelme által előidézett esztelen és fékezhetetlen pánik miatt a tűzvész nem volt lokalizálható; a hatalmas vitorlás hajó leégett, a roncsa pedig elsülyedt. A hajón volt nyolczszáz utasból megmentettek a tizenkét csónakon mintegy hatszáz



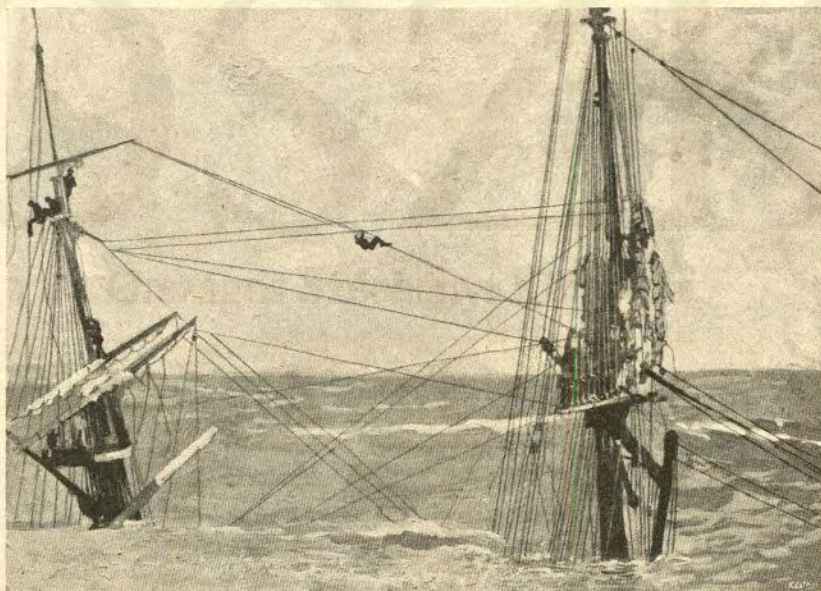
MENERÜLÉS AZ ÁRBOCZOKRA.

embert, a százhatvan főnyi legénységből pedig megmenekült tizenegy! Ez meg egy angol hajó volt.

Vagy egy másik példa:

Néhány évvel ezelőtt Kelet-Azsiában huzamosabb ideig voltunk együtt az „Iltis“ német ágyúaszáddal, a melylyel hol a déli, hol az észeki khinai vizeken találkoztunk, majd a koreai partokon versenyeztünk; néhányszor gyorsaságra is, — az „Iltis“ is vitorla alatt járt, mint mi, — néhányszor a manőverek precizitására és más tengerészeti erények gyakorlásában. Az „Iltis“ rozoga, vén ágyúaszád volt, száznyolczvan főnyi legénységgel. A mi korvettánk még ebben is versenyzett az „Iltis“-sel; a mienk tudniillik nemcsak vénebb volt egy évtizeddel, de mindenesetre kiérdemültebb volt a különben takaros ágyúaszádnál.

Egy alkalommal — ha nem tévedek: Csemulpo vagy Lü-csung kou kikötőjének közelében — csodálatos véletlen folytán úgy a mi korvettánkon, mint az „Iltis“-en ugyanegy időben tartatott meg a gyakorlat: „Menekülni a hajóról“ (Schiff-Verlassen). Miután ezt a komplikált manővert ugyanazon a hajón ugyanaz a legénység ugyanazon vezényszavakra már számtalanszor gyakorolta be kikötőben és nyílt tengeren, éjjel és nappal, szélcsendben és kemény szélnél, a gyakorlat, — a mely valamennyi tengeri manőver között a legkomplikáltabb, legnehezebb és azon tudat ellenére, hogy: hiszen csak gyakorlat, mégis mindannyiszor megdöbbenő — a hajó elhagyása ezuttal is a legcsekélyebb izgalom és félreértés nélkül tizennégy-tizenhat perc alatt be volt fejezve. Gondoskodva volt minden egyes emberről (ugyanígy történik ez minden tengeri hajón, legyen az



MENEKÜLÉS ÁRBOCZRÓL ÁRBOCZRA.

hadi- vagy személyszállító hajó, vitorlás, teherszállító hajó vagy gyors-hajó); gondoskodva volt minden szükségletéről, a mi az esetleg több napi kóborlásan csónakokkal a tengeren előfordulhat. Volt tápszerünk és ivóvizünk, tűzhelyünk, navigációs műszerünk. Ott voltak a

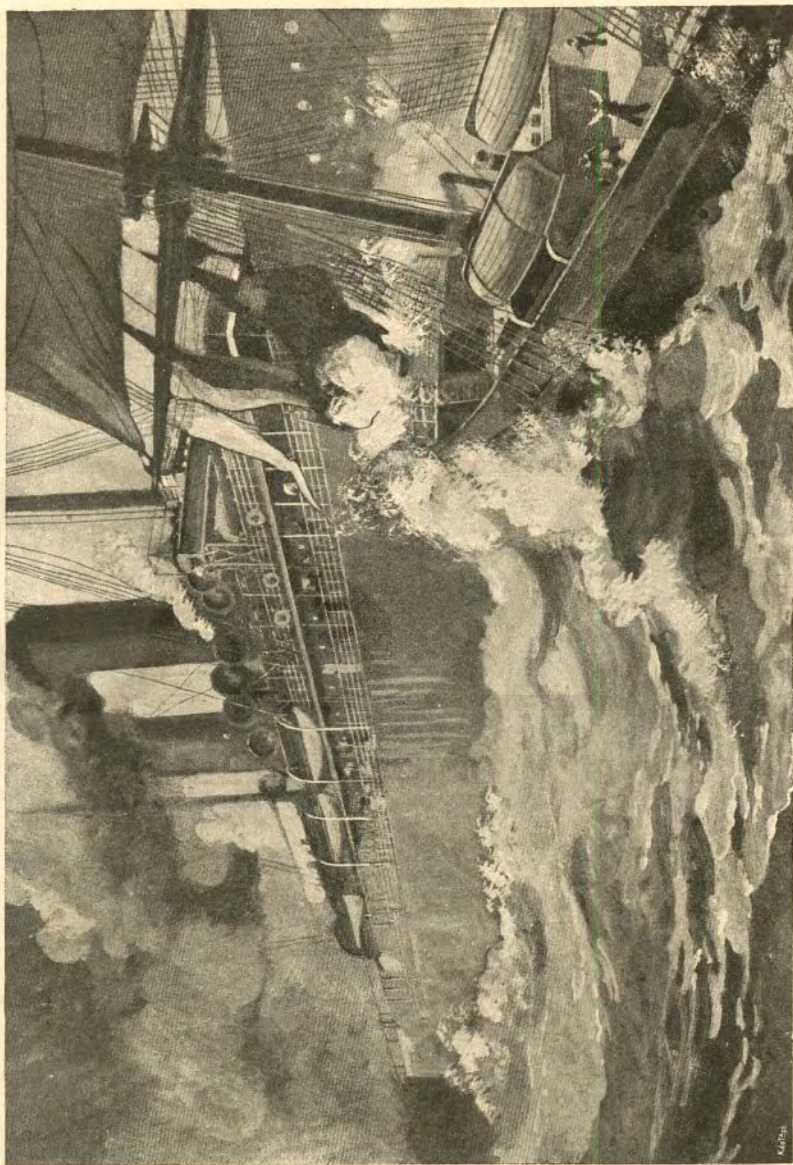
fegyverek és kis ágyúk, a hajónapló, a tájoló és kronometereink; minden csónaknak megvolt a parancsnoka és ennek helyettese; minden csónaknak megvolt a külön térképe és jól meggondolt külön rendelete arra az esetre, ha egymástól vihar folytán elszakadnának. A hajón volt hat fekvőbeteg és talán nyolcz-tíz könnyű beteg; ezek mind el voltak látva gyógy- és kötszerekkel. El voltunk látva jelző készülékekkel: lobogókkal nappalra és lámpákkal éjjeli jelzésre; voltak tartalékvitorláink és evezőink, stb.

És mindez, az emberek elhelyezése, a tárgyak átrakása, tizenöt perczzel a hajó elhagyására adott kürtjel elhangzása után végre volt hajtva és el volt intézve. Az „Iltis“ korvetta mintegy száz emberrel kisebb számú legénységével ugyancsak rövid negyedóra lefolyása alatt készen volt a manőverrel. (Mennyivel egyszerűbb ennél öt-hatszáz ember egyszerű elhelyezése csónakokban, különösen ha tekintetbe vesszük, hogy az illető hajón legalább is annyi csónaknak kell készenletben lenni, a hány személy befogadására a hajó rendezve van!)

És két évvel az „Iltis“-től való elbúcsúzásunk után — az „Iltis“ a Sárगतengeren maradt — az ágyúnaszádot utoléri egy tajfun a petsili öböl vidékén, a San-tung-Promontory világítótorony közelében, egy szirten! A hajó tönkrement „mit Mann und Maus“, a hogy németül mondják. A százyolczvan főnyi személyzetből talán heten menekültek meg. És mi történt a többi százhetvenhárommal? Ezek a parancsnok vezényszavára sorakoztak a fedélzeten, a melyen már térdig ért a víz; lassanként fölhuzódtak a kötélhágcsókra, az árboczokra és vitorlarúdakra; a vezényelt közös ima után háromszoros hurrahval éltették német hazájukat és császárjukat és azután elpusztult százhetvenhárom német férfiú a német lobogó alatt, éltetve a császárt és a hazát!

Tessék már most összehasonlítani a „Bourgogne“-t az „Iltis“-sel!

Emitt, az „Iltis“-en, a német férfiú, testben edzve, lélekben művelve és nevelve. Az öntudatos, bátor, erős férfiú, a ki az exaltációig hevül és lelkesül a hazáért, a lobogó becsületéért és a császárért. Az eszméért, a melyet az iskolában a tanítója, otthon



A „BOURGOGNE“ ÉS A „CROMARTYSHIRE“ ÖSSZEÜTKÖZÉSE.

az édesanyja önt beléje és nagyra neveli benne a higienikus testi és lelki edzés, a konzekvens ápolás, a lelkesítő példa, a nagyszabású nemzeti önérték.

Amott pedig, a „Bourgogne“-on, az ó-kelta hősök ivadékainak erkölcsi dekadenciájában enervált fiai; egy gyáva horda, kannibál csorda, a mely a fogával harap, késsel szúr, sarokkal tipor és ököllel zúz gyöngé, gyáva asszonyt, a ki nem tud úgy úszni és dulakodni mint ő, mert a vizes szoknyája körülcsavarja a lábait, a két karjával pedig gyermekeit tartja föl, hogy még a kis lábukat se érje a víz; a gyáva matelot, a ki evezővel ketté hasítja a koponyát, a mely fölmerül csónakja előtt a vízből és parányi helyért rimánkodik az életet mentő csónakban; a kötelességeiről teljesen megfeledkező tengerész, a ki a helyett, hogy kötelet kötne a gyöngé, öreg utas derekára, hogy így bocsássa le a csónokba, (a mint ezt a kötelessége előírja), a nyakára csinál hurkot az ujjából, hogy kidobja a csónakból az öreget, az erősebb jogút, a ki véletlenül előtte foglalt helyet a csónakban és aztán ő ül az elrablott helyre.

Ezek nem frázisok, nem túlzott, lehetetlen követelések, sem nevetséges morál. Ez egyszerűen kötelesség, önmagától értetődő becsületesség. A matróznak — és éppen a személyszállító hajó matrózának — tudnia kell és tudja is, hogy van elég hely a csónakokban mindnyájuk számára, hogy van a hajón annyi deszka, láda, gerenda, vitorlarúd, levágott árbocz, mentő-öv és száz meg száz úszótárgy, a melyen úszva, ülve, lovagolva megmenekülhet; tudnia kellett ez esetben, hogy a partoktól alig vannak száz tengeri mértföldnyi távolságra és olyan élénk közlekedési helyen, a melyen okvetlenül egy-két hajó halad át néhány óra múlva és így igen sok a valószínűség a megmenekülésre. (A mint hogy tényleg úgyis történt.)*

Mind e száz meg száz apróságoknak ismerete — a melyekről azonban az utasnak halvány fogalma sincs — meg kell, hogy adja

* A dráma *Sable-Island* közelében, mintegy száz mértföldnyire Halifax kikötőjétől történt. Igen élénk közlekedési hely az Alanti-Oceánon.

a matrózoknak ilyen esetekben legalább azt a részleges nyugalmat és önfegyelmezettséget, a mely elsősorban az utasok megmentését legalább megkísérelteti vele. Ehez az alapot viszont megadja a veszedelmes elemmel való ismeretség és megszokás és a gyakorlatok által beléje „drillirozott“ fegyelmezetség.

Hol maradt tehát a parancsnok vezényszavára beálló, önmagáról megfelelő discipina?! A fegyelmezetségben az automatikus



MENTÉS A TENGEREN.

cselekvésig menő vak engedelmesség? Hát a lobogó becsülete? Meg a nemzeti önérték? Hol van a „grand nation“ gloireja?

Szegény gloire! Nagyon megtépdetek téged szárazon és vízen. Ezek a sable-islandi francia matrózok nem tagadták meg a vérrokonságot a Rue-Goujoni bazárban annak idején szereplő dandykkel. A Goujon-utcai bazár égésekor a kinyalt és európai divatot parancsoló francia gavallérok és nemesek rugták agyon a francia úrnőket, a kik útjukat állták a menekülésben; „előkelő“ francia nemesek aranyfogantyús ébenfabotjukkal vágtek végig a fehérhajú matróna arcán és koponyáján, éppen úgy, mint a matelot az evezővel. A Goujon-utczában a vicomte-vőlegény sarokkal tiport

magának útát a komtesz-menyasszonyának csipkével borított szűzies mellén keresztül a kijárat felé, most meg a matelot ököllel ütötte ki a nő fehér fogát, a ki a gyermekét akarta a „a barna arcú derék ficzkó“ ölébe elhelyezni, hogy ő maga — az anya — legalább „megkönnyebbülten“ fulladjon bele a sós vízbe.

Resumé: a „Bourgogne“ utasai közül egyetlen egy szoknyát viselő ember, azaz egyetlen egy nő menekült meg, akkor és olyan körülmények között, a midőn százhusz matróz, tengerész *tudott* megmenekülni. No, ez az egy szoknya volt olyan hatalmas terjedelmű, hogy egy darabig árnyat vetett a — trikolorra.

OSZK

Országos Széchényi Könyvtár



EGY CSENDES ÉJJELÉN GAP-MATAPAN ALMTT . . .

A HAJÓMESTER CSIZMÁI.

— Kapitány úrnak alázatosan jelentem, hogy én, Giulio Zanelli
elsőosztályú hajószakács . . .

— És én Lorenzo Marghetti főszakácssegéd . . .

— Megjelentünk rapporton, — folytatá a szakács, — pedig mi . . .

— Nem is tudjuk, hogy . . . vevé át a szót a segéd.

— Miért vagyunk meg . . .

— idézve, mert mi soha . . .

— Nem követtünk el semmi hibát . . .

— Vagy olyasmit, amiért tisztességes . . .

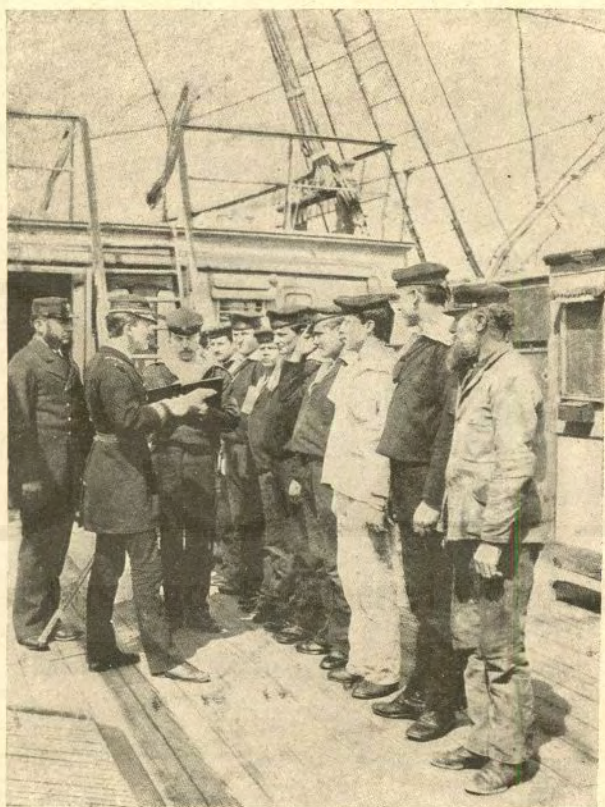
— Embert rapportra szoktak . . .

— czitálni. Tíz éve, hogy . . .

— A mennydörgős mennykőbe! Fogjátok be a szátokat és ne
beszéljetez ketten egyszerre, — szakította meg a kapitány a rapportra
czitált főszakácsot és az ő fősegédjét. — Rapportra hivattalak

benneteket, mert mialatt az összes legénység a fedélzeten volt és ti odalenn a korridorban kotyvasztottátok az ebédet, a melynek mizerábilis voltáért már külön-külön hat órai vasat érdemelnétek, elloptátok a hajómester csizmáit. Mit tudtok a dolgról?

— Hogy mit tudunk a dolgról? — kérdi a szakács, — hát semmit sem . . .



RAPPORTON (KIHALLGATÁS A HÁTSÓ FEDÉLZETEN).

— Tudunk róla, — folytató a sègéd; — hát nostromo* vagyunk mi . . .

— A ki magasszárú csizmában járt a fedélzeten a legénység között? Mi csak . . .

* Nostromo = nostro uomo, olasz neve a „Bootsman“-nak, annyi mint: fedélzetmester hajómester; legmagasabb altiszti rang.

— Szegény szakács és cukrász vagyunk, a kiknek nem kell a nostromo csizmája; nem vagyunk . . .

— Mi grófok vagy hercze . . .

— A mennydörgős mennykőbe, fogjátok már be a kerepelőt! Ha még egy szót szóltok, a míg nem kérdezlek, rögtön vasra veretlek benneteket.

A szakács és a segédje elhallgattak, persze egyszerre. Zanelli és Marghetti mindig és mindent egyszerre tettek, de különösen: egyszerre beszéltek. Tíz év óta járják együtt ő felsége hadihajóin a különböző tengereket és országokat; Zanelli mint „elsőosztályú“ szakács, Marghetti mint úgynevezett „cukrász“.

Megjegyzendő, hogy ő felsége hadihajóin, lett légyen az a császári és királyi hadihajó a földgömbnek bármely pontján, a cukrászdát, illetőleg a cukrászművészetet egyetlenegy tésztanemű képviseli: a „pasta gradellà“. „Pasta“ azt jelenti, hogy: tészta; „gradellà“ annyi, mint: „hajólépcsőbetét“. Az igen találó név részben a hasonló alaknak, de még inkább a minemiségének köszöni eredetét. Megjegyzendő azonban az is, hogy a hadihajók helyi és szolgálati viszonyainak megfelelően, különösen pedig a konyhára és az élelmiszerekre vonatkozó gondosságból kifolyólag más tésztanemű, mint a pasta gradellà nem is kerülhet az asztalra, a hol méltó társaságra talál a hozzá hasonlóan ízletes örökös konzervek között.

Ennek ellenére a szakács és cukrász — a „cogo e suo ajuto“, a mint őket a hajóinkon dívó ropogós olasz idiomában nevezik — benső barátok, hűséges czimborák voltak, a kiknek, eltekintve azon kis hibájuktól, hogy sütni-főzni éppenséggel nem tudtak, csupán egyetlen hibájuk volt: a két ember egy nyelvvvel beszélt. Sohasem kezdett meg a szakács mondatot, a melyet nem a cukrász folytatott és a melyet nem ismét a szakács fejezett volna be. Egy hangzatos „mennydörgős mennykő“-re aztán elnémultak és meg nem szólaltak volna újra semmi ígéretre, hacsak hat órai vasra vonatkozó ígéretre nem.

Úgy történt ezúttal is, a midőn egy bonyodalmas ügyben mint tanuk voltak rapportra idézve a „mennydörgős haragú“ kapitány

színe elé. A rapport a hajó hátsó fedélzetén — a fő- és hátsó-árbóc között levő részen — tartatott meg, a mely szent helyre a legénységhez tartozó halandónak különben csak három alkalomból van joga lépni: szolgálatban, rapporton és mint — halottnak. (De mint ilyenek, csak a nyílt tengeren.)

A kapitány mellett ott állott kárörvendő arczczal, jegyzőkönyvével, czeruzáját folyton nyálazva, a legénység mefisztója: a profósz, a hivatalos hajó-spiczli. Az egy czentiméterrel lazábbra kötött függőágy, az elejtett zsinórfoszlány a fődélzetén (a hajó-



A SZAKÁCS ZSIRT MERIT.

fegyelem szemüvegén nézve már szemétdomb), egy meggyújtott gyufa, az illetéktelen perczen megivott pohár víz, percnyi késés a fedélzetén az „Alle Mann auf Deck“ vezényszónál és más ehez hasonló nagyszabású büntények kipuhatólása és a vétkesnek „rapportra czitálása“ teszi ki a profósz hivatását. Profósz és szakács a hadihajókon annyi, mint az ellentétek megtestesülése. A profósz a tisztaság hivatalos őre, a szakács pedig a zsirfoltok és krumplihéjjak szülőanyja.

(A hajószakácsok edénmosogatásának módszere engem mindannyiszor a festő és a lazzaroni históriájára emlékeztetett. Egy festő ugyanis Napoliban keresett témát és modellt. A téreken lézengő

lazzaronik között megpillantott egyet, akinek kezei gyönyörűen formásak voltak és kedvet kapott azoknak lerajzolásához. Magához inti a lazzaronit és így szól hozzá:

— Egy lirát kapsz tőlem, ha hagyod, hogy lerajzoljam a kezedet. De előbb menj a kúthoz és mosd meg, mert bizony az piszkos.

A lazzaroni beleegyezik az alkuba és indul a kúthoz, mosdani. A kúthoz érve, egy pillanatig gondolkodik; aztán megfordul és jön vissza a festőhöz.

— Mondja csak, festő úr, melyik kezemet akarja lerajzolni?

— Melyiket? Hát az egyiket; nekem az mindegy. De miért kérded?

— Azért, hogy nehogy mind a kettőt megmossam!

Ezért állott a profósz kárörvendő arczczal, czeruzájával jegyzésre készen, a kapitány mellett, hogy bejegyezze a szakácsra és a czukrászra diktálendő büntetést. Legszívesebben ezt a büntetést írta volna be: „evezőtlen csónakba ültetendők és a nyílt tengeren magukra hagyandók“. Tényleg azonban — sajnálatára — ezúttal csak azon barátságos megjegyzéssel bocsáttatott el a két tanú, hogy: menjenek a mennydörgős menykőbe a piszkos fazekaikhoz és hogy fejfelé lógva köttetnek ki az árbóczra, ha a hajómester csizmái még egyszer — ellopatnak!

Ebből a megjegyzésből azonban most már kivehetjük, hogy a hajómester csizmáit ismeretlen tettesek ellopták.

A dolog a következőképpen történt.

Hajónkon a tengerészeti-akadémiának mintegy negyven növendéke volt. Hogy a fiatal nebulók gusztust kapjanak a tengerész-élethez, a nyári hónapokra ráteszik őket egy nagyon jámbor járású hajóra, egy kiérdemelt vitorlásfregattára, a melynek árbóczain és kissé régikeletű ágyuin praktikusán hajtják végre az éven át beléjük szorult teoretikus tudományt. A fregatt rendesen a hazai vizek közelében czirkál. Többnyire a Földközi tenger partjain száll kikötőről-kikötőre, kiválogatván azok legérdekesebbjeit; hadd örvendjen a sok gyerek az „idegen világnak“. Igaz, hogy az éjjeli szolgálat, utána a sajátkezüleg megvetendő függőágy, a mizerábilis konzervkoszt, a desztillált ivóvíz, stb. nem igen van inyére a finnyás és

elkényesztetett kis báróknak és grófocskáknak, de máskülönben — a hadihajók szigorú vasfegyelmének betartása mellett — meglehetősen szabad és kellemes életük van a hajón.

Hogy azonban „a pálmák ne nőjjenek az égig“, hát ott van a hajón közvetlen oktatóul és mesternek a hajómester, a ki nemcsak a közönséges matrózok nagymogulja, hanem az arisztokrata növendékeknek is — mint kizárólagos maritimus-oktatójuk — sok borsot tör az orruk alá.

A szóban levő hajómester híres volt szigorúságáról, helyesebben mondva: erélyes tapintatáról. Sehol sem repültek úgy a



A FIÓK-NELSONOK. TENGERÉSZNÖVENDÉKEK.

legények az árbóczra fel, mint az ő kommandójára és sehol sem működtek az evezők olyan filharmonikus ütemben, mint az ő csónakjain. A vén tengeri medve különben igen jószívú volt: szolgálatának utolsó húsz esztendejében sohasem czitáltatott egy malit (legényt) rapportra valami hibáért vagy mulasztásért; ő az efféléket házilag végezte el. Ha tudniillik közelében állott a vétkes, úgy a kezeügyében, akkor a lábával olyan furfangos módon tudta „hátról megszólítani“ az előtte állót, hogy az mint az orsó

penderült néhányszor a saját hossz tengelye körül. Ha azonban a mali lábtávolon kívül, például fenn a vitorlarúdon guggolva, hibás csomózás, vagy lassú oldozás miatt vont a magára az árbócz tövében álló nostromo elégedetlenségét, akkor az illető úgy üttetett tarkón harmincz méter magas pozíciójában a nostromo nehéz, vizes sapkája által, hogy csengett belé mind a két füle. A fiatal növedékek nem estek ugyan hasonló kezelés alá, de azért a praktikus kiképzetésükkel megbízott vén tengerészeknek volt alkalma bőven az önérzetökben gyakran megsértett fiók-Nelsonok és Tegethoffok haragját magára vonni. A meggyült harag végre titkos összeesküvéssé nőtt meg, a mely összeesküvésnek az volt a célja: bosszút állani a nostromon! A bosszú a nostromot az ő Achilles-sarkain, illetőleg az — új csizmáin kellett, hogy találja.

Úgy történt a dolog, hogy a hajómester még indulás előtt otthon egy pár új csizmát rendelt. Persze, nem olyan közönségeset, a melyet minden más halandó vagy szárazföldi patkány is visel; hanem olyat, a milyen csakis az Óceánt járó hajók hajómestereit illet meg: magasszárú, czombig érő, ráncznélküli csizmát, fényes orosz-lakkból. Mint a kakas, a szemétdombon a tyúkok és csibék között, úgy jár a nostromo az ő magas csizmájában a mezítlábos matrózok között a nehéz viharban, a mikor minden úszik a fedélzeten a bokáig érő vízben. A hajómesternek nem a sok évi szolgálat, sem a számos vészben, viharban szerzett tapasztalatok adják meg a nimbust, hanem, a magasszárú fényes lakkcsizmák. Pantalonban a hajómester csak primus inter pares; de csizmával a lábán, akkor — nostromo.

A csizmákat úgy tartotta, mint a hogy az értékes cloissonnévázákat tartják a selyem-etuiben; egész külön szekrényben állottak, a corridorban, a fedélzet alatt levő első emelet elülső részében, a kórház közelében. A szekrényt a mistro (hajóács) készítette a nostromo külön rendeletére; minden egyes csizmának külön rekesze volt. Heteken át csak a szemlélésükkel kellett megelégedni a boldog tulajdonosnak; hogy használja őket, arra, sajnos, még nem volt alkalma, mert az a nyomorult Földközi tenger a julius-augusztusi

hónapokban olyan szelíd, mint a kezes bárány; viharcsizmákra nincs szükség. Napjában többször állott a nyitott szekrény előtt és gyönyörködött az ő „fényes ikreiben“, a mely névvel a két járművet becézgette. A „caticher“ (a hajó susztere), a ki mint nem telivér tengerész, nem nagymértékben bírta a nostromo jóindulatát és ennek folytán gyakran esett a nostromonak kezeügyébe, illetőleg lábtávolába, az új csizmák révén meglehetősen emelkedett a nostromo



A NOSTROMO.

kegyeiben. Ő volt tudniillik az egyedüli szakértő és így az egyedüli együttérző szív, a ki lelkesült a ragyogó ikrekért.

Egy délután aztán — Sicilia szigetének partjaitól délre esik az emlékezetes hely — szörnyű tragédia érte a hajómestert. Délutáni iskolák tartattak a fedélzeten, a melyekhez a nostromonak természetesen semmi köze. Lement tehát a corridorba meglátogatni az ő szeretteit; felnyitja a szekrény ajtaját és abban a pillanatban kisebbszerű gutaütés környékezte: az egyik csizma hiányzott!

— Ki tette ezt? Ki vette el a csizmámat?! — üvölté a vén tengerész, nekirohanna a corridorban tartózkodó lézengőknek. Ezek

nem tudtak semmiről; nem láttak semmit. Ez időben kevesen voltak a corridorban: a matrózok ruhazsákjai elé állított ór, a lőporkamra óre és a két szakács. Hasztalan volt minden kutatás, vallatás; mint láttuk, a szigorú kapitány elé rapportra czitált szakácsok

— Sem tudtak egész . . .

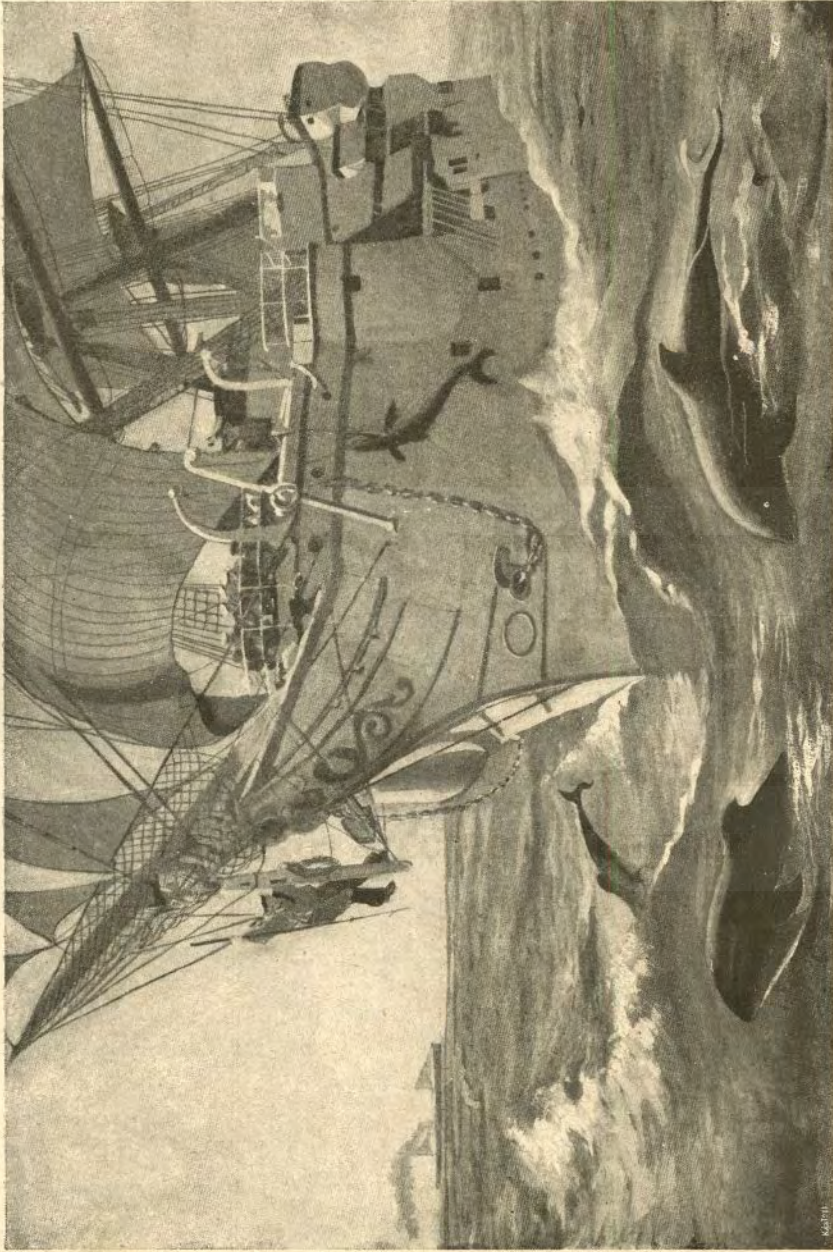
— Dologról semmit.

A profósz, hivatásának megfelelően, egész szenvedélylyelszimatolt a tettes után. Szimatja elvezette a — növendékek külön és a profósz hatásköre fölött álló csoportjáig, de tovább nem mehetett. Az elveszett csizma pedig elveszett úgy, mintha a — tengerbe dobták volna.

A nostromot lassankint a melancholiának csendesebb árnyalata fogta el. A súlyos veszteséget sehogy sem tudta elviselni. Ellen-séget szimatolt mindenkiben, haragosa volt mindenkinek. A „láb-távolság“ mintha nagyobb határokat kapott volna, mert a „megszólítások hátulról“ sűrűbbek lettek; a vitorlarúdra repülő sapka pedig tarkón intette a malikat a legkisebb hibáért. Bosszúsága, szégyene még fokozódott az által is, hogy az időjárás is ellene esküdött. Mert míg a Földközi tenger nyugati részében, a mikor még a néhai csizmák büszke tulajdonosa volt, ki nem jöttek a szép, csendes időkből, most, a keleti oldalon egyre-másra köszöntöttek be az óriási esőzéssel járó fergeteges idők. És a nostromonak mezitláb vagy komisz bakancsokban kellett gázolni a bokáig érő vízben, egyformán a többi matrózokkal. De igyekeztek is ilyenkor magukat tiszteletteljes távolban tartani tőle.

Mint minden seb, a csizma ellopása által ütött seb is lassankint hegedni kezdett a nostromo szívén, kivált miután a mistrónak meg a proviansmesternek együttes rábeszéléssel sikerült a hajómestert elhatározó lépés elkövetésére rávenni.

— Nézd, barátom, — magyarázá neki a mistro — az az árván maradt egyik csizma olyan, mint örökös, eleven tördőzés, a mely mindannyiszor emlékeztet az ikertestvérré. Ha én a te helyedben lennék, kapnám azt a csizmát és úgy röpíteném a tengerbe, hogy még a nyomát se tudnám többé. Sose búsulj, ha



STÓRÁROZÁS AZ ISKOLAHAJÓN: HALÁSZAT SZIGONYNYAL.

OSZK

Országos Széchényi Könyvtár



haza jutunk, kerül majd új csizma. Tégy a mint mondom: fogd meg azt az egy csizmát, dobd ki, hadd repüljön a tenger mélységes fenekére.

A leczke hatott. Egy csendes éjjelen — a Matapan fok alatt — sötét alak állott a hajó orrán, a mely alak előbb óvatosan körül-nézvén, hogy az oromágyú mellől nem leskelődik-e rája valaki, hosszú, fekete, csizmaalakú tárgyat húzott ki a kabátja alól és csendesen beereszté azt a sötét tenger zajló örvényébe, mélységes sóhaj kíséretében.

*

Az emlékezetes csizmahistóriára lassankint a feledés fátyola borult. Csak néha-néha tört ki fájdalmas sóhaj a sorslátogatott hajómester széles melléből és csak itt-ott hallatszott elfojtott kár-örvendő vihogás a vásott növendékek csoportjában, ha a csizmátlan *nostromo* a szemhatárra került.

Egy alkalommal — vasárnap — a hajóparancsnok általános hajószemlét rendelt. Ilyenkor a hadihajónak a rendnek és tisztaságnak a vízen úszó mintaképe. A máskor olajtól csepegő géprészek most olyanok, hogy a parancsnok fehérkeztyűs kezén nem marad zsírfolt, ha végighúz rajtuk a tenyerével. Az ágyúcsöveken belül a lehelet szétfut, mint a tükrön; a szakácsok a trópusokra emlékeztető hófehér öltözetben állnak *kívül* kifényesített edényeik előtt; arczukról az izzadtság úgy le van törölve, mintha még sohasem szaladt volna róla az izzadtság a leveses fazékba. Minden zsáknak, ajtónak, szekrénynek nyitva kell lenni, mert a mint az Isten szeme mindent lát, úgy néz be a parancsnok hajószemlekor a legrejtettebb zúgba, a legjelentéktelenebb szekrénybe.

A hajómester boldogabb időkre emlékeztető sóhajjal nyitja fel a néhai csizmák szekrényét, a néhai fényes ikrek bölcsőjét és a mint benéz, hát most majdnem igazán beleütött a mennydörgős mennykő: az ellopottnak vélt csizma ott volt a régi helyén, tisztán és épségben!

— Ki tette ezt ide! — ordította a nostromo, a mint meggyőződött, hogy a csizma nem vízió, hanem csizma. — Ki az a gyilkos kéz! — ordítá, még pedig egészen helytelenül; mert a kéz akkor volt gyilkos, a mikor a csizmát elvitte, nem pedig most, a mikor visszahozta.

A szemle alatt a parancsnok odaért, a hol a szolgálata a hajómester helyét jelöli ki; csaknem könyezve beszélt el a parancsnoknak szomorú sorsra jutott csizmáinak históriáját, nem mulasztván el megjegyezni, hogy az fáj neki legjobban, hogy csak nem is sejti, ki lehet a tettes.

A parancsnok igyekezett valamiképpen megnyugtatni a méltán felháborodott vén tengerészt. A mikor aztán a növendékek csoportjához jutott, a következő rövid, de tartalmas beszédet intézte hozzájuk:

— Fiúk, ha panaszotok van a hajómester ellen, akkor jelentétek azt nálam, rapporton. De ha még egyszer ellopjátok és különösen ha megint *visszalopjátok* a csizmáját, akkor addig fogtok állani mezitláb a kötélhágcsókon, a míg tyúkszem nő a talpatokon. Abtretien!

Hazaérvén a kikötőbe, néhány nappal később a hajómester egy pár gyönyörű csizmát kapott ajándékba — ismeretlen tisztelőitől.

II.

A KABINBAN.

Országos Széchényi Könyvtár

Tündöklően ragyogott le a déli éggömb legragyogóbb csillagzata, a Déli Kereszt.* A hét csillagból álló képlet némely csillaga ragyogó és fénylő, mint az Uranus, Venus vagy a Sirius. A párával telített forró levegőn át homálytalan, tiszta fényben tündököl a sötétkék égboltozat. A feltornyosuló sötétkék hullámok habja megvillan a rezegő csillagfényben és azután összeomlik, összefolyik zúgó, zajló morajjal. A megtört hullám örvényébe szédítően zuhan le a korvetta. Messze kinyúló ormányával belefúrja magát a habokba, a másik pillanatban pedig hirtelen s merészen felemelkedik, mint az ágaskodó paripa. A kötélzetről gyöngyesőként hull vissza a sötét oceánra a magával emelt víztömeg; olyan, mint a sörényét rázó oroslán.

A vitorlák duzzadtan hordanak; néha meg-megcsikorognak hatalmas csigáikban. A nedves kötélzet meg van feszülve, mint megannyi hegedűhúr. Az erős délnyugati monszun, a mint átcsap a kötelek között, zúg és bőg. Ilyen lehetne a gigászok zenéje valamely gigászi hangszeren. A harmonikus kíséretet megadja hozzá az árboczok körül hevert matrózok hortyogása. Körbe feküdve, a leggroteszkebb helyzetben összekuporogva, „nyugosznak ők, a barna fiúk“, dúló viharok után.

Fönt, a hátsó fedélzet emelvényén, pihen a tisztikar. Már a mennyire a hajó hánykolódása mellett pihenésről szó lehet. Az egyik karjaival görcsösen ragaszkodik a gyorstüzelő ágyú talapzatába, mialatt lábai között görcsösen tartja a sörös palaczkot. (A pohár

* Csak az egyenlítőnél délre, azaz a déli földtekére való jutása után kezd láthatóvá lenni.

a zsebében van.) A másik egy lelógó vitorlakötél-véggel kötötte körül a derekát, lábaival nekitámaszkodik a párkánynak. Egyik kezében a palaczk, a másikban a pohár. Megesküszik reá, hogy ez a legalkalmasabb szituáció, ha az ember aludni akar. Hárman-négyen háttal egymásnak dűlnek, lábaikkal nekitámaszkodnak az ágyúknak. Csak úgy szóval kocczintanak, hogy le ne öntsék a hús itallal a bokkharai szőnyeget. Bokkharai szőnyege mindegyiknek van. E nélkül tengerésztiszt éppen olyan kevésbé képzelhető, mint például huszártiszt féltuczat — függő nélkül az óralánczán.

A friss italt — a mely legfeljebb + 20° C *hideg* — vagy a tengerben szokták behűteni, vagy pedig, a mi tanácsosabb, az árbocon. Az előbbi módszer abban áll, hogy az ember ráköt egy kötéltre egy féltuczat palaczkot; ezt bebocsátja a tengerbe vagy húsz méter mélységbe, ott hagyja egy óráig s aztán felvonja. Igaz ugyan, hogy ezért nem valami nagyon hideg, de legalább jó sósízű a benyomult tengervíztől, és így az ember nem rontja vele a „Büchsenfleisch“, „Pöckelfleisch“, meg „Salzfleisch“ által már úgysis elrontott gyomrát.

Hogy miért tanácsosabb a sört húsz méter magasan az árbocon behűteni, mint húsz méter mélyen a tengerben, azt megmondhatnák — a czápák. Ezek a kedves jószágok ugyanis nagy előszeretettel viselkednek a palaczkosör iránt. Különösen azt a fajt kedvelik, melyet a tengerbe bocsátanak, behűtés végett. Mi legalább úgy tapasztaltuk, hogy a hajó gyomrában elhelyezett ládákából a bestiák sohasem itták meg a sörünket, de a tengerbe bocsátott palaczkjainkat meglehetősen gyakran.

Hogy ne kelljen velük osztozkodnunk, azaz, hogy ne mindig a czápák kapják a nagyobb részt, begöngyöltük a palaczkokat nedves kendőkbe és felkötöttük jó magasan az árboczra, a hol az erős szélben a kendő vize gyorsan elpárolog és vele az itálnak néhány hőfoka is. Magától értetődik, hogy a palaczkokat gondosan megszámláltuk, számítván azon körülményre, hogy a matrózok, a kik tudvalevőleg nem esküdt ellenségei a behűtött itálnak, néha-néha koczkáztatnak egy kis felkúszást az árboczokra, állítólag csupán szolgálati buzgalomból.

Tehát: „kényelmesen“ heverünk a bokkharai szőnyegen, isszuk a „behűtött“ sört, „gyönyörködünk“ a viharhullámokban meg a Déli-Keresztben és tárgyalunk témákat, a melyek nem is olyan régen, legfeljebb egy évvel ezelőtt itthon, Európában, még ujdonságszámba mentek.

A hullámok igazán szépek, hatalmasak. Valódi oceáni viharhullámok. Harmincz lábnyi magasra tornyosulnak föl, beláthatatlan hosszúságban és aztán gyorsan s hirtelen megtörnek, ugyanolyan szédítő mély örvényt alkotva, mint a minő ijesztő magasra kapaszkodtak előbb. Azok a hullámok, melyek nem a hajó tövében törnek meg, hanem lágy ölelésükkel ráborulnak a hajóra és elöntik annak a fedélzetét, úgy hogy emberek, állatok, csigák, kötelek és csónakok csoportokban úsznak és gurulnak a fedélzeten, azok nem számítanak; azok hibásan törtek meg.

Miután azonban az embernek aludnia is kell, itt fenn a cassaretten azonban nem igen lehet, aztán meg nem is szabad — a mi természetesen a mérvadó akadály — nem marad más hátra, mint lemenni a kabinba.

Felgöngyöltem szép kis bokkharámat és lebukdácsoltam a cassaretről a fedélzetre. Itt végigbotorkáltam a lejáró-lépcső nyílásáig, félrehúztam annak a fedelét és — felsóhajtottam.

A hajó belsejéből felszálló gőz és pára csapta meg az orromat. Micsoda pára, micsoda gőz! Kétszázharmincznyolcz embernek napok óta meggyűlt lehelete (tudniillik napok óta minden nyílás vízmentesen el volt zárva); a hónapokra felhalmozott élelmiszerek, a gépolaj, nedves csepű, kátrányos kötelek, átizzadt és átázott ruhadarabok, kihűlt konyhaedények kipárolgása és kigőzölgése együtt és egyszerre csapta meg az orromat.

De hiába, le kell menni — aludni.

„Lasciate ogni speranza“

Gondolám magamban.

„Denn da unten ist es fürchterlich!“

A corridorban égő olajmécsek halványan pislogó fénye sárgára festette a közelben levő tárgyakat. A függő-ágyak és bennük a

matrózok katonás egyöntetűséggel himbálóztak ide-oda, a mint a hajó jobbra vagy balra dült a hullámhegy tetején, vagy az örvény mélyében. Az élelmi-raktárnál, a lópor-kamránál, meg a fűtetlen gépnél álló örök irigyen és álmosan pislogtak a boldog, alvó bajtársakra. Pedig azok igazán nem irigyelendők. A matrózok olyan sűrűn feküdtek egymás mellett, hogy a hordóba préselt norvég hering bálteremben képzelhetné magát hozzájuk képest. Bámulatos az a találékonyosság, a melylyel a matrózok, a fojtó hőségben feküdvé, enyhülést keresnek. Sokan lábaikkal nekitámaszkodnak a corridor hideg vastetejének, a fedélzet alsó lapjának. Egynéhány belekapaszkodik azokba a vaskapcsokba, a melyeken a függőágya lóg és csak úgy lebegve fekszik, mint a Mohammed koporsója. Hanem azért alszik, mint a bunda. Hiszen azért matróz. A legtöbbnek kilóg mindakét lába, a melyekkel barátságosan végig czirogatták az arcomat, a mint mélyen meggörnyedve, csaknem négykézláb, végig-haladtam alattuk a kabinom felé.

Átizzadtan és kimerülten értem a kabinomba. Betoltam az ajtaját és — visszahökkenem. Párolgott ki belőle a hőség meg a néhány napi nem „szellőztetés“. Nem, ide nem megyek be, mondám magamban; itt lehetetlen élni. Igen ám, de valahol mégis csak kell aludni! De hol? A fedélzeten? Ott nem lehet, mert az embert minduntalan végig önti az átcsapó hullám. A karréban, a tisztiszalonban? Ott ugyan lehetne, de nem szabad. Ezt szigorúan tiltja a hajó-etiquette és még szigorúbban a hajó — első tisztje.

Tehát nem marad más hátra, mint a kabin: ugyanaz a kabin, melyben tegnap és tegnapelőtt is aludtam, meg hónapok és évek óta és fogok még évekig aludni. Előre.

Beléptem: elszántan és daczosan. Hiszen másképp úgy sem tehettem volna. Egy előnye azért mégis volt a kabinomnak; csak-hogy még ma sem tudom, hogy mi volt az; a forróságnál nagyobb bűz, vagy a nagyobb bűznél kisebb forróság? Az egyikben azonban kárpótlást találtam.

Sem az egyik, sem a másik nem bántott olyan nagy mértékben, mint ezen az útunkon. A kabinom ugyanis minden zúgában tele

volt tömve a legheterogénebb tárgyakkal, a melyeket a kikötőkben összevásároltunk. A derékaljat Indiának, Perzsiának és Arábiának egy-egy szőnyege képviselte. Az ágy alatti szekrényben tienczini cloissoné, kiukiangi korsók, japán servicek, sazuma vázák, kágá tálak, nankingi selyem, hongkongi legyezők, vutcsangi könyvek és sumatrai bambuszfaragások voltak felhalmozva. Az álló szekrények tartalma bronzművek, fegyverek, tropikus gyümölcsök, malakkai csigák, elefántcsont-faragások, szárított pálmalevelek, spirituszba dugott halak, kígyók, puhányok, férgek, manilla-szivarok, sangghai tea meg jávai kávé volt. A falon már kopaszodásnak induló koreai tigrisbőr, néhány mandzsuriai kecskebőr, egy kiszárítottnak hitt, de meglehetősen eleven illatú elnyomorított khinai leány-láb csontváza meg egy borneoi férfi koponyája díszelgett.

Mindezek békében hagytak ugyan, de nem úgy a temérdek rothadt szalma, penészes papir, bűzös vászondarab, meg a sok illatos láda, a melyekbe ezek a tárgyak be voltak csomagolva. Egyik kezemmel meg lábammal megkapaszkodtam valahol, a másik kezemmel és lábammal levetkőztem valahogy. Lefeküdtem és — nem aludtam el; ellenben izzadtam rémségesen. Tíz percz mulva felkeltem, felfordítottam az átizzadt szőnyegréteget; lefeküdtem ismét és — izzadtam tovább, ébren. Megfordítottam az ágyat, azaz hogy én fordultam meg. Fejjel feküdtem „lábhoz“ és viszont. De, csodálatos módon, ez sem használt; a bűz nem lett kisebb, a hőség azonban fokozódott. Ezalatt persze a hajó hánykolódott tovább; hol én ütöttem bele orromat a falba, hol pedig a fal ütődött össze a homlokossal.

Végre elszunyadtam. Mintegy tíz perczet aludhattam, a midőn a korvettának szokatlan erős lökésére felébredtem, még pedig arra, hogy — el vagyok temetve. A fejem és lábaim feletti polczokról ugyanis egyszerre zuhant reám mintegy nyolcz pár cipő, nagy csomó könyv, egy tuczat üveg, a kávéfőző, a teaszűrő, egy összekötött nyaláb bot, egy csomó legyező, a revolver, a látcső, tíz láda szivar, négy fatálcza és két skatulya gallér.

Összeszedtem a felülről jött áldást és visszaraktam, úgy a hogy,

ismét a polczra; lefeküdtem, befordultam és kezdtem szunyadni. Szerencsére elértem azt az állapotot, a melyben az ember a szunyadásból átmegy az alvásba, a midőn ismét felriaszt valamely új zaj.

A két lakótársam veszett össze, „Ella“ és „Mariska“. Kegyetlenül visítotak és csapkodtak, mint két ellenség. Csodálatos, hogy ezek verekednek, gondolám magamban. Már hat hónapja, hogy a kabinomban élnek, de ezt még nem tették. Valami bajok lehet.

Persze ismét felkeltem, odamentem a két czivakodóhoz és elkeztem őket csitítani.

— Csend legyen „Mariska“, — rivaltam rájuk; — te pedig „Ella“, ne kötekedj mindig.

A csitítás nem használt; sivítottak és csapkodtak tovább. Csak most vettem észre, hogy mi a baj. Egy svábbogár mászott be hozzájuk és ettől riadtak meg a szegény madarak. Mert tudniillik „Ella“ és „Mariska“ madarak voltak; szép citromsárga kanárik. Nankingban kaptam őket ajándékba Szey-Yün barátomtól, kalitkástól, a kinek viszont gyufatartót ajándékoztam, meg egy skatulya nemzeti bajuszkenőcsöt. (Szegény fiúnak soha életében sem volt egy szál bajusza.)

Lefeküdtem negyedszer és most már el is aludtam volna, ha nem kezdett volna valami a homlokomon mászkálni. Persze elhajtottam azt a mászkáló valamit, de az légyhez illő makacssággal ugyanannyiszor visszaszállt, még pedig kitartó következetességgel mindig ugyanazon helyre, pontosan kimért időközökben.

— Ejnye, hát ez mi az istennyila lehet? Felugrom, meggyújtom a gyertyát és véletlenül bepillantok a tükörbe. Úr Isten, mi történt velem! Egy abessziniai néger hozzám képest angol kisasszony lehetett volna: tele volt az arcom tintával. Felnézek a fejem fölötti polczra és látom, minő kitartó következetességgel esik mindig ugyanazon pontra és pontosan kimért időközökben egy-egy kövér tintacsepp, éppen oda, a hol előbb a fejem volt.

A mikor az ágyamra borult tárgyakat visszaraktam a polczra „úgy a hogy“, véletlenül a lazán bedugott tintásüveget is fölraktam, a melynek szerencsés véletlen folytán sikerült felborulnia.

Megtörülköztem, lefeküdtem, de éreztem, hogy aligha fogok elaludni. Most már nagyon bántott a hőség. Nem is bántott, hanem kínozott. A hova nyúltam, a mit érintettem, az mind forró volt. Csak a hajó vasfala adott kis hűvösséget, ha odaszorultam hozzá.

Az előbb megriasztott két madárka sem tudott megnyugodni; minduntalan csapdostak szárnyaikkal és visítottak. A kabinom tartalma útra kelt; könyvek, fegyverek, porcellánok és üvegek csörömpöltek és összeütődtek. A hajó falán, tőlem alig arasznyira, zúgva törtek meg a friss szél által csapdosott hűs habok, nekem pedig itt benn kell izzadnom, fulladoznom a rettenetes atmoszférában.

Hát nem lehetne-e ezen segíteni? — Ej, dehogy nem. Hát mire való a — telegrafálás?... Igaz ugyan, hogy szigorúan meg van tiltva és rendkívüli súlyos következményei lehetnek, de majd vigyázni fogok.

A „telegrafálás“ ugyanis a következő művelet: az ember feltérdepel az ágyára s elhelyezkedik szembe avval a parányi ablakkal, a mely a hajó falába van bevágva; kezébe veszi a nehéz csavart, a melylyel az ablak vízmentesen le van szorítva és elkezd figyelni a hajó lengésére. Abban a pillanatban, midőn a féloldalra dűlt hajó kezd a vízből kiemelkedni és a másik oldalára átdűlni, a midőn tehát az ablaka nincs a víz alatt, az ember gyorsan kicsavarja a befelé nyíló ablakot, kinyitja, odatartja a fejét a nyíláshoz, egykettőt mélyen lélegzik és a mikor érzi, hogy a hajó kezd ismét visszadűlni, akkor gyorsan visszacsavarja, hogy mire az ablaka ismét érinti a vizet, akkor már le legyen csavarva erősen. Ezt a kinyitást és becsukást ismétli az ember addig, a míg jóllakott friss levegővel, vagy pedig nincs több erő a karjában.

Ilyen módon kezdtem én is „telegrafálni“. Feltérdepelek az ágyra, kezembe veszem a csavart és néhány perczig megfigyelem a hajó egyenletes ingási momentumát. Kiszámítottam, hogy mintegy negyven másodperc telik el, míg a víz színéből kiemelkedő ablakom ismét a víz színéhez tér vissza.

Tehát rajta. Kinyitom az ablakot, odatartom a fejemet és tátott szájjal, tele tüdővel szívtam be az istenadta, édes, balzsamos, drága friss levegőt.

És élveztem a tiltott gyümölcs gyönyöreit. Igaz, hogy a karom hamar kifáradt, a térdeplő helyzet sem volt nagyon kellemes, meg elálmosodni is kezdtem, de nem tudtam lemondani a gyönyörőről. Végre elhatároztam, hogy még csak tízszer „telegrafálok“ és aztán becsukom az ablakot, meg a szemeimet is.

Olvastam ötig; a hatra már nem emlékszem. De igenis emlékszem még ma is arra a hatalmas hideg vízsugárra, a mely egyszerre öntött el engemet is, az ágyamat, meg a kabinomat. Az történt tudniillik, hogy elbágyadtan a hőségtől meg az álmasságtól, a hatodik kinyitást még megtettem, de a hatodik becsukásra már álomba merülten dőltem vissza ágyamra.

Özönvíz volt az, a szó szoros értelmében. El volt árasztva mindenem. Nem volt egy száraz folt a kabinomban, a hova lehajthattam volna fejemet.

Hanem most már véglegesen felkeltem. Ezt az éjszakát már „eltelegrafálta“ szent Dávid. De a szegény Giacomoét is. Szegény fiú; ezúttal már a hatodik hajón élvezte velem a tengerészélet gyönyörűségét, mint hűséges inasom, de így még nem járt. Én sem.

Azok a bizonyos legidősebb emberek nem láttak még akkora szemeket, a melyeket hűséges szolgám, Giacomo, meresztett reám, a midőn felzavartam függőágyából, hogy menjen „egy percze“ a kabinomba — szivattyúzni, meg szárítani.

Dünyögött is magában valamit nagy mogorván. „Ő szíjja a friss levegőt és én iszom meg a levét“, gondolhatta magában.

Én pedig eltöltöttem az éjszakát avval, hogy „gyönyörködtem“ tovább a „feltornyosuló hullámokban“ meg a „ragyogó Déli-Keresztben“.

Soha többé nem telegrafáltam — hajóablakon.

III.

ÁLOM — DE VALÓSÁG.

Országos Széchényi Könyvtár

Sz . . . S . . . egyike volt a sokaknak, a kik úgy vágnak a tenger után, mint a hogyan minden gyermeknek van valami ideálja. Az egyiknek tramway-kocsis az ideálja, a másiknak cukrász-legény. Nekem annak idejében a pandurhadnagy volt vágyaim netovábbja. Sz . . . S . . . már gyermekkorában is, ha nem töltötte napjait az Amazonas, vagy a Mississippi partján, a hol a Bórharisnyát megillető óvatossággal szimatolta a fűben az ellenség lábnyomait, kezében a „scalpot“ vágó „tomahawk“-kal, akkor bizonyosan valamely oceánt járó fregatton, vagy czethalra vadászó brigantinon képzelte magát, mint inas, kapitány, vagy vadász. A mint éppen a hangulata kívánta.

Sajnos, vágyai nem teljesültek. Éppen úgy nem lett tengerész, mint a hogyan rendesen nem azt a leányt szoktuk feleségül venni, a kinek udvarlunk. Sz . . . S . . . is az Indiákon, Braziliában és a Sarkitengeren kóborló matróz helyett egyszerű miniszteri fogalmazó lett, a kiből legfeljebb miniszteri tanácsos fejlődhetik, vagy talán államtitkár.

Ma különösen rossz napja volt. Egyhangú volt; úgy telt el, mint a többi „minden változatosság nélkül“. Délelőtt „matinée“; utána ebéd az István főherczeg-ben. Délutáni sziesztára alig maradt ideje, mert sietnie kellett ki a jégre, onnan vissza az operába, innen egyenesen a Vigadóba, az atléták báljára. Souper után hazament és ezzel az unalmas, egyhangú nap be volt fejezve. Lefekvés előtt rágyújtott az utolsó csibukra, megitta a theáját, lefeküdt és altatóul egy esti lapot olvasott.

És ez az esti lap volt az ő megölő betűje. Valami szenzációs újdonságot talált benne, a mely hirtelen felrázta benne az elszuny-

nyadt vágyat, az alvó oroszánt. Egy amerikai hajóskapitány Newportból Gibraltar felé tartva, az Atlanti-océánon vihartól tépett hajóronccsal találkozott, a melyről vészjeleket lobogtattak feléje. Az amerikai, ámbár maga is nagy veszedelemmel küzdött, bámulatos hősiességgel és halált megvető elszántsággal megmentette a süllyedő hajó legénységét, stb.

— Ez aztán az élet! — sóhajtott Sz . . . S . . . Küzdeni vészszel és viharral. Jární Océánokon, idegen világrészekben. Látní, élvezní, tapasztalní. Ma Peruban, holnap Madagaszkáron, holnapután a Fidsi-szigeteken. Látní és tanulmányozní vadakat, feketéket, sárgákat. Élní a tropusok paradicsomi gyönyöreit; mozogní, járníkelní a nagy világon, nem pedig így röghöz kötve lenní! . . . A szegény unatkozó felsóhajtott: „Ha én még eyszer születhetnék!”

*

— Minden ember a fedélzetre! dörgé a hajómester, recsegő érdes hangon, a melyet a tomboló vihar sem tud elfojtani.

A corridorban rövid időre lehevert legénység, csaknem a végkimerülés határán a napok óta dühöngő vihar küzdelmei következtében, dülöngve és álmosan, de szótlanul siet fel a fedélzetre, a hol csakugyan szükség van minden emberre.

A zajra felriad Sz . . . S . . . is. Ki akar emelkední keskeny és kurta kis ágyából, a mely szándékában nagyban elősegíti a hajó veszekedett hánykolódása. A legközelebbi pillanatban már kis kabinjának ajtaja előtt hever.

Feltápáskodva és körülnézve a kabinban, első pillanatra jóformán azt sem tudja, hol van: sütökemenczében-e vagy sötét börtönben. A tenyéryní nagyságú kis ablakon, a melynek két ujjní vastag üveglemeze erős vaskapsokkal van bepréselve a keretébe, perczenként kétszer merülve a víz alá, alig böcsátott át annyit a világosságból, hogy körültekinthessen. Ide-oda gurulva, hébe-korba térdre esve, végre nagynehezen felöltözködött.

A kabin hősege kiállhatatlan volt. Tikkasztó és fojtó volt benne a levegő. Az izzadság patakként folyt le róla.

Kilépven a corridorba, csaknem visszadült a kabinjába. Ott a levegő még fojtóbb, a hőség még tikkasztóbb volt. És óriási zürzavar, sűrű sötétség. Himbálódzó függőágyak, kötélkeikből kiszabadult ládák és ruhaszekrények, döcögő matrózok, rohanó ordonán-czok állták el az útját minden irányban.

Végre feljutott a fedélzetre és abban a pillanatban elállott a lélegzete. De nem a bámulattól, sem az elragadtatástól. Egészen ellenkezőleg. A délnyugati monszun orkánszerű erővel sepert végig a fedélzeten. Ezt a levegőt nem szívja magába az ember, mert berohan az magától is az orrába, szájába, a tüdejének a legfinomabb sejtjeibe is. Szólani akart, de nem tudott, a szél elvette a lélegzetét. A toronymagasságra felcsapott hullámokról a szél leseperte a tajtékzó, sistergő habot és belevágta arczába és szemébe. És ez a sós tajték csíp, éget és szúr egyszerre. Odább akart lépni és elbocsátotta a kötelet, a melybe eddig kapaszkodott; a másik pillanatban már a hajó tulsó oldalán hevert, megfűrösztve tetőtől-talpig a hajón átcsapó hullámban.

A kétszázötven ember, mintha meg lenne tízszeresze a számuk, olyan zsidongással fut és kúszik a fedélzet minden irányában. A hullámoktól és az izzadástól átázott, lucskos matrózok lökdösik, taszigálják, oldalba ütik minden oldalról.

A harsány vezényszavak, az éles, sivítő füttyök és recsegő kúrtharsogás hang-kháoszba folynak össze a vitorlák csapkodásával, a kötélzet zengő zúgásával, az orkán bőgő üvöltésével és irtózatosan hömpölygő hullámok mennydörgő zúgásával. A szürke szemhatáron nincs egyéb, mint a felkavart hullámok tajtékzó fehér habja, mely úgy sistereg, zúg, forr, mintha Jáva szigetének harminczegy vulkánja ezen aránylag parányi helyen forralná a vizet.

A fedélzeten mindenütt víz, felbomlott kötélcsomagok, ponyvák és vonócsigák. A fedélzet közepén fekvő ágyúk kötelekkel vannak odaerősítve a hajóoldalakhoz, hogy vándorútra ne keljenek. Mert jaj annak a hajónak, a hol egy ágyú megszabadul a viharban. Az országos vásáron megszabadult bika nem végez olyan pusztítást, mint ez.

Sz . . . S . . . a síkos talajon és a kifeszített kötelek között minduntalan fölbukfenczegett. Aszfalthoz és parketthez szokott lábai felmondták a szolgálatot. Ide-oda gurult, mint a lapda, mert a hajó borzasztóan hánykolódott. Hol magasan kiállott orrával a vízből, mint az ágaskodó paripa, aztán hirtelen szédületes gyorsasággal zuhant vissza a megtört hullám zajló örvényébe, belefúrva magát a vezérárboczig, mialatt a hajó hátsó része annyira kiemelkedett a vízből, hogy a propellerje szabadon állott a levegőben. Ugyanekkor jobbról balra dült olyan mélyen, hogy az oldalcsónakok megteltek vízzel. A hullámok csaknem szüntelenül átcsaptak a fedélzeten. Néha egészen a hajóhídig, majdnem lesodorva onnan az őrtisztet, a ki görcsösen kapaszkodva a korlátba, erősen szétvetett lábakkal kiabálta harsány vezényszavait, a melyet már ajkán foszlánynya tép az üvöltő vihar.

Sz . . . S . . . meghúzódva a fedélzet közepén, a nagy árbocz tövénel, egyszerre csak érzi, hogy forog vele a világ. Torkában sajátságos, fájó érzés van, a minőt eddig sohasem érzett. Gyomrában miniatúra tűzhányó hegyet érzett, a mely kavarog, szorít és facsar. Szíve elszorul; ajkai elkékülnek és görcsösen vonaglanak. Szeme megüvegesedik, arcán gyöngyözik a hideg, ragadós izzadtság, lábai zsibbadtak; kezei oly gyöngék, hogy nem tudja letörölni arcjáról az izzadtságot. Irtózatoss félelem, remegés fut rajta végig, a gyötrelmes halál agoniája. És az az átkozott gyomor kavarog és fáj borzasztón.

Fejét féloldalt hajtja, mint a beteg galamb. Egy-kettőt sóhajt, a hideg izzadtság ismét kiüt az arcán és a másik perczen a gyomrában rejló miniatúra tűzhányó hegy megkezdte működését. Sz . . . S . . . megadta az oceánnak, a mi az oceáné.

*

Megkönnyebbülve és új életre ébredve emelkedett fel a nedves kötélcsomagról, a melyet párnául használt. Megtörtént rajta a metamorfózis: tengerész lett. Most már meg tudott állani a lábán, sőt még járni is tudott.

Sz . . . S . . . kezdte otthonosan érezni magát a fedélzeten.

— Tulajdonképen hol vagyunk most? kérde a mellette álló őrkadettól.

Az Egyenlítőől 6° és 18¹-re délre és 90° 34'-re Greenwichől keletre, feleli amaz, pontosan és szabatosan, a mint az tengerész-hadapródhoz illik.

— E szerint az Indiai Oceán kellős közepén! És hova vitorlázunk?

— Batáviába, Jáva szigetére.

— Hiszen ez innen még több, mint kétezeröttszáz mérföldnyire van! Úristen! És mikor lehetünk ott?

— Ha ilyen kedvező időjárásunk lesz, ott lehetünk húsz nap alatt. De negyven nap alatt minden esetre.

— Úgy-e? Aztán kérem, honnan jövünk mi most?

— Adenből.

— És onnan mikor indultunk?

— November 3-án.

— Hiszen akkor mi már a harminczadik napot töltjük az Oceánon! Sebj! Egyelőre megyek reggelizni. Sz . . . S . . . lement a tiszt carréba — a szalonba — reggelizni.

— Hej inas, servo, Giacomo! Hozd be a kávémat!

— Kávét? Az nincs, feleli Giacomo.

— Hát hozz théát!

— Théát? Az sincs; nem lehet ma főzni semmit. Nem áll meg a spiritusz semmiféle edényben.

— Hát legalább egy pohár hideg tejet.

— Tejet? Az nincs. Csak olyan sűrített konzervtej van dobozokban. De nincs hozzá meleg víz.

— Hát hozz tojást vagy rántottát!

— Tojást? Az már régen nincs. Mind megromlott.

— Teringettét; se kávé, se thea, se tojás, se tej! Hát aztán mit reggelizzem?

— Az ételmezési-mesternek vannak konzervei; Potted Ham, Corned beef . . .

— Süsd meg! Adj legalább egy pohár friss vizet!

Giacomo kitámolygott és visszadülöng kezében tányérral és azon egy pohár vízzel. Hogy hogyan nem ejtette el tízszer is, annak ő a megmondhatója.

Sz . . . , a kezébe veszi a poharat s rögtön le is teszi.

— Te Giacomo, hiszen nem kértem én vizet beretválkozni, hanem hogy megigyam.

— Azt hoztam: ivóvizet.

— Mit? Ez ivóvíz? Hiszen ez legalább is 26^o meleg. Hát mindig ilyet isztok ti?

— Oh, nem mindig. Néha melegebbet is . . .

*

„Reggeli“ után felment ismét a fedélzetre levegőt szívni, mert odalenn nagyon megérzett, hogy tíz nap óta nem szellőztettek. Most már könnyebb kedélylyel nézett maga körül, ámbár a helyzet nem változott. A hullámok hányták, vetették a hajót, mint a mikor valaki diót dobál. A kötélzett zúgott, a vitorlák csapkodtak, a hajó recsegett és ropogott minden ízében; a legénység pedig rohant, árbocztól-árboczhoz vitorlarúdról-vitorlarúdra.

A láthatár hirtelen elsötétült. Az orkántól hajtott felhők csaknem az árboczok csúcsát érintik, mintha össze akarnának folyni a felkavart hullámokkal. Egyszerre megeredt az eső. Az igazi, valódi tropikus eső, mely csak az Egyenlítő alatt élvezhető. Nem csöppekben, nem is sugarakban, de összefolyó víztömegben ömlik alá, mintha felhőkfeletti Óceán zúdulna le. A fedélzet néhány perc alatt el van árasztva. Az eső vize egyesül az átcsapott hullámokkal; ide-oda hömpölyög a hajó falai között és lever a lábáról mindent, a mi megmozgatható; embert, állatot, kötélsomagokat, vonócsigákat. Sz . . . S . . . fájós tagokkal, sántikálva vánszorgott le a carréba.

— Ott legalább egy kis újságot olvasok az ebédig, gondolá magában. Giacomo elő is kereste valahonnan az újságokat.

— Ez a legfrissebb — mondá — átnyújtva egy hírlapot.

— Ez ugyan „friss“ újság. Augusztus 4-ről szól, ma pedig november 3 van. Negyven nap mulva megkapjuk a friss újságot Batáviában, aztán majd olvashatom deczember 10-én az október 5. újságokat.

Ezalatt a tisztikarból is lejöttek a szolgálaton kívüliek az ebédhez. Az asztal már meg volt terítve. A padozathoz odacsavart asztalon léczekből rácsozat volt odaerősítve, a mely minden étkező számára kijelölt olyan kis jászolféle alkotmányt, hogy le ne csúszsának az edények. A székek szintén oda voltak kötözve az asztalhoz.

Sz . . . bemászott a helyére és várta az ebédet.

— Mi ez itt kérem? — kérde a szomszédjától, odamutatva arra a négyszögű szürke lapra, a mely a tányéron feküdt.

— Kenyér; kétszersült.

— Mit? Ez kenyér? Ez a deszka? Hiszen bikkfából van ez, vagy iharból, de nem tésztából.

Megpróbálta feltörni, de nem tudta. Vágni még kevésbé; harapni meg éppenséggel nem.

— De hát aztán, hogy eszi meg ezt az ember, ha se törni, se vágni, se harapni nem lehet?

— Lehet azt, csak tudni kellene hozzá; így ni — magyarázá a szomszédja. A bal tenyerére tette a kétszersültet és a jobb öklével jót ütött rája. A kétszersült apró kis darabkákra tört.

— Jó ez nagyon, — biztatá Sz . . .-t — kivált borba mártva, csakhogy gyomor kell hozzá.

— Igen ám, vasgyomor és aczélfog, — sóhajtá Sz . . .

Megpróbálta a borba mártogatni. Azzal már el volt látva. A jobb zsebébe dugta a boros palaczkot, a bal zsebébe a poharat. Már meglátszott rajta a tengerésznevelés. De bizony csak addig tartott, míg megkóstolta a bort.

— Mi ez, kérem? — mondá összehúzott ajakkal, mintha éretlen vadalmába harapott volna.

— Bor. Vino istriano.

— Ez bor? Ez a meleg eczetben felolvasztott suviksz? Nem bor ez, hanem borzasztó!

Behozták a levest. Egy nagy edényben volt valami barna lé. Benne makaróni, paszuly, borsó, gyöngykása, vereshagyma meg szalonnabőr.

Egynehányan már vettek a levesből, de a nagyobb résznek már nem jutott sem a levesből, sem az időből. Éppen Sz . . .-t kínálta Giacomo a levessel, a midőn egyszer — zsupsz! Giacomo repült jobbra, a levestál meg balra a Sz . . . fehér zubbonyára, Sz . . . pedig a harmadik szomszédja kabinjában szedte fel magát, a hol menten eltemették a könyvek, cipők, boros palaczkok, sextánsok, sapkák és köpönyegek.

Az történt ugyanis, hogy egy hullám nem jól számítván ki a megtörési pillanatot, nem a hajó előtt, hanem közvetlen a hajóbordákon tört meg, a mely lökése által a hajó csaknem oldalt dült. Hallatszott is a corridorból a matrózok barátságos miatyánkja b-durban! Hogyne, mikor éppen az orruk elől önti el a hullám ezt a drága jó ebédet, a melyre napok óta várnak.

— No, ha már elvitte az ördög az ebédemet, megvigasztalom magam egy trabuccóval. — Rá is akart gyujtani rögtön.

— Az Istenért, mit gondol, — kiált rá az egyik tiszt — csak tán nem akar itt szivarozni, a carréban?

— Hát nem szabad? Nem baj, majd elszívom a corridorban.

— Ott sem szabad ám! Corridor, szivarozás, haditörvényszék, hat hónap!

— Úgy-e? Szivarozás hat hónap? Ejnye be kedves. Hát elszívom a fedélzeten.

— Oda is állott a hátsóárbocz tövibe, a fedélzet hátulsó részén és rágyújt.

— Az Istenért, mit csinál ön? — kérdé tőle az őrkadet ijedt hangon.

— Hát szivarozom.

— Itt a hátsó-árbocz mellett, a lobogó közelében? Szerencsétlen ember, hogy tud ilyenre gondolni?

— Hát ha se a corridorban, sem a carréban, sem a hátsó-árbocznál nem szabad szivaroznom, hát hova menjek? Vagy tán mászszam fel az árbocz tetejére?

— No hiszen, még csak éppen az hiányzik. Menjen előre, a főárbocz elé. Ott akár pipázhat is, de csak úgy, ha kupak van a pipáján!

— Úgy-e? majd ebben az esőben megyek én trabuccót szívni a főárboczhoz, kupakos pipából. Megyek a kabinomba és lefekszem! — mondá Sz . . . kissé resignáltan. Már nem beszélt olyan hetykén.

Lefeküdt. Ki volt merülve a bukdácsolástól, a gyakori önkénytelen fürdőzéstől, az izgalmaktól; el is aludt. Alig félórai alvás után kopogtatnak az ajtaján és belép egy altiszt két matrózzal.

— Mit akarnak itt, az én kabinomban?

— Jelentem alássan, ma péntek délután van.

— Bánom is én, ha akár mi van.

— Igen, de kérem, nekünk minden pénteken délután a lőpor-kamra vízalásülesztő gépét kell megpróbálnunk.

— Hát próbálják.

— Igen, de a lőpor-kamra az ön kabinja alatt van és a vízalásülesztő gépezet az ön ágyában van elhelyezve.

— Úgy-e? A lőpor-kamra a kabinom alatt van és a gépezet az én ágyamban? Ejnye, be kedves. Legalább mindjárt első kézből repülhetek a mennyországba.

Akarva, nem akarva, mennie kellett. Fenn folyt a munka; a nehéz munka, a mely ontja az izzadtságot, kérgessé teszi a tenyeret; a mely lázasnak, idegesnek tetszik, de minden lépés, mozdulat, és parancs higgadtan, megfontolva és kiszámítva történik.

Sz . . . azonban unatkozott, mint még soha.

— Mit csináljak már most egész délután? Mihez fogjak? Mit csinállok holnap, holnapután, meg aztán? Olvasni nem lehet, kártyázni nincs kivel; asszonyok persze nincsenek. Csak legalább lenne már itt a vacsora ideje.

Eljött az is. Behozták a vacsorát.

Első étel: bádogdobozokba beforrasztott gulyáshús, bádogdobozokban tartott burgonyával és bádogdobozokban konzervált savanyú káposztával. Második étel: hordóba páczolt sertéshús, konzervált

borsóval. Harmadik étel: nyolcz hónappal ezelőtt csinált linzi torta; persze bádogdobozban.

Volt továbbá „deszkadarab“ (kenyérnek); „meleg eczetben felolvasztott suviksz“ (bornak); sajt („mozgó“ állapotban); ananász, persze szintén konzerválva és végül fekete kávé. Az egyedül nem konzervált táplálék.

Még vagy három órán keresztül „élvezte“ a „háborgó Oceán szépségeit“ és végre visszavonult kabinjába.

Giacomo, az inasa, megvetette az ágyát, tengerésmódra. A nappali szófából, mely egyszersmind szék is, asztal is, meg ruhatár is, csinált kitűnő fekvőhelyet. A derékalj külső végét, t. i. alája dugott könyvekkel, meg czipőkkel és köpönyegekkkel felemelte jó magasra, úgy, hogy az ágy befelé eső lejtős síklap volt. Most, ha belefekszik abba a mélyedésbe, a melynek egyik oldala a hajó fala, a másik oldala a lejtős derékalj volt, onnan bizony ki nem zökken egyhamar. Igaz ugyan, hogy rendkívül kellemetlen benne a fekvés, meg egy kicsit nagyon forró, de mégis csak ágy valahogy.

Öt percz mulva csurgott róla az izzadtság, tíz percz mulva át volt izzadva a párna, a derékalj. Fel akarta fordítani a száraz felével felfelé. Igen, de ehhez a művelethez szüksége van az ő hú Giacomójára. Ki is nézett a corridorba, hogy behívja. Ott lógott és himbálózott száz függőágy, mint a heringek a hordóban. A kidült legények horkoltak bennök a skálának minden hangnemén.

Nem találta meg hú csatlósát, nagy resignációval visszatért kabinjába.

Megpróbált aludni. Lehetetlen. A feje felett perczre meg nem sünt a futkosó, manőverező matrózok lábdobogása. A hajó falán arasznyira tőle — mennydörgésszerű lármával törtek meg az óriási hullámok és végignyaldosták ablakát, mint az oroszok rekeszük rácsozatát. Ez alatt annyira hánykolódott fekhelyén a hajó ingásával, hogy néha homlokát odaüté a hajó falához. A hőség tikkasztó, a levegő fojtó volt. Feje kábult a zajtól, az izgatottságtól, a felhevüléstől.

Tömörülve látta maga előtt a még hátralevő utazást. Negyven

nap Batáviáig, aztán a további út a tayfunról hirhedt khinai vizeken, a végzetetlen Csendes-Oceán, a hirhedt Vihar-Fok, az Atlanti-Oceán, a Földközi-tenger. És ezt neki még mind át kell „élveznie“, látnia, tapasztalnia.

Vége-valahára győzött a fáradság és úgy hajnal felé elaludt.

*

— Jó reggelt, nagyságos úr! Már ébren van? Itt van két levél, meg az újság. Milyen kávét parancsol? Hideget vagy meleget? Van friss vajaspogácsa is. Hazahozták az új frakkot. Meghívót is hoztak. Itt a színlap az operából. Jaj, nagyságos úr, instállom, olyan gyönyörű idő van künn. Az utczákon hemzseg a sok nép; látszik, hogy vasárnap van . . .

Sz . . . felriadt. Felugrott az ágyában és csaknem nyakába borult az ő hűséges, kedves háziasszonyának.

— Mit! Hogyan! Hát itthon vagyok Budapesten, a szárazon? Nem a déli szélesség huszonkétezredik fokánál? Hát nem kell Batáviába vitorláznom! Nem kell eczetbe olvasztott suvikszot innom bikkfával? Nem fogom karácsonykor olvasni a husvéti újságot? És nincs 5 órakor $\frac{1}{2}$ 7 vagy 13 óra. És nem kell vitorlára másznom trabuccót színi kupakos pipából? Nem! Nem, hála Istennek. Itthon vagyok az én drága, kis szobámban, Budapesten, a szárazon. Van színház, bál, mai újság, friss tej, hideg víz Andrassy-út, Margitsziget . . .

Mit! Margitsziget? Őrizzen meg tőle az Isten! . . . Sziget! Víz! Hajó! Soha! Esküszöm, hogy a Margitszigetre többé nem megyek!