HÉT ÉV A TENGEREN

EGY TENGERÉSZORVOS NAPLÓJÁBÓL

A NEFKONYVTÁR KÖZPONTJÁTÓL
NEM ADHATÓ EL!

HÉT ÉV A TENGEREN

EGY TENGERÉSZORVOS NAPLÓJÁBÓL

IRTA

DR. GÁSPÁR FERENC

170 KÉPPEL

SINGER ÉS WOLFNER
KIADÁSA BUDAPEST

510215

BUDAPESTI HIRLAP NYOMDÁJA.

Tartalom-jegyzék.

ELSŐ RÉSZ.

A régi tengerészet és az új.

I.

Vitorlás hajók.

A „Sirály"-on. Oldal

Hattyudal. — Ifjukori álmok. — Etymológia. — Behajózás a „Sirály"-ra. — Kétszáz évvel ezelőtt. — Föltámadt tengerész. — Egy darab középkor. — Mit iszunk? — Szerénytelen vágyak. — Vontatunk!. 7

Vitorlák alatt.

Tiszti kabin. — Kettévált hajó-orvos. — Negyvenöt krajcár a napsugárért. — Fehérneműszekrény mint „iroda". — Viharpróba a láncbidon. — Szél előlről. — Szél oldalról. — Szél hátulról. — Mi az: lavirozni? — Tengeri csomó = gordiusi csomó. — Logg! — Viharpróba a gyermekszobában 33

Élelmezés, lakás, ruházat.

Pazar élet a szárazon. — „Pótkenyér." — Sűlt jég. — „Menu" a tengeren és szárazon. — Ebéd akadályokkal. — Tiszt jön a hajóra! — Gyp és Fly. — A matróz hálószobája. — A gardderobe. — Betegségek és sebesülések. — Mi történik a beteggel 55

Szélcsendben.

Merész fogadás. — Szakértő vagyok. — Kínos percek. — Pánik a hajón. — Az előkerült tiszt. — A Nikobárok alatt. — Nemzetközi kongresszus. — Cserekereskedés. — Tűz van! — Kinevetnek 77

Vihartanulmányok.

A mások idegei. — Egy üveg sör mint sarokkő. — Hétárbocos hajók. — Dacból a föld körül. — A passzátok. — A szélcsendőv. — A két Monszun. — A tajfun. — A ciklonok. — Dove tanár fölfedezése. — Piddington vihar-szabálya. — Ciklon mint kifacsart citrom. — A Hurrikan, tornádo, pampero. — Bóra, boron és scirocco. — Boldog emberek. — Kihűlt csillagok 89

II.

A gép-korszak.

I. Oldal

A „Don Juan d'Austria"-n. — A parancsnoki híd egykor és most. — Az „én" hajóm. — Szénbehajózás. — Salétromos kötél gyufának. — Csillagászat. — Február 30 ika 109

II.

Monarchiánk képviselői a külföldön. — Nemzetközi jegyzékváltás. — Zátonyon maradt matrózok. — Szolgálatellenes cselekmények. — Páncélhajó mint utazási jármű. — A „Tegethoff" bajban. — A „Viktória" és a „Camperdown." 125

III.

Blokád és robbanó aknák. — Camera obscura. — A hágai békekonferencia után. — Roburit, lyddit, melinit. — A mi szőke Tiszánkról 139

IV.

Acélgránát. — Gyujtó gránát. — Shrapnel. Mi történik az ágyúcsőben? — A colossus mint Tiszavirág. — A tüzérség régente és ma . . 149

V.

Cirkáló toronyhajó. — Koshajó. — „Ferdinand Max" Lissánál. — A „City of Paris". — Mi a repülő hajóraj? — A „magyar globusz" a tengeren. — Torpedó-naszádok. — Szép hivatás és nehéz kenyér. — Mibe kerül egy kilogram hadihajó? — Szénfogyasztó molochok 155

VI.

Dávid és Góliát 173

VII.

Az „enfant gâté." — A „Gustav Zédé" és a „Magenta." — Mi a periscop? — Sűrített oxygen levegőnek 183

VIII.

II. Vilmos császár és Miklós cár gondjai. — Uralkodók üdvözlése hadihajón. — Lobogódísz. — A spitheadi flottaszemle. — Mit bír el egy horgonylánc? — Horgonyzás. — A „Zrinyi" Singapureban. — A „Frundsberg" Keraton-Bayben 193

IX.

Tisztelgés csónakokban. — A sok hurrah a szárazon. — A hadihajó névjegye. — Bemutatkozás. — A suda-bay-i bum-bum. — Kölcsönadott puskapor 209

III.

A kereskedelmi tengerészet.

Személyszállítók.

Német, francia, angol, olasz és osztrák hajók. — Az úszó kastély. — Napirend az Oceánon. — Menu az „Oldenburg"-on. — Menu a hadihajón. — Találkozások régente és manapság. — A III. osztályon. — Egy epizód 223

A tenger napszámosai. Oldal

Igazságtalan mellőzés. — Vegyes társaság. — Elhagyott hajók. — Kalandos utazások. — A névtelen hősök. — Dráma a „Veronicá"-n. — Az „Euterpe" tragédiája. — Szétfeszített hajok. — Köszönés félvállról 245

MÁSODIK RÉSZ.

Epizódok tengeren és szárazon.

Látogatás a Dädalus-szirten.

Kellemetlen környezet. — Tengeri fürdő. — Cseberből vederbe. — A világító-torony megszólal. — Beteg-látogatás csónakban. — A „magas" beteg. — Ambuláns gyógykezelés 273

A csónakmester csizmái.

Rapporton. — Egynyelvü szakács és cukrász. — Bonyodalmas bűnügy. — A profósz, a mistro, a nostromo és a calzolajo. — A „fényes ikrek". — Megengesztelt csónakmester 289

Drámák a tengeren.

Dróttalan távírás Marconi előtt. — „Eltört" hajó. — A „Bourgogne" drámája. — Matróz kannibálok. — Kitérési szabályok. — Az „Iltis" korvetta drámája. — Németek és franciák. — Hol a „Gloire"? 303

A boxerek országában.

Fontos misszió. — A Yangce-Kiang. — Forróság. — Mosquitok. — A kinaiak és a víz. — A boxerek. — A kinai jellem magyar világításban. — Kaland Fucsaufuban. — Igazságszolgáltatás. — Olcsó az élet. — Háborúskodás a „Fölkelő Nap" és az „Arany Sárkány" között. — Japán barbarizmus. — Mit nem tanul meg soha a kinai? — „The Germans to the front?" 321

A „Norwood" utasai.

Kínos percek a hajóhídon. — A tömeg kiváncsi. — Deus ex machina. — Energikus beavatkozás. — A „Norwood" közönsége. — Biztonsági intézkedések. — Hat évig a guanoban. — Kártyaszenvedély. — Kinai orvostanár. — Kripta a hajón 349

Nostalgia.

Idillikus utazás az Oceánon. — Egy földi. — Közös üdülőhely. — Szenvedés. — A hajó-kórházban. — Hallucinálás. — Eredménytelen küzdelem. — Rohanás a lejtőn. — Nemzetközi temetés. — Magyar föld 361

A koreai zátonyokon.

Érdekes megbizatások. — Első érintkezés az elzárt országgal. — A koreai udvar. — Dombok a víz alatt. — „Tudományos expedició." — A zátonyokon. — Meglepetés. — Uszunk az árral. — A felsült mentők. — A dzsunkén. — Elmaradt elszámolás 375

Orvosi praxis a kikötőben.

I.

Oldal

A küzdő „Nautilus“. — A kadett orra mint akadály. — A bója. — A Nautilus Góliátja. — Operáció éjjel. — Krokodilust ölő puskaműves. — A „Nautilus“ mint Lourdes. — Kireparált havariák 391

II.

Jövedelmező praxis. — Nagyapa és unoka. — Csónakból öszvérre. — A nagy szenzáció. — Olajfalevél mint izzókörte. — A kis Mirkó keserü családása 404

Az orvos a tengeren.

Kölcsönös kiváncsiságok. — Komplikált nehézségek. — Megalkuvás a helyzettel. — Megzavart vizsgálatok. — Ágyúcső-mosó dézsa mint fürdő-kád. — Operáció a függőágyon. — Tömeges sebesülések. — Ideális életmentés 413

Tengeri betegség.

Elzüllött kalózcsapat. — „Gyors“ globetrotterek. — Mi a tengeri betegség? — Milyen a tengeri betegség? — Variációk. — Tanácsok. — Nincs orvosság! — Alapos „kúra“. — Egy furfangos kapitány . . . 427

Gyarmatélet.

„Van számodra hely.“ — Ellátás küzdelmekkel. — Merész ugrás. — A pilót. — A tropikus élet physiologiája. — Mosquito és „preakling heat“. — Élelem, lakás. — Mit csinálnak a nők? — Bál a hajón. — A hadihajó rejtelmei. — Nászutazás egyedül. — Temporális házasság. — A japán leányka tragédiája 447

Hungaricin.

A fölfedezések Csimboraszója. — Az eltünt bacillusok. — A rejtélyes folyadék. — A „Hajosin.“ — Merész elhatározás. — Dráma. — Minden marad a réginél 479

A „Syrius“-on.

Ismerkedés a Csád tónál. — A „Syrius“ utasai. — Előadás a Smithson tengeren. — Archäologia 1900-ból. — Primitív állapotok. — Mi van a levegőben? — Mi van a tenger fenekén? — Rozgonyi úr tiltakozik. — És a „Syrius“ repül tovább 491
Jegyzet 507

Függelék.

Az osztrák-magyar haditengerészet hajórajának névjegyzéke 513
Képjegyzék 523

ELŐSZÓ

Midőn mintegy tíz évvel ezelőtt váratlanul megpillantottam e jelen művemnek elődjét, *Negyvenezer mértföld vitorlával és gőzzel* című művemet, amelyet a kiadó annak idején meglepetésül tett íróasztalomra, valósággal meghökkentem. A terjedelmes mű vaskossága olyanforma benyomást tett reám, mint a középszerü úszóra valamely szerencsés véletlen folytán bravurosan megtett nagy úszás; úszás közben egyszer sem nézett vissza és csak mikor már igen-igen sok víz volt mögötte, akkor döbbent meg: »Hogyan, hát *ilyen* jó úszó vagyok én?«

Engem is megdöbbentett a mű vaskossága: »hogyan, hát ilyen sokat tudtam én írni a tengerről?«

Csak hónapokkal később, midőn már ismertem könyvem tartalmát, vettem észre, hogy abban a vaskos műben vajmi kevés van megírva a tengerről és a tengerészéletből. Csak halvány körvonalokban sincs visszaadva az a színekben és változatokban gazdag kaleidoskop: a tengerészélet. Igen sok hiányzott még abból a könyvből, amit nágyon szerettem volna benne látni.

Szerencsémre volt alkalmam, azt egy-egy részlettel kiegészíteni, amennyiben minden újabb kiadásánál megtoldottam, kibővítettem. Évek múltak, hogy utóljára toldhattam meg.

De ezen idő alatt többízben irhattam és beszélhettem a tengerről és a tengerészetről. Az aktuális alkalmakat nem mulasztottam el; mindannyiszor fölhasználtam azokat, hogy mondhassak és írhassak az én régi szerelmemről, a tengerről. Ilyen alkalmul szolgáltak például a múlt évtized tengeri háborui: a chilei fölkelők harca, a japán-khinai ütközetek, a spanyol-amerikai háboru. Aktuális alkalmak voltak továbbá a múlt évtizedben ijesztő sűrűn előforduló tengeri drámák: a hajótörések; a tudományok rohamos fejlődésével párhuzamosan, rohamban fejlődő újítások a hajózás terén, stb. A szórványosan és mindig alkalomadtával megjelent ismertető cikkek összegéből jött létre e mostani művem: *Hét év a tengeren.*

Ezuttal nem a vaskossága lesz az, ami meg fog döbbenteni; ellenkezőleg: a fogyatékossága, a hiányossága. Látni fogom, mily gyenge voltam, mily kevés szaktudással bírtam ahhoz, hogy e számtalan ágazatu, nagyszabásu, változatokban gazdag és gyönyörü életnek csak körvonalait is ismertessem. És restelni fogom, hogy ilyen gyenge kis fejszével mertem nekifogni a hatalmas tölgynek, meg az óriás eucalyptusnak.

Megnyugtatásomul szolgál azonban a tudat, hogy amint *én nem terveztem e művet szakkönyvnek*, épp oly kevéssé fogja azt az olvasó oly szándékkal vagy azzal a gondolattal kézbe venni, hogy ő most tengerészeti szakkönyvet olvas. Kizárólag és csupán a *tengerészéletet akarom ismertetni*, a tengeren élő ember anyagi és lelki életét; azon emberét, akit hivatása, foglalkozása huzamos időre, évekre köt a tengerhez. Ehez pedig *mint orvosnak* jogom van. Sőt elsősorban nekem, az orvosnak, van hozzá legtöbb jogosultságom.

Másrészt azonban van egy kötelesség is, amely e lépésre késztet: a *hazafiui kötelesség.*

A magyar irodalom — sajnos — nagyon szegény a tengerészeti irodalomban. Jóformán nem is tudom, hogy

általában létezik-e eredeti magyar mű, amely a tengerrel és különösen a *tengerészettel* (akár a hadi- akár a kereskedelmivel) foglalkoznék. Mikor megtanultam egy-két idegen nyelven beszélni, illetőleg idegen nyelven írott könyveket olvasni és olvastam angolok, franciák, németek, olaszok műveit, azokat a lelket gyönyörködtető, szívet és elmét tanítva szórakoztató könyveket, amelyeket angolok, franciák írtak a tengerről, amely könyveket a szépért, dicsőért, nemesért és férfiasért hevülő és lelkesülő ifjuság olvashat, akkor sajnáltam ifjuságom elmúlt éveit. Nekem, *a magyar fiunak*, nem adatott abban rész, nekem nem volt módomban az *én* könnyen hevülő és lelkesülő koromban e lelki gyönyörűségekben részt vehetni. Én nem olvashattam — tengerész-műveket! (Még ma is sajnálom ifjukorom e pótolhatatlan veszteségét.)

Ez a legfőbb, sőt bátran kimondom: az egyetlen ok, amely e második tengerészeti művem megírására késztet. — Fog-e sikerülni?

Az a kétszáznál több levél, amelyet első művem, a »Negyvenezer mértföld vitorlával és gőzzel« megjelenése után az ország különböző részeiből hozzám intéztek (telve elismeréssel és köszönettel az idegen tárgy ismertetése által nyujtott szolgálatért), bizonyítéka volt annak, hogy pozitive érzett hiányt pótoltam — habár csak töredékekben, — amikor a tengerről, a tengerparttól ezer mértföldre lakó embert is minden időkben a legnagyobb mértékben érdeklő tárgyról írtam.

Másik bizonyítéka volt az a néhány tucat ifju és fiatalember a társadalom különböző osztályaiból: gimnazisták, egyetemi polgárok, kereskedők, iparos ifjak, akik tanácsért és útbaigazításért folyamodtak hozzám azzal a kérdéssel, hogy: »tengerre akarnak menni; tengerészek akarnak lenni; mit tanácsolok?«

Apák is jöttek hozzám a fiaikkal. »A fiu oly rossz, — beszélé a kétségbeesett apa, — hogy már nem tudja, mit kezdjen vele. Nem tartom-e helyesnek, hogy beadja a tengerészethez — javítás végett.« Ime, mily ferde fogalom, mily nagyfoku tájékozatlanság: javítóintézetnek nézik a tengerészetet! Pedig a tengerészet nem javítóintézet. Ellenkezőleg; ott csak a már kész jónak, a határozottan jó irányban nevelt, testileg és lelkileg egyaránt egészséges fiatalembernek van helye; akinek helyén van az esze, meg a szíve; akiben van elegendő erkölcsi erő, hogy eredménynyel küzdjön meg a reá nehezedő kötelességekkel.

A tanácsot kereső ifjuságot nem a külföld vagy az exotikus országok kalandos élete utáni vágyódás hozta hozzám. Ha akadt köztük olyan, akin észre vettem a — kivándorlási szándékot vagy hajlamot, azt teljes erőmből lebeszéltem, valósággal visszariasztottam terve végrehajtásától. Aki azonban *a tengerre* akart menni, szolgálatba vagy hivatásból, azt viszont lelkem teljes erejével, meggyőződésem összes érveléseivel ösztökéltem, biztattam és buzdítottam, hogy: igenis, menjen a tengerre!

Annál nyugodtabb lelkiismerettel tehettem ezt, mert tapasztalásból tudom, *mennyire tengerre való a magyar!* Szolgálatom alatt számtalanszor volt alkalmam gyönyörködni az én szeretett, édes fajomban, amikor láttam, hogy nehéz, küzdelemteljes és akárhányszor életveszélyes helyzetekben, továbbá a szigoruan fegyelmezett szolgálatban és a lemondásokban oly gazdag életmódban mennyire megállja helyét a magyar fiu. A haditengerészet sok ágazatu szolgálatában monarkhiánknak ugyancsak sok nemzetiségü fiai, mintha valami velökszületett különös képesítéssel vagy hajlammal bírnának, mindig bizonyos irányban felelnek meg teljes mértékben.

A fűtői szolgálatban például különösen beválnak a dalmátszigetek fiai, a gépeknél a csehek valóságos mesterek; a bécsiek pompás tüzérek; az adminisztratív és élelmezési szolgálatban a krajnaiak vetélytárs nélkül állanak; a magyar fiúk pedig elsőrendü matrózok, igazi tengerészek. A gépeknél szükséges becsületesen kitartó, türelmes és figyelmes munkára a cseh predesztinálva van; ahol azonban testi ügyesség és szívósság, vakmerőséggel határos bátorság kell, gyors megértés, kitűnő megfigyelés és pillanatnyi elhatározás szükséges, ott a magyar volt a helyén.

Aki magyar fiu volt velem, azokat nagyobbára vagy az árbocokon láttam — és azoknak is mindig legmagasabb vitorlarúdján — vagy pedig az ágyúknál, amelyekhez rendesen a legénység legintelligensebb részét osztják be.

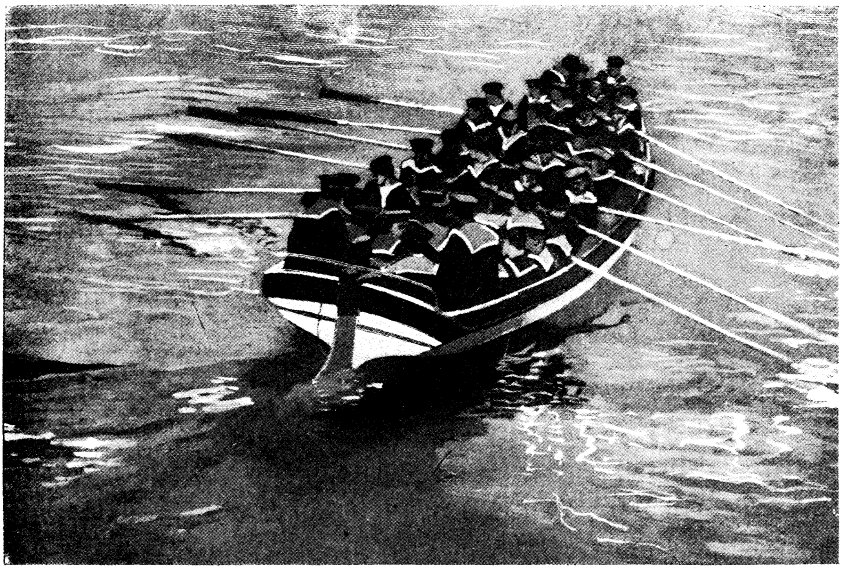
De lett légyen a magyar magasabbfoku szolgálattal megbízott tiszt, akár csak altiszt vagy egyszerü matróz, gépész, vagy búvár, fegyverkovács vagy torpedista, mindenkor és mindenütt derekasan megállotta a helyét. Azonkívül tisztességtudó, jól fegyelmezett, türelmes és engedelmes, könnyen és kevéssel megelégedő és ami egyik legkiválóbb jellemvonása: magyar lelkületének megfelelően hű bajtárs és kitünő cimbora.

Ime, ezek azok a tulajdonságok, amelyeknél fogva valósággal rátermettnek tartom a magyart a tengerre Szivemből óhajtom, hogy bárcsak nagyobb számmal látnók őket ott! És ha e soroknak, e könyvnek, nem lesz más eredménye, mint az, hogy olvasásának impressziója alatt csak egy tucat magyar fiut terelek a tengerre, meg leszek elégedve. — Missziót teljesítettem!

ELSŐ RÉSZ

I.

A HADITENGERÉSZET LOVAGKORA



HAJÓRA SZÁLLÓ LEGÉNYSÉG

A „Sirály"-on.

Hattyudal. — Ifjukori álmok. — Etymológia. — Behajózás a „Sirály"-ra. — Kétszáz évvel ezelőtt. — Föltámadt tengerész. — Egy darab középkor. — Mit iszunk? — Szerénytelen vágyak. — Vontatunk!

Arma virumque cano . . .

Egy nemrég elmult dicsőséges korszak emlékezetét akarom nem ugyan megörökíteni, hanem csupán igénytelenül, halványan elmosódó nagy vonásokban megrajzolni: a vitorlás hadihajók letünt korszakát, a tengerészet lovagkorát. A kovás puska sirjára Mannlicher dobta az utolsó rögöt, a vitorlás fahajót a tenger mélyébe sülyesztette a gőzzel hajtott páncélos hajó. Kolumbus és Magelhaens dicsőségét elvitatta a »stabilimento tecnico«, meg Gustav Zédé, francia mérnök, a tenger alatt járó naszád megalkotója.

A szárazföldön már évszázadokkal ezelőtt szünt meg a lovagkor. Törvényei, szokásai, hagyományai, az egyéni vitézségnek és a vakmerő bátorságnak dicsőséges érvényesülése véget értek az új korral.

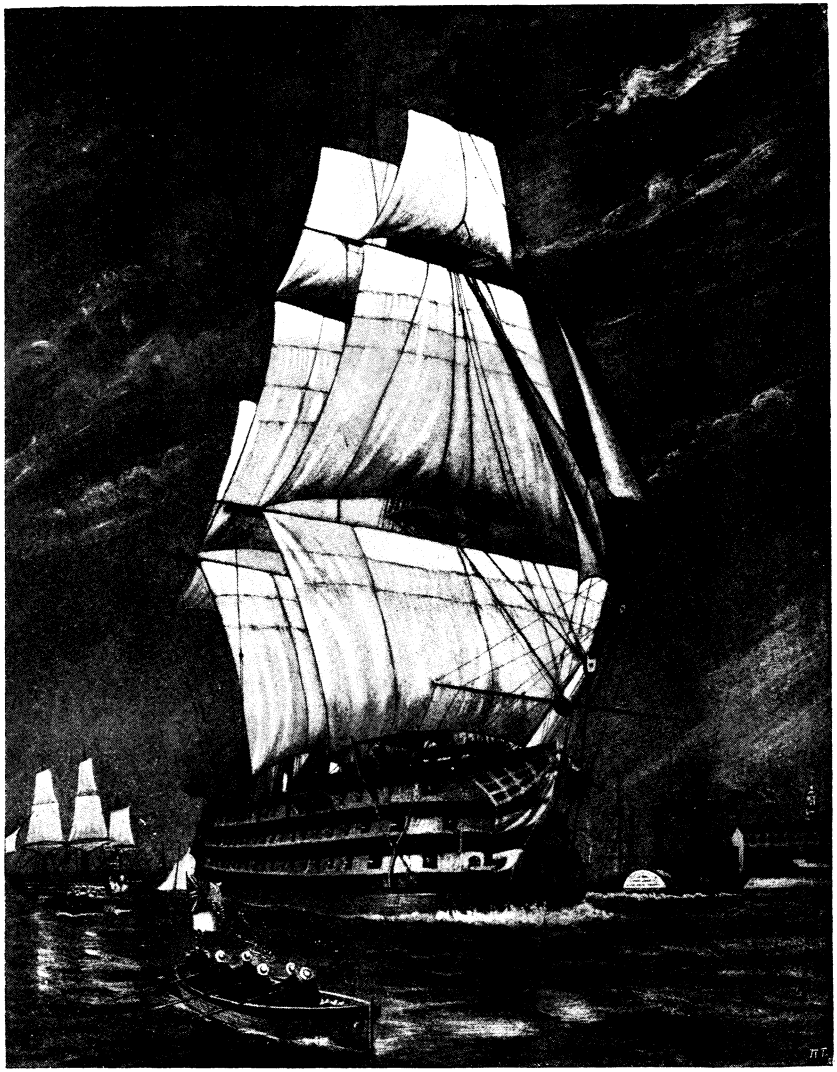
A tengeren azonban csak most, tíz-tizenöt évvel ezelőtt, halt meg a lovagkor. Ahogy a haditengerészet lassankint törülte vitorlás hajóit a »flotta-listából«, ugyanoly mértékben tünt és enyészett el a lovagkor is a tenger szinéről. Azt a kort értem, amely szépnek tartotta az izomerővel párosuló vakmerő bátorságot és dicsőségesnek az eredményhez vezető küzdelmet olyan veszedelmekkel, amelyek az emberi erőt tulhaladják, az életet kockára teszik, s amelyek a lovagiasságot a bajtársi együttérzést, valamint az átöröklött hagyományokat becsben tartják.

Szép és dicső a páncélhajók missziója is, valamint a rajtuk szokásos életmód; de az elmult vitorlás korszak küzdelmes, veszedelmes, lemondásokban és nélkülözésekben gazdag, mindenek fölött pedig gyönyörűséges életével föl nem ér.

Az örömnek és a büszkeségnek egy bizonyos nemével gondolok arra, hogy *én még hallottam e korszaknak hattyudalát;* hogy részese voltam még teljes életerőtől duzzadó korának; és sajnálkozva látom, mint pusztul el és tünedez nyomról-nyomra évezredes dicsőségének végtelen szinteréről: a tengerről! . . .

***

A 80-as évek közepén kerültem a haditengerészethez, mint cs. és kir. korvetta-orvos. Bevonulásomkor véletlenül egy egész flotta horgonyzott a főhadi-kikötőben; annak sorában az akkor »modern« páncélhajóknak számos hatalmas példánya is. Az óriási változás jellemzésére, amely ez utolsó tizenöt év alatt a hadihajók természetrajzában lezajlott, elég



SORHAJÓ
A MULT SZÁZAD ELSŐ HARMADÁBAN

TENGER ALATT JÁRÓ NASZÁD;
ŐRTORNYÁVAL KIEMELKEDIK A VIZBŐL

lesz annyit ha fölemlítek, hogy az akkori félelmetes és rettegett páncélhajók ma — tizenöt évvel később — legföljebb csak mint ócskavas értékesíthetők.

Tengerészeti tapasztalataim ez időtájt még nagyon csekélyek voltak. A legnagyobb víz, amit a tenger előtt megismertem, a Szamos volt, meg a Duna Bécs alatt. Hajózási tapasztalataim pedig ott állottak, ahol még diákkoromban a hazulról elcsent kenyérdagasztó teknőben tettem többi diák-tengerész pajtásom társaságában nagyobbszabásu kirándulást a Krasznán, a malomtól egészen a Domby-kertig. Ennélfogva, ahogy most először néztem a tengerpartról a kikötőben pezsgő hajós

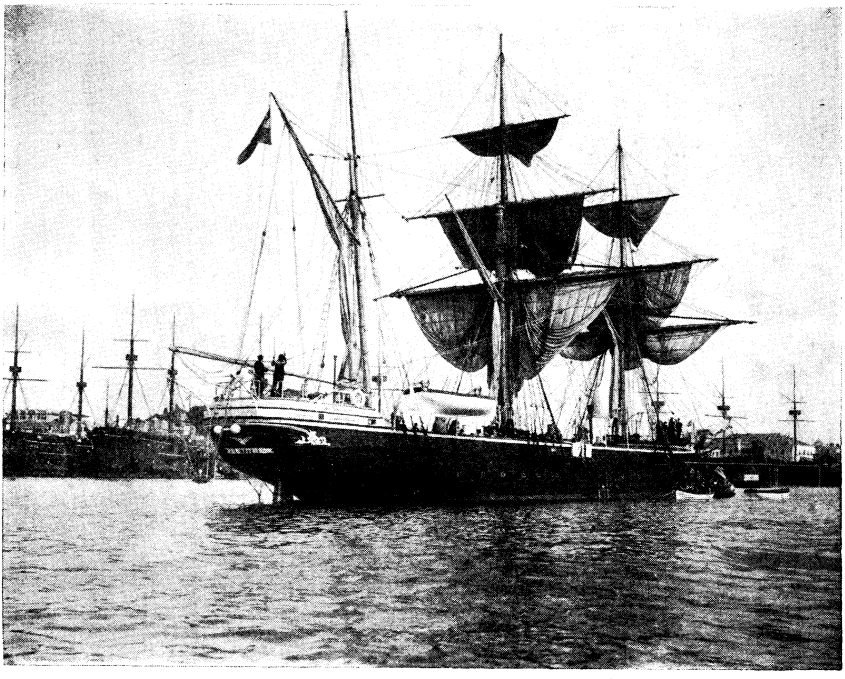
életet, ahhoz való igényeim és hozzá szálló kívánságaim is csekélyebb mérvüek voltak. Nem azokra az otrombatestü, fekete kolosszusokra kívánkoztam, egészen másra vágyódtam én. Egy gyönyörü, karcsu testü, nyulánk árbocu hajó — a »Mőve« (»Sirály«) — horgonyzott a kikötőnek egy kissé félreeső helyén. Ez a könnyü testü kis fahajó hattyu könnyüségével himbálózott a gyengén hullámzó viztükrön; szédítően magas árbocain a tömérdek hatalmas kötél olyan feszesre volt meghuzva, mint a hegedűn a húrok. A vízre bocsátott hófehér kis csónakokkal együtt olyan benyomást tett reám, mint a fiatal szép mama, aki sétálni viszi apró gyermekeit. Ez a hajó volt az én első szerelmem, ő volt az én vágyaimnak netovábbja. Gyermekkorom elhalványult ábrándjai, ifjukori olvasmányokból megmaradt ideáljaim egy ilyen karcsu, nyulánk vitorláshoz füződtek. Sejtelmem sem volt előbb arról, hogy milyen egy vitorlás hajó és hogy hogyan vitorlázik; életemben ezuttal láttam először árbocot, vitorlát, kötélhágcsót, igazi evezőt és eleven matrózt: az egykori álomképek mintegy varázsütésre, ilyen csábítóan gyönyörü alakban öltöttek testet a Sirályban. Hát még mikor megtudtam, hogy a »Sirály« — shooner! — amely fogalom magába foglalta számomra mindazt, ami regényes és misztikus!

A karcsu shooner azonban egyelőre tovább is megmaradt álomnak. Tudtam, hogy mint fiatal orvosnak, mint kezdő tengerésznek, nagy páncéloson kell majd megtennem az első lépést a tengeren, amennyiben mint másodorvos, egy idősebb és már »tengerszilárd« (see-fest) tengerészorvos oldalán egy vértes-hajó fedélzetén tanulom majd meg, hogy mi a kötelességem és ezen ismerkedem meg a tengerész-élettel.

Képzelhető tehát az én meglepetésem és örömem, zavarom és kapkodásom, mikor — alig néhány héttel a

bevonulásom után — a tengerész-kaszinó egy táncestélyén, éppen két lancier-figura között, »szolgálati-jegyet« kézbesítenek nekem, amelynek meghagyása értelmében: sürgősen »hajózzam be« magam a »Sirály«-ra!

(Álljunk meg egy pillanatra ennél a szónál: »behajózni.« Szándékosan és tudatosan használtam ezt a kifejezést és



Ő FELSÉGE VITORLÁS CORVETTÁJA: „MÖVE"

szándékosan kerülöm az effélé körülírását: »hajóra szállni.« Nagyon helyes elvnek tartom ugyan, hogy nem okvetlenül szükséges az idegen és a magyar közéletben szokatlan cselekmények, működések és állapotok megjelölésére szolgáló szavakat más nyelvekből egyszerüen és szigoruan a szóhoz tartva magunkat, lefordítani és ilyen minőségben a közhasználatba átvenni. De viszont ha a kifejezés nagyon jó, nagyon

helyes és célszerü, akkor ne nézzük azt, hogy »idegen« hangzásu, hanem fogadjuk be bátran és vegyük át a közhasználatba. Ilyen kifejezés a többek közt ez is: »behajózni« akár személyt, akár árut vagy élelmicikket akarunk vele megjelölni. Angolul úgy mondják: to embark vagy to ship; franciául: embarquer; olaszul: imbarcare; spanyolul: embarkar; dánul: inskibe; svédül: inskeppa. Tehát minden nyelv kivétel nélkül egyetlen szóval: »einschiffen« fejezi ki azt a tényt, hogy valakit vagy valamit a hajóra szállítanak. Fogadjuk el hát mi is és mondjuk: »behajózni.«)

1885-ben léptem először a vitorlás »Sirály« fedélzetére és azt éreztem akkor, amit érezhet mindenki, aki nemcsupán az ifjukor ábrándjait, hanem a gyermekkori vágyódását és férfikora kijelölt küzdőterét látja megvalósulni. Ahogy a fedélzetre léptem, egy darab — középkort láttam magam előtt. Középkort a szó romantikus, misztikus és hagyományos értelmében. Mert tudnivaló dolog, hogy a tengerészet szervezetében és lényegében történt óriás változások és újítások még nagyon fiatalok. Húsz évvel ezelőtt a vitorlás hajókon olyan volt az életmód, a szokás, az etiquette, aminő lehetett akár Kolumbus idejében. A nyolcvanas évek tengerészetében még nagyon sok vonás volt a kétszáz év előtti tengerészetből. A XVII-ik század elejétől a XIX-ik század végéig megmaradtak ugyanabban a formában a sorhajók, fregattok, korvetták, kutterek, briggek, shoonerek és luggerek. Az 1870-ben épült fahajó alakban, fölszerelésben és vezetésben alig különbözött az 1670-ben épült hajótól. Ha egy tengerész, aki még XIV. Lajos korában vezényelt egy hajót, valamilyen csoda folytán *kétszáz évvel később* feltámadt volna a sírjából és részt vett volna az 1827-iki tengeri csatában Navarin mellett, ez a kétszáz évvel utóbb a halottaiból föltámadott tengerész a legnagyobb lelki nyugalommal foglalhatta volna

el helyét a parancsnoki hídon. Ugyanazokat a vezényszavakat használhatta volna 1827-ben, mint 200 évvel azelőtt; az ágyuit ugyanolyan manőverezés mellett süthette volna el, mint hajdanában (és épp oly kevés kárt tett volna velük, mint hajdanában) és ha hajójával beosztották volna a flottába, együttes manőverezésre, legkevésbbé sem lepték volna meg a kapott parancsok, a szokásos jelzések: a kétszázéves álomból fölébredő tengerész minden tünődés nélkül eleget tehetett volna a parancsoknak.

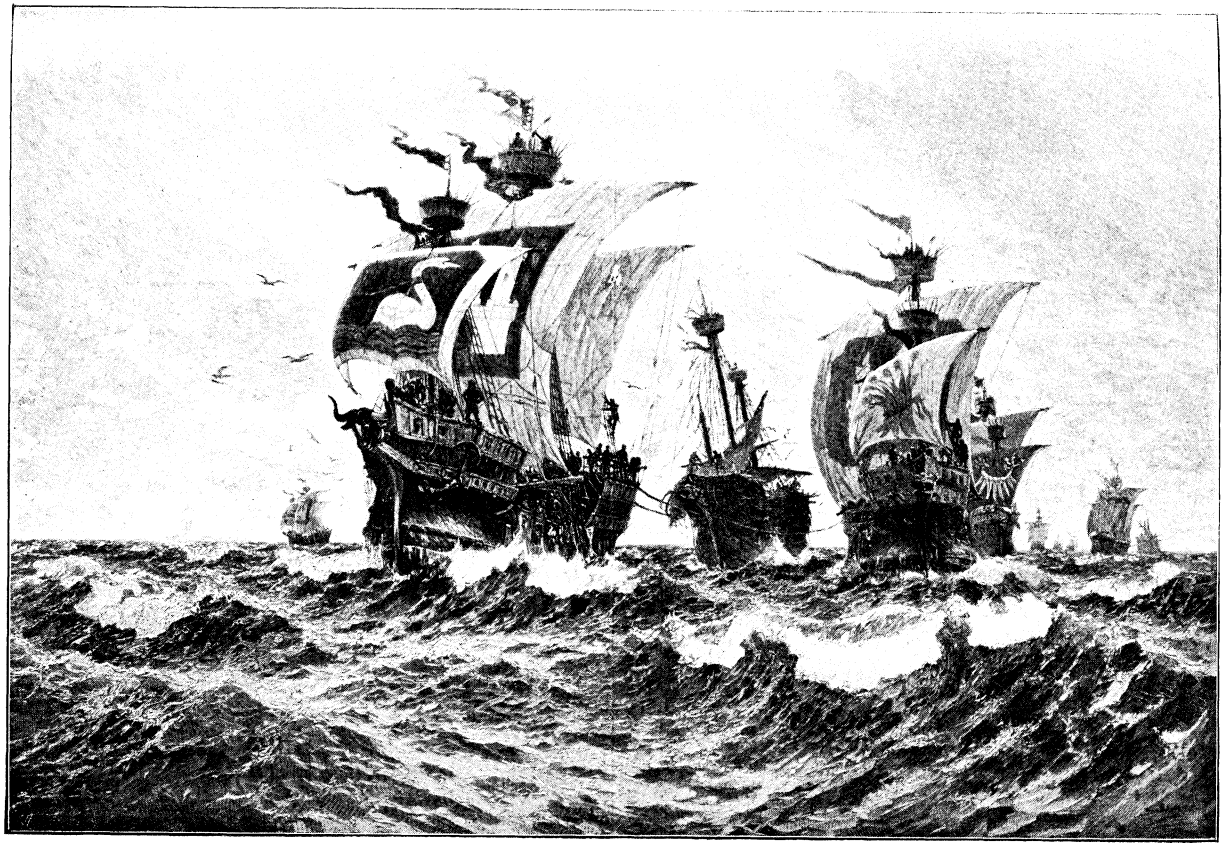
És most vegyünk egy másik példát. Mondjuk, hogy egy tengerész, aki 30—35 évvel ezelőtt hagyta ott a tengerészetet és valamilyen sajátságos körülménynél fogva ez idő alatt semmi hírt sem kapott a tengerészet köréből, harminc évvel később, egy véletlen folytán újból valamely főhadikikötőbe kerül: hogy fog bámulni és csodálkozni ez a tengerész! Azt fogja hinni, hogy álmodik. Olyan dolgokat és tárgyakat talál majd a kikötőben, amikről fogalma sincs. A toronymagasságu árbocok helyett füstöt okádó, óriási fekete kürtöket lát; a karcsu, könnyü hajók helyén otromba, óriási, fekete acéltömegeket; az »árbockosár« helyén« páncéllal védett kis tornyokat, amelyekben elegáns alaku hatcsövü, gyorsan tüzelő »ágyucskák« vannak elhelyezve. Parányi fekete ördögök, mint a gyíkok siklanak hihetetlenül gyors mozgással ide és tova a kikötőben. Ezek a torpedók. Sőt e fekete apró ördögök némelyike hirtelen el is tünik a tenger szinéről és csak egy vagy két órával később jön ismét egy vagy kétezer méternyi távolságban a felszínre. Ezek a tenger alatt járó naszádok. Az előtte ismeretes egyetlen világító eszköz, az olajlámpa helyett, vakitóan erős fehérfényü világitást lát, amely ezer, sőt tízezer olajlámpa fényénél is erősebb fényt áraszt. Száz és száz olyan erőt és elemet talál a hajók szolgálatában, amelyről néhány évtizeddel előbb alig hallott egyebet a puszta

nevüknél. Gőz, villamosság, dynamók, elektromotorok, komprimált levegő, hidraulikus erő, mindezek olyan új és ismeretlen fogalmak a harminc év előtti tengerésznek, mintha egész életében sohasem látta volna a tengert!

Csodálatos vonás a tengerészet történetében, hogy míg két-három évszázad alatt alig haladt — hogy térbelileg fejezzük ki magunkat — egy-két méternyire fejlődési útjában, az utolsó néhány évtized alatt »hétmértföldes« csizmákkal rohant fejlődésének lehetséges és elérhető végcélja felé. Nemcsak az utolsó évtizedek tudományos fejlődése és annak alkalmazása a tengerészet dolgaira volt az, ami ezt a haladást, ezt az »ugrást a természetben« előidézte, *hanem a kényszerített szakítás is a régi hagyományokkal.* A tengerészéletnek különleges, egészen sajátszerű viszonyai hagyományszerűen öröklődtek át nemzedékről-nemzedékre; nem is úgy, hogy görcsösen kapaszkodott volna a régi szokásokba és hagyományokba, hanem mintegy magától értődőleg folytatta azokat, mint olyanokat, amelyek a sajátszerű viszonyok között az egyedül lehetségesek.

Avagy nem középkori állapot-e az, hogy míg az ember százkilométeres gyorsasággal repül a vonattal Londonból Edinburghba, vagy Budapestről Fiumébe, ugyanakkor egy másik jármű teljesen rabszolgája az elemek egyik legmegbízhatatlanabbjának: a szélnek? Ha fuj a szél, akkor halad a hajó, ha nem fuj a szél, akkor áll a hajó. Ha a hajó északnak tart, a szél ellenben északról fuj, akkor az a hajó mehet délre, délnyugotra, vagy bárhová, csak éppen oda nem, ahová menni akar, vagy ahová eljutnia kellene.

Hát az nem egy darab középkor, hogy egy aránylag olyan »rövid« utat, aminő például Lissabontól Valparaisóig, amelyet egy cél- és öntudatosan előrehaladó gőzös megteszen 24—28 nap alatt, vitorlával az ember 120—140 nap



VITORLÁS HADIHAJÓK
A XVI. SZÁZADBÓL

LUCIANI AUNTYIAN

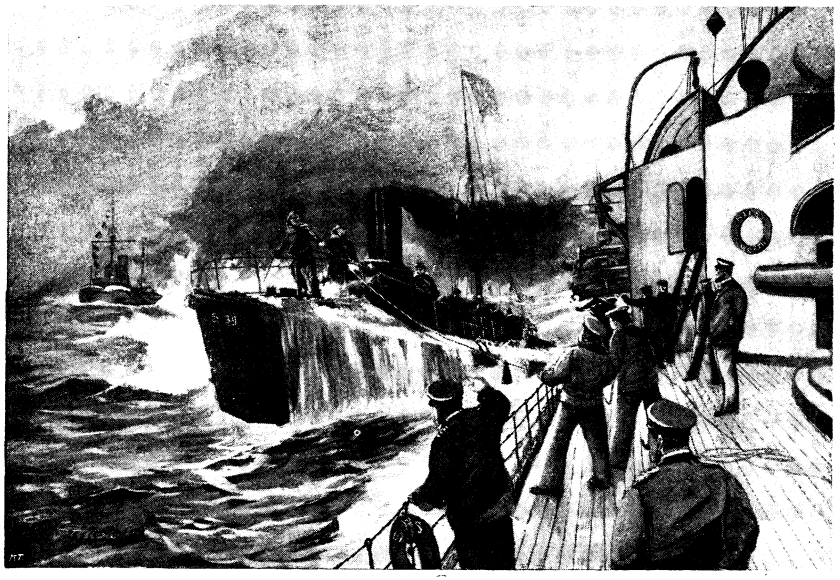
alatt kénytelen megtenni? Nem középkori állapot-e az, hogy ugyanakkor, midőn az ausztráliai végtelen síkságokról — mondjuk: augusztus 1-én — összehajtott ürüket szeptember 1-én már a londoni mészárszékekben friss állapotban árulják, amikor a Dániában csinált vaj épp oly friss állapotban érkezik meg a hongkongi svót ezred tisztikarának asztalára, mint a San-Franciskóból ugyancsak oda szállított csemegeszőlő, a vitorlás hajókon az emberek hordóba préselt sertéshússal és sóba temetett marhahússal táplálkoznak hónapokon keresztül? Hogy milyen illatja van ennek a két tápszernek és a hozzá hasonlóknak, ezt csak az tudja, aki szélcsendes időben a frissen megnyitott hordóktól egy mértföldnyi távolságon belül tartózkodott valaha!

Kolumbusék, meg az elődeik, nemkülönben az utódaik is, hordókba zárt ivóvízzel látták el magukat az útra. Hogy ezt a hetekig, akárhányszor hónapokig is elálló ivóvizüket némileg ihatóvá tegyék, széndarabokat dobtak a hordókba. Húsz évvel ezelőtt (de sőt még *tízzel* is!) úgy láttuk el magunkat vizzel, hogy egy rengeteg nagy csónakot bevontunk tartalékvitorlával, telemertük valamelyik parti forrásból, a hajón átöntöttük vas-kasszonokba, ahonnan homokrétegeken átszűrődve állott a személyzet rendelkezésére. De nem — »á discretion«. Óh nem! Ott állott a csap mellett az őr, kezében a széles pallossal (szintén a középkorból átöröklött fegyverrel) és vigyázott, hogy visszaélés ne történjék a drága itallal.

Előlegezve megemlítem már ezen a helyen, hogy a gőzgéppel ellátott hajókon a víznek partról való behajózása már nem szokásos. Ilyen hajókon a tenger vizéből desztillálják az ivóvizet. Igaz, hogy a lepárolás folytán minden »sava-borsától« megtisztított és megfosztott víznek sajátszerüen furcsa, hogy úgy mondjam: »ízetlen« íze van, gyorsan válik nyulóssá meg poshadttá és úgy megfekszi a gyomrot, mint valami

nehezen megemészthető eledel; de másrészt megvan az az óriás előnye, hogy bármely mennyiségben előállítható és hogy ragályos betegség, mint például tifusz, dysenteria, malaria, stb. nem jut az ivóvízzel a hajóra.

Folytassuk utunkat a »Sirály«-on. Azaz hogy nem folytathatjuk, mert *szélcsend van.* Kár; ott a kikötő az orrunk előtt, alig néhány tengeri mértföldre. Gőzzel benn



MANŐVEREZŐ HAJÓRAJNAK
A SÍK TENGERRE HOZZÁK A POSTÁT

lehetnénk félóra alatt, így pedig Isten tudja meddig — talán még napokig — elvesztegelhetünk egy helyen és ehetjük tovább is a pácolt húst, a kőkemény »galettát« (kétszersültet, a mi mindennapi kenyerünket) és ihatunk rá »friss« vizet, amelyet még az Ombla völgyében hajóztunk be — két héttel ezelőtt.

Pedig milyen szép volna, ha odabenn lehetnénk a kikötőben! Mennyi gyönyörűség vár ott az emberre: friss kenyér,

HAJÓPARANCSNOK

friss hús, séta a parton, a Stradonén; jó hosszu séta, amely alatt az embernek a fedélzet ágyui, csónakjai és árbocai között elzsibbadt izmai fölengednének újból egy kicsit. Sőt, Isten bocsássa meg a szerénytelen kívánságomat, — talán még levelek és ujságok is várnak ott reánk!

Ez utóbbiakra gondolhatott parancsnokunk is, az az áldottszívü, gyermeklelkü, igazi gentleman is, akiért feleség és három gyermek imádkozik odahaza a pólai Monte-Zarón. Mikor ugyanis belátta, hogy hiába vár szelet, olyan parancsot adott ki, amely a szélcsendnek és a lomhán lelógó vitorláknak ellenére is remélni engedte, hogy az estét *mégis* csak a kikötőben fogjuk tölteni. A parancs ugyanis úgy hangzott, hogy:

— Werpen! (= Vontatni.)

(Hálás kötelességemnek tartom, hogy e helyen megemlékezzem ezen egykori parancsnokomról, akinek segítő és támogató vezetése mellett tettem meg első lépésemet a tengeren és aki »hivatásos tengerész-orvosi« pályámon (= Berufs Marine-Arzt) legyőzhetetlennek látszó óriás nehézségek és küzdelmek között atyai elnézéssel és bajtársi szeretettel támogatott. Ez az általánosan kedvelt és közbecsülésben álló

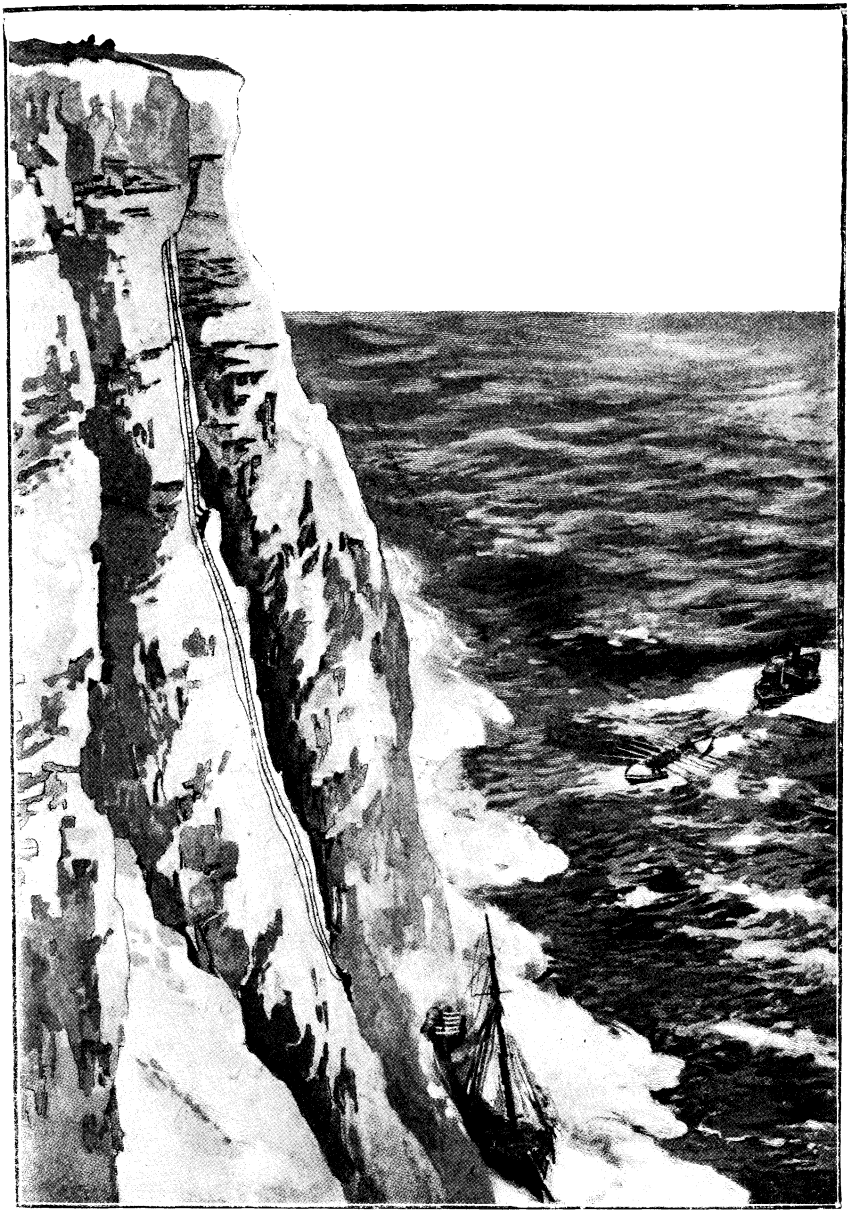
tengerész: Holeczek János sorhajókapitány (= ezredes) néhány évvel azután, hogy a »Sirály« shooner parancsnoka volt, a Zrinyi-korvettát vezényelte Braziliába. Ennek fővárosában, Rio de Janeiroban, sok ezer mértföldnyire imádott családjától, érte utól a tengerész-pályán — sajnos — oly gyakori végzet: elpusztult sárgalázban.)

— Vontatni! — vezénylé parancsnokunk.

Ha a hadihajókon csakugyan meg volna engedve úgy hurrázni, ölelkezni, a sapkát a levegőbe dobálni, amint azt a tengerészéletből vett elbeszélésekben olyan gyakran lehet olvasni (akár csak a találkozásokat a feketelobogós kalózokkal), erre a vezényszóra bizonyára óriási örömrivalgás tört volna ki a »Sirály« fedélzetén. De mivel a matrózok előtt köztudomásu dolog, hogy »oktalan kiabálásért« négyórai kurtavas dukál, a sapkadobálásért pedig kétórai állás a kötélhágcsó vékony zsinegén, mindnyájan bölcsen hallgattak és a nehéz saruk lármás dübörgése, amint ide-oda futkostak a fedélzet kopogós deszkáin, jelezte csupán, hogy előkészületeket tesznek a vontatáshoz.

Alighanem már Kolumbus idejében is vontattak a tengerészek szélcsendes időben. Mert ahogy én elképzelem azt a disznópásztorból telivér conquistadorrá fejlődött Pizarrot, akit hajókötélnél is erősebben vonzott az inkák aranya, a tropikus égöv asszonyainak éjfekete szeme, meg a XV. századbeli spanyol lovag temperamentuma: neki sem volt türelme lomhán lógó vitorlák alatt vesztegelve várni, amíg a szélnek eszébe nem jut újból fölkerekedni, hogy odavigye a hajóját a szemhatártól innen eső szárazföldhöz, hanem úgy tett, mint néhány évszázaddal később a mi parancsnokunk cselekedett: bevontatta a hajót az öbölbe.

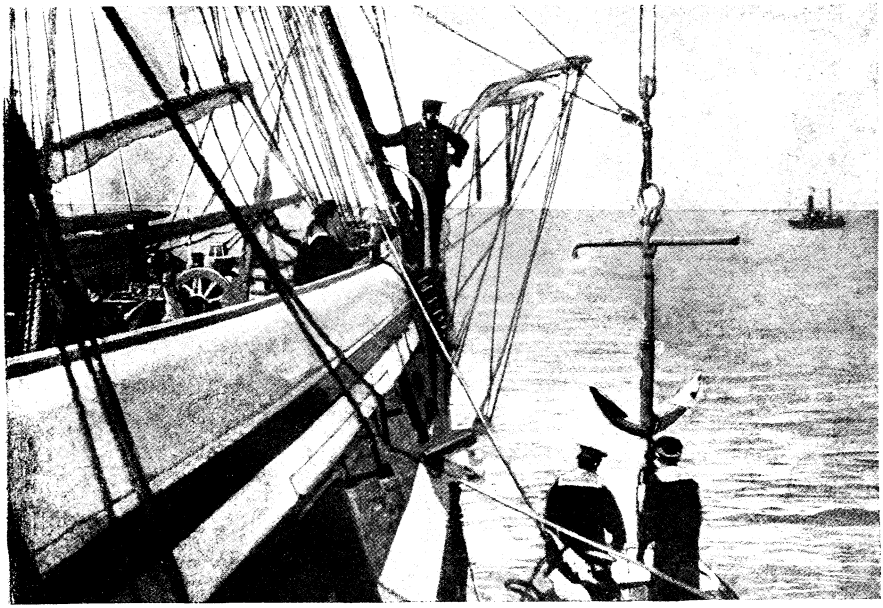
Egy hajónak a *kikötőbe való vontatása* mindig örömünnep a legénységnek. A különben vasszigoru fegyelem és



SZIRT MELLŐL
ELVONTATJÁK A HAJÓT

az argusszemü altiszti ellenőrzés alatt álló matróz ilyenkor úgy érzi, mintha a nyomás alul felszabadult volna. Duzzadó testi erejével arányos elevensége kitombolhatja magát: kacaghat, tréfálhat, cigarettázhat, mert ilyenkor minden szabad, csak húzza erősen hatalmas markával a kötelet.

A vontatás ugyanis a következőkből áll: vízre bocsátják a legnagyobb csónakot, amelyre elhelyeznek egy több száz

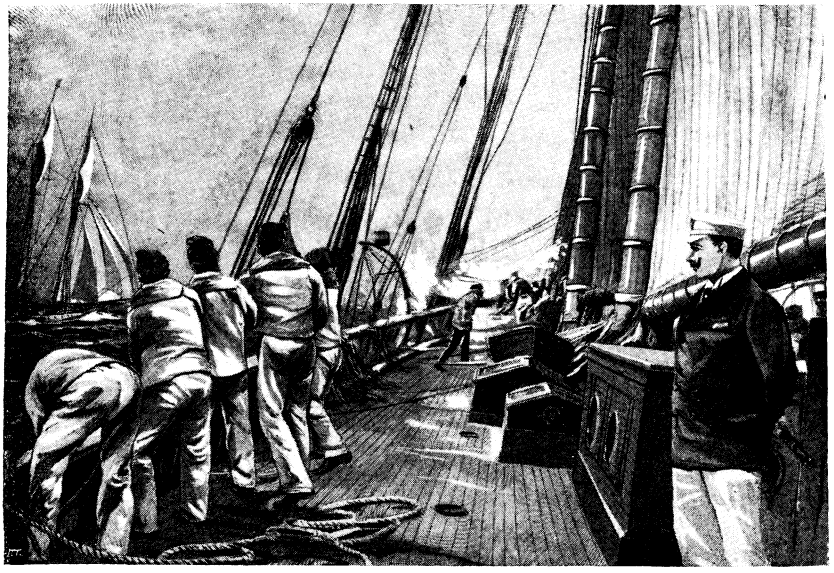


CSÓNAKBA BOCSÁTJÁK
A VONTATÓ HORGONYT

méter hosszu erős kötelet; ennek a végére egy kisebbszerü, úgynevezett csónak-horgony van odakötve. (Hogy miért nevezik nálunk a horgonyt »vasmacskának« s mért nem hagyják meg horgonynak, azt igazán nem tudom. Valamint azt sem, hogy mi köze hozzá éppen a macskának? Talán azért nevezik így, mivel a horgony a kampóval épp úgy kapaszkodik bele a vízfenékbe, mint a macska a karmaival az ember bőrébe?)

De vontassunk csak tovább. A lebocsátott csónakba beszáll nyolc vagy tíz matróz és a kikötő felé tartva, elevez a hajótól, miközben a hajó orrához erősített kötelet lassan lebocsátják a csónakból. Mikor a csónakkal eleveztek addig, amíg a kötél hossza engedi, kidobják a horgonyt a csónakból és ezzel elhorgonyozzák a — hajót. Most pedig hajrá! Adott jelre a hajó legénysége belekapaszkodik az elhorgonyzott kötélbe és húzza befelé. De tulajdonképpen nem a kötelet huzzák a hajóra, hanem inkább a hajót vontatják oda, ahol a csónak legénysége ledobta a horgonyt. A fölcsavart kötelet és a felvont horgonyt ujból a csónakra rakják, ismét vontatnak, mindaddig, amíg a kikötőbe, vágyuknak célpontjához el nem jutottak. Magától értetődik, hogy a játszi pajkossággal meginduló tréfából csakhamar komoly és nehéz munka lesz és csakhamar csurog róluk az izzadság a nagy testi megerőltetés miatt.

Fölöslegesnek tartom külön is hangsúlyozni, hogy tulajdonképpen csak nagyon komoly és fontos okok bírják rá valamely hajó parancsnokát a vontatás műveletére. Legelőször a sziklák és zátonyok közelsége szélcsendben, mikor azoknak szomszédságától mindenáron szabadulnia kell, vagy pedig ha olyan tengeráramlatokba jutott a hajó, amelyek a közeli partok felé hajtják.



VITORLÁK KEZELÉSE
A FEDÉLZETRŐL

Vitorlák alatt.

Tiszti kabin. — Kettévált hajó-orvos. — Negyvenöt krajcár a napsugárért. — Fehérneműszekrény mint „iroda“. — Viharpróba a lánchidon. — Szél előlről. — Szél oldalról. — Szél hátulról. — Mi az: lavirozni? — Tengeri csomó = gordiusi csomó. — Logg! — Viharpróba a gyermekszobában.

Az eddig elmondottakból kitünt, hogy a vitorlás hajók közlekedési gyorsasága nem felel meg a mai kor viszonyainak. De nem sokkal korszerűbbek a lakási viszonyok, valamint az élelmezés sem.

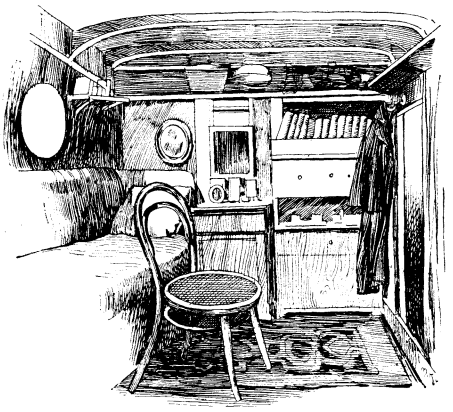
Éveken át olyan nagyságu terület volt a lakásom, amelynek hosszát megszabta egy nagyon rövid és nagyon keskeny ágy. Kabinom magassága alig haladta meg egy középtermetü férfiu magasságát és ha az ágyamon ülve felhúztam a cipőmet, kinyujtott lábam nekitámaszkodott a kabin ajtajának. Ezt a »lakást« vagy oldalról világitotta meg

egy tenyérnyi nagyságu, homályos üvegből készült ablak, amelyet celluloidgyűrűk által megvédett erős vaskapcsokkal kellett a hajó falába beszorítani, hogy a minduntalan felcsapó hullámok be ne nyomják, vagy pedig a fedélzet felől kaptam ugyancsak tenyérnyi nagyságu üvegen keresztül egy kis világítást. Igaz, hogy ezt a felső ablakot sohasem lehetett kinyitni, de viszont az is tény, hogy minden percben legalább is tízszer vagy húszszor elsötétült, amikor a fedélzeten járók ráléptek.

Csodálatra méltó alkotás volt az ágy — kényelmetlenség szempontjából. Csak kivételesen volt olyan hosszu, mint a benne fekvő ember, szélessége azonban mindig megfelelt egy gyermekágy szélességének. Egy alkalommal átvettem a szolgálatot egy, a hajón megbetegedett kollégámtól és a szolgálattal együtt a kabinját is. Elődöm hatalmas szál ember volt, egész fejjel magasabb nálam. A kabinjában, azaz hogy most már az enyémben, csak japán módra, mélyen meghajolva társaloghattunk. Látva a rövidke ágyat és a hosszu szál embert, kérdem tőle:

— Mondd csak, kérlek, hogy aludtál te *ebben* az ágyban?

— Köszönöm; *kétrét, mint a bicsok.*



TISZTI KABIN

Én még elfértem valahogy a furcsa Prokrustes-ágyban, de ő szegény, alaposan megjárta azon a hajón, amelyre később áthajózták. A »Cyclop« nevü arzenális-hajóra került. Ott aztán nem is kétrét görnyedve aludt, hanem valósággal a hosz-

szában kettéválva. A »Cyclop« ugyanis híres, vagyis inkább hírhedt volt a kabinjairól. Mivel az volt a rendeltetése, hogy manőverek (meg komoly csaták) alkalmával a haváriáit (sérüléseit) rajta javítsák, az erre szükséges tömérdek gép és a munkások úgy elfoglaltak minden helyet, hogy a kabinok vajmi csekély térre szorultak. Geniális berendezésü volt a többi között a »Cyclop» orvosának kabinja: a hajó szerkezete folytán ezen a kabinon húzódott végig a fedélzetről a gépekig egy úgynevezett »tromba di vento« (szélfogó tölcsér), még pedig az *ágyon keresztül.* Ebben az ágyban tehát csak úgy lehetett feküdni, hogy az ember a lábszárai közé vette a félméternél is szélesebb átmérőjü vashengert és ha a másik oldalára akart feküdni (tengerész nyelven szólva: »új dülőt akart húzni a vitorláival«), akkor az egyik lábával körülhajózta a szélfogót, hogy élivel a másikra fektethesse.

Voltak azonban még egyéb változatosságok is kényelem és elhelyezés dolgában. Így például a »Zrinyi«-korvettán az *én* ágyamban volt elhelyezve az a gépezet, amelylyel veszély idején vizet bocsátanak a kabin alatt elhelyezett *lőporos kamrába.* A »Don Juan«-on a víz szine alatt levő sötét kamrában laktam félévig. Mióta a hajó elkészült, az én kabinomba napsugár be nem juthatott többé és hozzá még közvetlen szomszédságomban, egy méternyire az ajtómtól, volt elhelyezve a kormánylapát gőzgépe. A néhány ezer kilogram súlyu hatalmas kormánylapát legcsekélyebb mozgása leírhatatlan robajjal, lánccsörgéssel és gőzsivítással járt. A hozzávaló gépkenő-olaj szagát és a géphez beosztott legénység meg nem szünő kiabálását (hogy egymást megértsék a zajban, kiabálniok kellett) ráadásul adták; ellenben, hogy kárpótoljanak az örök sötétségért, minden hó elsején 45 krajcárt kaptam olajpénz fejében, de csak nyugta ellenében. Egy másik hajón — a »Frundsberg«-en — tizenegy hónapot töltöttem egy

olyan kabinban, amelynek alját a — *gőzkondenzátor* (gőzsűrítő) foglalta el. 40 fok Celsiusnál alább nem adta soha ez a kabinom!

Ilyen helyiségekben, ilyen viszonyok között és ilyen temperaturában végeztem (és végzik a többiek is) évek hosszu során át mindazokat a munkákat, amelyek a szellemi munkával foglalkozó ember teendőihez tartoznak. A világítást egy örökösen füstölgő, mindig bűzös és mindig kormos üvegü olaj-mécses adja hozzá, amelynek halványan pislogó fénye mellett ültem órákig »íróasztalom«-nál. Az íróasztalt fehérneműszekrényem egyik üres fiókjának leereszthető oldala szolgáltatta; a széket pedig egy a fiók magasságának megfelelő bőrzsámoly, amelynek nem volt sem kar-, sem háttámasza. Irás közben minduntalan a papirra cseppent az ide-oda himbálózó mécses olaja és hogy a karomról meg a papirt tartó kezemről lecsurgó izzadság le ne mossa a papirról a már megírt betüket, ujjnyi vastag itatós papirral csavartam körül a karomat meg a kezemet. Néhányszor megpróbáltam azt is, hogy számon tartsam a bukfenceket, amelyeket irás közben a hajó bukdácsolása és himbálózása folytán végeztem, de felhagytam vele; nem győztem azokat följegyezni . . .

Alvás közben 150—200 ide-oda rohanó ember lábainak dübörgését közvetíti a jó hangvezető deszkákból álló fedélzet. A vitorlákkal végrehajtandó műveletek vezényszavait valósággal üvölteni kell a parancsnoki hídon vezénylő őrtisztnek, hogy túlordítsa a harsogó vihart, a kötélzet zengő zúgását, a vitorlák csapkodását és a hullámok bömbölését. Az őrtiszt vezényszavait — néha egész mondatokat is — átveszi néhány tengerészkadét, azokat odább ordítják egy tucat altisztnek, akik viszont füttyszóra fölváltva osztják szét a legénység között.*

* Hogy a vezényszavak olyan rengeteg hosszuak, az a vitorlázat és kötélzet egyes alkatrészeinek elnevezéséből ered. A száz meg száz kötél, a sok vitorla-vég (csücsök), a csigák, az árboc-sudarak stb. elnevezése igen határozott kell hogy legyen,

Ha valaki fogalmat akar szerezni arról, hogy milyen a tengeren csak egy fiók-vihar vitorlás hajóról nézve, az álljon ki egy cudar decemberi éjszakán erős szélben, arcbacsapó hideg esőben a budapesti lánchíd közepére, ahol a végigsivító szél búgva és zúgva játszik a híd láncain; képzeljen hozzá a talpa alatt szédületesen himbálózó, megveszekedett süllyedést és lökdösö emelkedést; képzeljen továbbá maga körül vagy kétszáz rohanó, lucskos alakot; harmincnegyven embernek (az altiszteknek) szaggatott kiabálását; tiz-húsz élesen sivító fütyülőnek fülbántó trillázását (ez mind megannyi aprópénzre fölváltott vezénysző!), s ha mindezt el tudja képzelni, akkor megszerezte nagyon halvány képét annak, hogy milyen egy vitorlás hajó a viharban; de azért még fogalma sincs azon viszonyokról, amelyek között ilyenkor az ember pihen és alszik — ha véletlenül nincsen szolgálatban!

A vitorlás hajó kipróbálja az ember idegzetét még akkor is, ha nem éppen viharos időben, hanem szép nyugodtan, mondjuk: normális viszonyok között utazik rajta. Ha *oldalról* fúj a szél* akkor mélyen, az ellenkező oldalára, fekteti a hajót. Az egyik pereme, *a szél alatti* (= in Lee) közel a víz színéhez fekszik, a másik pedig: *a szél felöli* (= in Luv) magasan kiemelkedik a tenger szine fölött. Ennek folytán a fedélzet, a kabinok, az asztalok és minden egyéb, olyan ferdén állnak, mint egy sik lejtő, amelyen sem járni, sem enni, sem feküdni nem lehet.

Hogy mennyire megdűtik a széltől nyomott vitorlák a hajót, mutatja az a rémes katasztrófa, amely 1870-ben

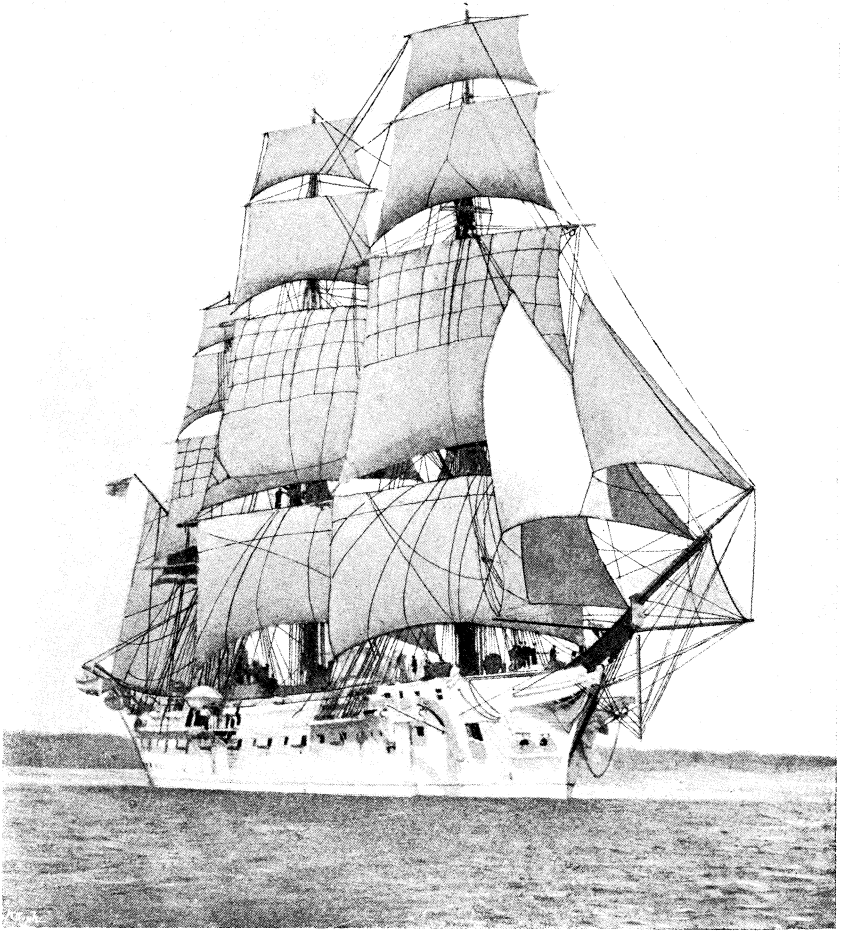
nehogy a különben is komplikált műveleteknél tévedés előfordulhasson. Ime néhány *magyar* példa az elnevezésekből *autentikus fordításban: fősudárszárny-vitorla, orrmánykülsudár-vitorlafékszár, keresztfelsudár-szarvkötélgyürü, fősudárszárny-vitorlalehúzó, előderékszárny-szélszarvkötél, orrmánykülsudár-vitorlalehúzó, orrmány-külsudár-vitorlaszélszarv.* — Elég?

* = raumer Wind, halb am Wind.

szeptember 7-én egy angol hajót ért. A »Captain« háromárbocos hadihajót a szél átfektette a baloldalára; egy hirtelen támadó szélroham ekkor úgy belefeküdt a vitorlákba, hogy a hajó fölfordult és elmerült. Hatszáz emberből csak tizenhét menekült meg!

Ha meg *hátulról* fúj a szél (= achter Wind, platt am Wind), ez sem jó, sem a gyorsaság, sem pedig a kényelem szempontjából. Egyrészt azért nem, mert ilyenkor a hátulsó vitorlák (a keresztárboc vitorlái) majdnem egészen fölfogják a szelet, annyira, hogy a másik két árboc (az elő- és nagyárboc) vitorlái alig kapnak szelet és nem vesznek elegendő részt a hajó előrevitelében. A hajót tehát csak annyi szél hajtja, amennyit a keresztárboc vitorlái tudnak fölfogni. A másik hátránya ennek a szélnek, hogy az előrész felé duzzasztott* vitorlák nem fektetik a hajót sem jobbra, sem balra (amely körülmény folytán a hajó legalább állandó, ha mindjárt ferde fekvésbe jutna), hanem óriási lendületben himbálják jobbról-balra, néha szinte *hihetetlen mértékben.* Ilyenformán egy alkalommal tizenöt napon át szakadatlanul hajtott bennünket a hátulról jövő délnyugati Monszun végig az Indiai oceánon, időközönként orkánszerü erővel. A korvetta ingása jobbról-balra oly nagyfoku volt, hogy nemcsak a hajó pereme, hanem az ennél sokkal magasabban keresztben fekvő parancsnoki híd két vége is fölváltva érintette a vizet. A hídnál is magasabb darukra kötött csónakjaink számtalanszor megteltek vízzel és mint a kotrógépek merítő vedrei öntötték a vizet a fedélzetre, amint átdültünk a másik oldalra. Hogy mit teszen az, tizenöt-húsz napig, *egyetlen percnyi megszakitás és pihenés nélkül ilyen* viszonyok között élni, az el sem képzelhető!

* „Duzzasztott“ és nem „dagasztott“.



GYENGE SZÉL
BALOLDALRÓL

Aránylag legkedvezőbb, minden tekintetben, az a szél, amely 45 foknyira *hátulról beeső* hegyes szög alatt érinti a hajót.* Ennek a szélnek a felfogására a hajó összes vitorláit ki lehet feszíteni és valamennyi aktiv részt veszen az előrevitelben. De nemcsak azért a legkedvezőbb irányu ez a szél, mert vele halad a hajó leggyorsabban, hanem azért is, mert a hajótestet könnyedén átfekteti valamelyik oldalára, amely helyzetben napokig is elég nyugodtan megmarad. A vitorlásokon járó tengerészek előtt az Atlanti oceán passzátjai ezért olyan kedvesek és hizelegve »asszonyok szelének« (Damen-Wind, Ventos de las donnas) nevezik.

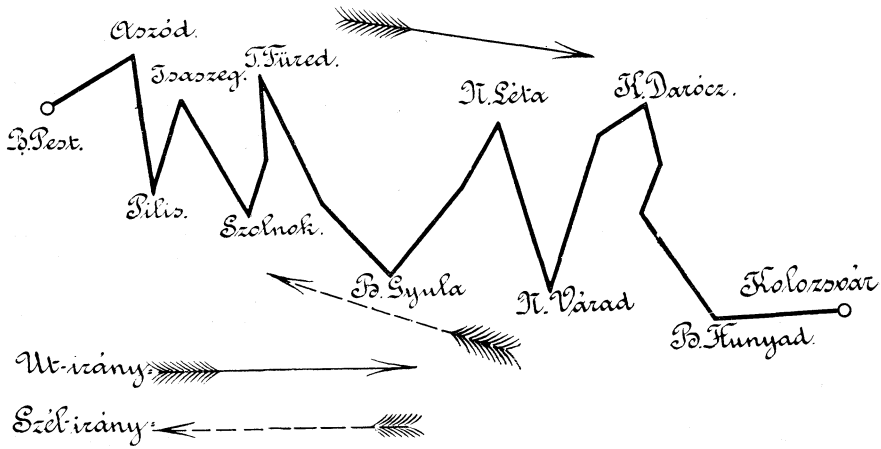
Legcudarabb a szél, ha *elölről fuj,* azaz éppen abból az irányból, amelybe a hajó tart, vagyis ha az útirány és a szél párhuzamosak.** Ekkor áll be a hajózási műveletek legunalmasabbika: a fáradságos *lavirozás.*

Mivel valószinűnek tartom, hogy a lavirozás fogalmával nem minden olvasó van tisztában (holott vitorla alatt járó hajónak *ez* a mindennapi kenyere), megkisérlem, hogy lehetőleg világos magyarázatát adjam. (Ugyanezen okból adom majd később részletesebben az olyan dolgoknak leírását, amelyekről feltehetem, hogy a szárazföldi ember előtt nem egészen ismeretesek.)

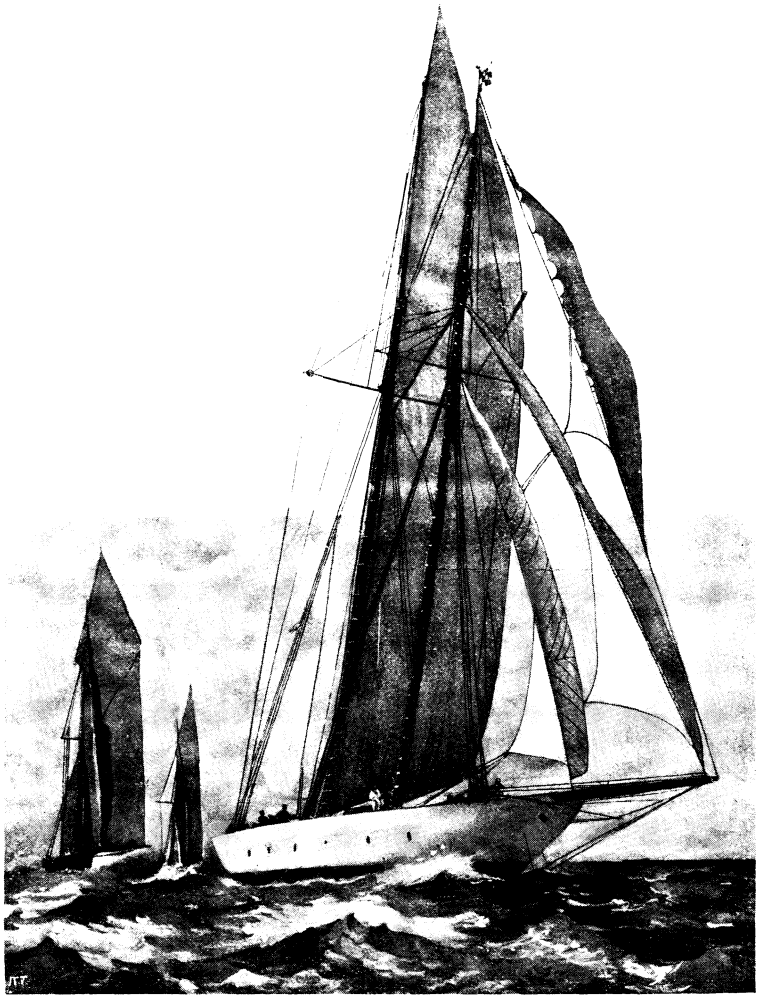
Tegyük föl, hogy valamely hajó Brindisiből, Olaszország egyik déli kikötéjéből, Alexandria irányába, amely Egyiptom északi partján fekszik, akarja a Földközi tengert átvitorlázni. Az út iránya — nagyjában megjelölve — délkeleti lenne; a szél azonban, amelynek segélyével az utat meg akarja tenni a hajó, éppen ebből az irányból jön. Az elülről jövő szél, amelyet a vitorlák, beállításuk folytán, elülről beeső hegyes szög alatt fognak föl, hátrafelé hajtja a hajót. Azaz

* = Backstagswind. ** = Scharf am Wind.

hátráltatná, ha az egész hosszában hajtott hajót engedné a *víz nyomása*. Ez az óriási *oldalnyomás*, támogatva a *kormánylapát* által, meg a vitorlák *éles szélbe állításával* (= scharfbrassen), oly módon, hogy az elölről jövő szél 60—65°-os szög alatt esik a vitorlákra, olyan irányba tereli a hajót, amely csaknem a közepén fekszik annak a két iránynak, amelyet egyrészről a *tervezett* útirány képez, másrészről *képezne* a visszahajtott hajónak *nem korrigált* iránya. Az ilyen *középvonalban* megtett egyes utakat *dülőknek* nevezik, amelyeknek irányát rövid

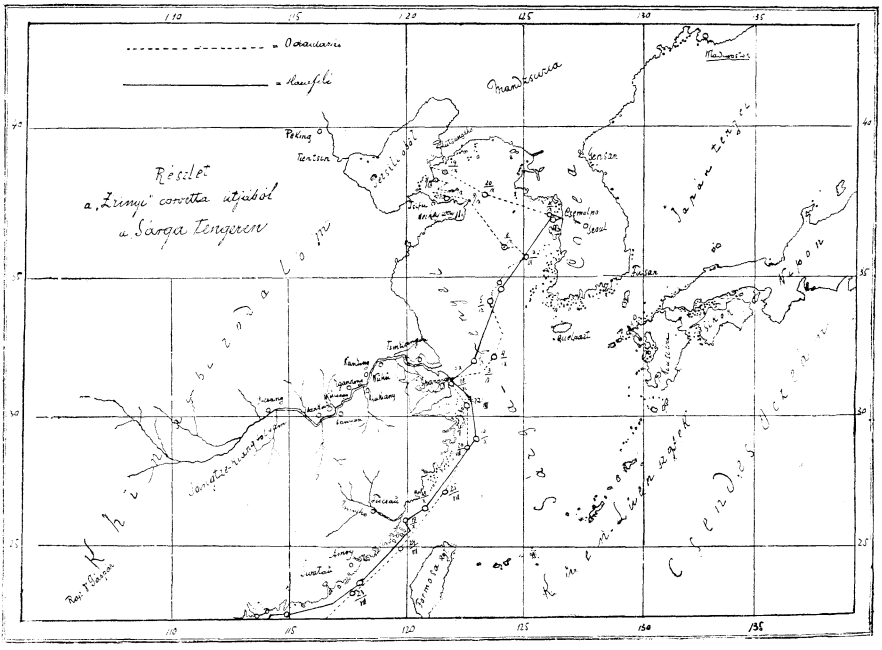


időközökben változtatják oly módon, hogy hol jobbról, hol balról fogják föl a vitorlákkal — nehéz manőverek árán — az elölről jövő szelet. Hogy milyen alakot nyer az összes út az ilyen zeg-zugos dülőkkel nyert előrehaladás által és hogy mennyi időbe, mennyi munkába kerül, legkönnyebben úgy képzeljük el, ha a megtett útat átteszük — arányosított mértékben — a szárazföldi térképre. Mondjuk, hogy a kiinduló pont: Budapest, az út végpontja: Kolozsvár. A lavirozva megtett út hosszát és grafikus alakját mutatja a mellékelt rajz.



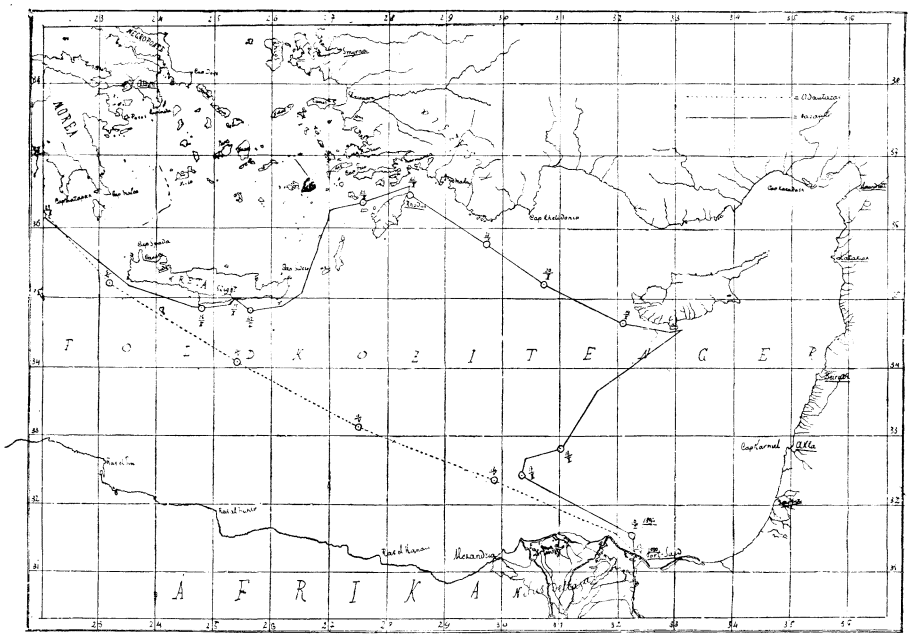
VERSENYFUTÓ
VITORLÁS YACHTOK

A mellékelt két térkép a »Zrinyi«-korvettának Ázsia körüli útjából mutat két részletet; az egyik a Shanghai és Csifu közötti útját mutatja, a másik pedig a Port-Said és Kréta szigetének délnyugati csúcsa felé vezető útját. A szél elleni küzdelemben történt óriás út- és időveszteség és a temérdek sok tengeri mértföld kárbaveszése mindkét rajzon klasszikus módon van kifejezve.



Jöjjünk e helyen egyszersmind tisztába azokkal a »tengeri mértföldek«-kel is. Valahányszor tengeri utakról olvasunk, mindig ott találjuk ezt a kifejezést: »csomó«; hogy t. i. ez meg ez a hajó 15 vagy 20 csomót fut óránként. Mernék felajánlani egy fogadást, hogy tízezer olvasó közül alig van egynek vagy kettőnek fogalma arról, hogy mennyi az: *egy csomó*. Hogy milyen komplikált a csomószámítás, kivehető a következő

magyarázatból. A »csomó« szó ugyanis szolgai fordítása a német »Knoten«-nak; így nevezik ugyanis németül a jelzéseket a mérő-zsinóron, amelylyel a hajó gyorsaságát mérik. A mérő-zsinór egy vízszintesen fekvő és a tengelye körül könnyen forgó — belül üres — hengerre van felgöngyölve és a végére egy deszkalapocska van erősítve. E háromszögü kis deszkának az egyik oldala, az ívalaku,



ólommal van kibélelve azért, hogy a víz felszinén függélyes állásban ússzon, ha a vízbe dobják. A víz nyomása által csaknem egy helyben tartva, maga után rántja a zsineget a hajóról, amely eközben folytatja az útját. Mikor a zsinegről lefutott egy akkora darab, amely körülbelől megfelel a hajó hosszának, — ami egy vörös szallagdarabbal van megjelölve, — kezdődik a tulajdonképpeni mérés. A mérés egy homok-

óra tartalmának lefolyása szerint történik, amely 15 vagy 30 másodpercre van beosztva. Abban a pillanatban, amelyben a vörös szallagos jel érinti a vizet, fölfordítják a homokórát és megfigyelik, hogy hány *csomó* fut le a hengerről annyi idő alatt, amennyi idő alatt a homok a felső tölcsérből az alsó tölcsérbe fut le. A mérőzsinóron tudniillik egymástól

LOGG! (MENET-GYOSASÁG MÉRÉSE.)

bizonyos távolságra csomók vannak kötve, amelyeknek egymástóli távolsága úgy viszonylik egy *tengeri mértföldhöz*, mint 15 másodperc *egy* órához, azaz hatvan perchez. Ugyanis amennyi *idő-másodperc* kell a homokóra lefutásához, ugyanannyi *délköri másodperc* hosszuságu egy »csomó« a mérőzsinóron. Miután egy tengeri mértföld annyi, mint egy *délköri perc*, azaz 1852 méter, ennek következtében egy délköri másodperc egyenlő 0.514 méterrel és miután a

homokóra 15 másodperc alatt fut le, ennek következtében egy csomó annyi mint 7.31 méter. Így tehát egy hajó, amely 15 másodperc alatt egy délköri másodpercet (azaz egy csomót) fut be, óránként 240 csomót, azaz 1852 métert, vagyis egy tengeri mértföldet teszen meg.

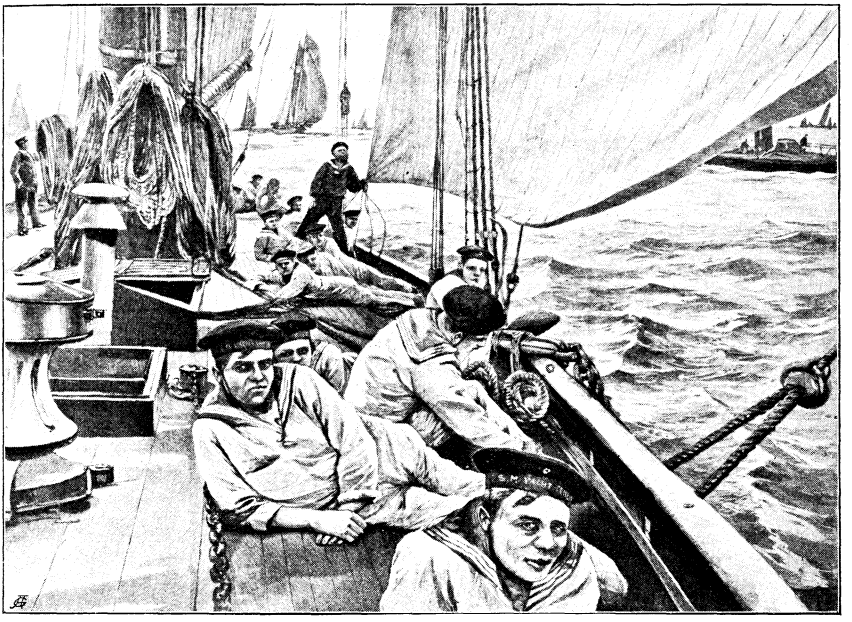
Kérdem én, mire való ezt az értelemzavaró és vajmi kevés olvasónak érthető jelzést használni, mikor sokkal könnyebb azt mondani, hogy X. Y. hajó óránként 15 tengeri mértföldet fut. Igaz, hogy ez nem hangzik olyan rejtélyesen és titokzatosan, mintahogy az tengerészeti dolgokhoz illik, de legalább megértené az ember.

Gőz által hajtott hajókon a loggal való mérés fölösleges, miután a bizonyos időn belül megtett propellerfordulatok száma pontosan megadja a hajó gyorsaságát. Ha valamely hajó propellerje percenkint 60 fordulatot tesz, akkor a 60 fordulat *ezen* a hajón megfelel, mondjuk: 19 tengeri mértföldnek. A könnyebb számítás és egyszersmind az ellenőrzés kedvéért minden hajón van egy fordulatot mutató skála, amely úgy a percenkénti gyorsaságot, mint a több órán át megtett út hosszát mutatja.

Hogy mennyi utat futott be a hajó 24 óra lefolyása alatt, azt egy, az eredményt sokkal pontosabban mutató »patens sebességmérő«-vel mérik meg. Ennek a műszernek a főalkatrésze egy kis propeller, amelyet szintén egy hosszu zsinegen vonszolnak a hajó után, még pedig állandóan. A kis propeller a vizen úszva, a hajó menete által forgásba jön, amely forgás egyenes arányban áll a hajó gyorsaságával. A kis propeller egy óraműhöz hasonló szerkezetet hoz mozgásba, amelynek hármas számlapjáról (1—10—100 mértföld) bármely percben leolvasható a megtett út hossza.

Csak ritkán vitorlázik valamely hajó normális időjárás mellett. Mivel igen lassan halad előre — öt-hat tengeri

mértföldnyi átlagos órai gyorsaság már nagyon kedvező eredmény — az eredmény az, hogy igen hosszu ideig tartózkodik a tengeren, ha valamely útját végzi. A tenger barometrológiai, climatologiai és óceanographiai viszonyai pedig olyanok, hogy sokkal gyakoribb a zivataros, szélvészes időjárás, mint a normálisan csendes. Innen van az, hogy



PÁR PERCNYI PIHENÉS

a hosszu oceáni útról a kikötőbe betérő vitorlás hajó rendesen kissé megcibált és megtépett állapotban vet horgonyt.

Tegyük fel, hogy kedvező, azaz: az út irányával párhuzamosan összeeső a szél. Ilyen esetben, mint fentebb láttuk, akár egy-két hétre átfekszik a hajó a széllel ellenkező oldalára. Néha oly ferdén fekszik a hajó, hogy ha az ember a hajó egyik oldaláról a másikra akar átmenni, meredek

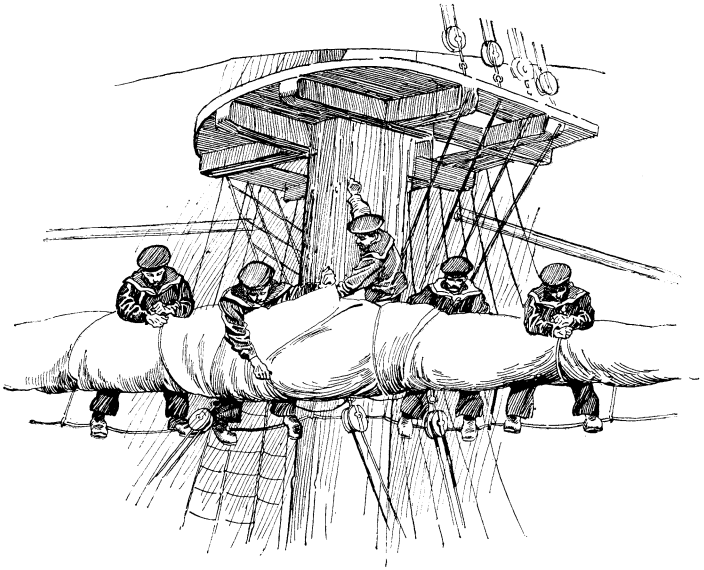
hegy megmászásához hasonló erőlködést kell kifejtenie. Mivel pedig a hullámok folytonosan felcsapnak a fedélzetre, a csúszós, sikamlós talajon csak a kifeszített kötelekbe kapaszkodva lehet egyet-egyet lépni. Fenn a fedélzeten, különösen az árbocokon, izgalmas, valósággal istentkisértő munka folyik, amely verejtéket gyöngyöztet a homlokra, feltöri a tenyeret és akárhányszor kockára teszi az emberéletet.

Hogy szárazföldi ember némi fogalmat alkothasson magának arról a példátlanul súlyos és vakmerő munkáról, amelyet egy vitorláshajó legénysége nehéz, vagy csak középerős vihar alatt az árbocokon végez, tegye meg a következő kisérletet:

Szegezzen vagy kössön egy gyermekasztalhoz egy jókora hosszúnyelü — kefeseprüt. (Körülbelől ez az arány egy vitorlás hajó teste és az árbocok magassága között.) A seprünyél felső harmadán erősítsen meg egymástól mintegy arasznyi távolságban egymástől három vagy négy 1—2 méter hosszu rudacskát és kössön ezek alá — párhuzamosan a rudacskákkal — egy-egy vékony zsineget. Az asztal képviseli a hajót, a seprűnyél az egyik árbocot, az ezen keresztbe fektetett rudacskák a vitorlarudakat, az ezekkel párhuzamosan futó zsineg a lábtámaszt. Kössön most a vízszintesen fekvő rudacskákra egynéhány bábút olyan helyzetbe, hogy a talpaik a zsinegen legyenek, hassal pedig ráfeküsznek a rudacskákra. *(Ebben* a helyzetben dolgoznak t. i. a matrózok a vitorlarudakon.)

És most vegye a két kezébe az egész fölszerelést, rázza meg azt oly erősen, ahogy csak bírja; dűtse meg jobbra és balra, oly mélyen, hogy az asztal széle csaknem érintse a padozatot; hajtsa előre és hátra, bukdácsoltassa rézsút minden irányban és figyelje meg, hogy micsoda hatalmas íveket írnak le a seprünyélhez meg a rudacskákhoz erősített bábúk.

És most képzelje el, hogy ez a gyermekasztal hatvan méter hosszu, 9—10 méter széles és nyolc méter mélységü óriási test. A seprünyél 45—50 méter magasságu hatalmas oszlop és a keresztbe fektetett rudacskák 20—25 méter hosszuak, a legvastagabb közülök 75—90 centiméter átmérőjü, a rajtuk hason fekvő bábúk pedig — valóságos



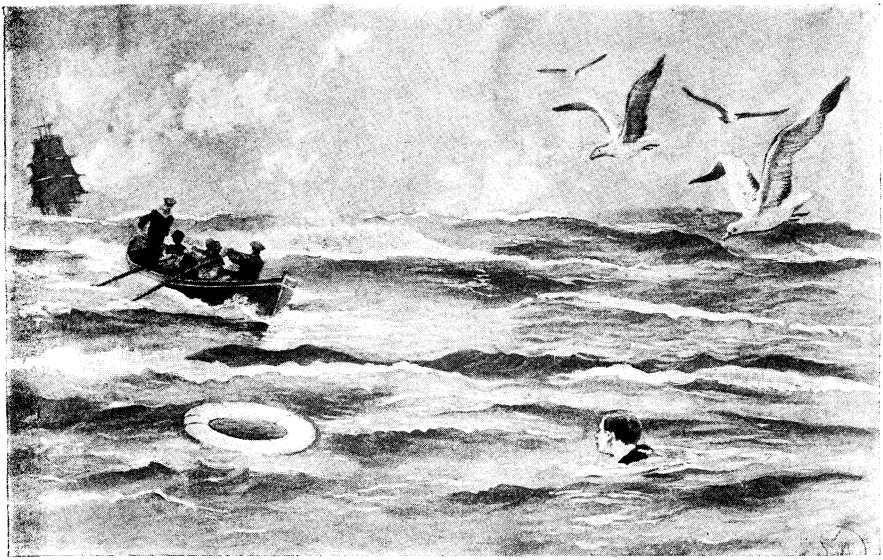
AZ ELŐÁRBOC-SUDÁR VITORLARÚDJÁN.

emberek. Élő emberek, akiknek fenn, a szédületes magasságban, a zúgó, bőgő, harsogó orkánban nem *az* a főfeladatuk, hogy erősen tartsák magukat, hanem hogy a megkötendő vagy eloldozandó hatalmas nagyságu és súlyos vászondarabokat izmos markaikkal erősen tartsák. És még akkor se ereszszék el azokat, ha a tomboló szélvész a körmeiket tépi ki és akármilyen ütéseket mér reájok a pattogva csapkodó vitorla vagy valamely meglazult vastag kötél.

Ha ezt el tudja képzelni, akkor van egy kis fogalma arról, hogy micsoda munkát végez a tengerész a vitorláshajón...

Amíg az árbocokon folyik a verejtékes, izgalmas munka, azalatt dübörögve rohan vezényszóra a legénység többi része az átcsapó hullámoktól elárasztott fedélzeten. A hosszu, nehéz köteleken húznak, vonnak, feszítenek, fékeznek. Ruhájok csurron víz, meztelen vállukat csípi a metszően éles szél és akárhányszor végigömlik rajtuk a hajó peremén átcsapó hullám; néha olyan erővel, hogy leveri az embert a lábáról.

Ezért vannak vízmentesen elzárva az összes ablakok, lejáratok, lépcsőnyilások és szélfogók, amelyek a hajó mélyebb részeibe vezetik le a levegőt. Szellőztetésről néha 8—10 napon át szó sem lehet. Ilyenkor lenn a hajó alsó részében, mint pl. az ágyúütegben, a korridorban, a tiszti carréban (szalon) irtózatos a levegő. Az étel és ital szaga, az emberek kigőzölgése, a vizes és kátrányos vásznak kipárolgása, párosulva a fahajók specifikusan émelyítő nehéz szagával, betetőzve koromsötétség által, amelyet alig áraszt el egy kis derengő sárgás fénynyel az olajlámpa, igazán tűrhetetlenné teszi ezt az állapotot. A konzervekből álló eledel, a poshadt sör, a meleg víz, a kőkemény kétszersült, az ecetes bor, a ferde fekves, az alvás hiánya, a folytonos együttlét másokkal, — mert az ember egyetlen percre sem lehet egyedül, hacsak az alacsony és szűk kabinba nem vonul vissza, — ilyen az élet vitorlás hajón, bármely óceáni útján!



. . . MELY SZOLGÁLAT ITT-OTT
KOCKÁRA TESZI AZ EMBER ÉLETÉT . . .

Élelmezés, lakás, ruházat.

Pazar élet a szárazon. — „Pótkenyér." — Sűlt jég. — „Menu" a tengeren és szárazon. — Ebéd akadályokkal. — Tiszt jön a hajóra! — Gyp és Fly. — A matróz hálószobája. — A garderobe. — Betegségek és sebesülések. — Mi történik a beteggel.

A testileg és lelkileg oly nagy mértékben igénybe vett ember testi és lelki jóvoltáról is a lehetőségig gondoskodva van! A lehetőségig! Amennyire ugyanis a sajátszerü helyi viszonyok és *elemi körülmények* ezt megengedik. Hogy például az »inspekciós tiszt« a kaszinóban vagy a kaszárnya közelében valamely kávéház ablakában ülve robotolja le a napot és csak azzal jelezze, hogy ő most szolgálatban van, vagy szolgálatot teljesít, hogy a »feldbindét« viseli, azt bizony a tengeren nem lehet megcselekedni. Valamint az sem lehetséges, hogy a matróz oly nagyúri kényelemben »kéjelegjen«, mint teszem

a hadsereg közlegénye. A gyakorlatról hazatérő közember ugyanis amint ledobhatja elcsigázott vállairól a nehéz »cakkumpak»-ot, nagyot iszik a friss vizből, jóízüen harap a zamatos friss prófuntból, végighever az egyenesen fekvő széles »stróhzsák«-on és zavartalan alvásban gyüjt erőt az ujabb fáradalmakhoz.

Ilyen fényüzést és pazar kényelmet a tengerészélet nem engedhet meg. A hajóséletben oly módon gondoskodnak az ember jóvoltáról, hogy az erőltetett szolgálatnak és fokozott munkának megfelelő táplálkozást nyujtanak neki; hogy ugyanazon embernek, akinek itt-ott az életét teszik kockára szolgálatteljesítés közben, ugyancsak az *egészségét* is oly gondosan és féltve őrzi, mint a szülők a gyermekükét; ahogy a szolgálatukat a legszigorubban előírja, időben, helyben és ténykedésben, épp oly szigoruan előírja, sőt ami ennél sokkal fontosabb: be is tartja a pihenésre és nyugalomra szánt időt. Látni fogjuk, hogy az előírt időben étkező vagy alvó legénységet semminemü körülmények között nem zavarják sem szolgálati, sem más természetü teendőkkel. (Egyedüli kivétel a — vis major.)

Tekintettel azon körülményre, hogy a hajók, különösen pedig a hosszu utakat tevő hadihajók friss élelemmel nem láthatják el magukat az útra, nem marad más hátra, mint megfelelő konzerveket beszerezni és bizony-bizony számtalanszor megtörténik, különösen gyakran történt meg az aligmult vitorlás korszakban, hogy a hajó összes személyzete heteken, sőt hónapokon keresztül megszakítás nélkül konzervált ételekből élt. Tudvalevőleg igen keserves »kosztolás«.

Számtalanszor hallottam ezen kijelentésemre azon észrevételt, különösen olyanoktól, akik »tengeren járt« emberek és akik olyan rengeteg utakat tettek, mint teszem föl: Fiuméből Ankonába, sőt Brémából Londonba, hogy ők ezt

sem nem értik, sem nem hiszik; mert hiszen »ők sohasem éltek olyan jól és sohasem táplálkoztak oly dúsan, mint éppen tengeri útjokon«.

Az illetők rendesen megfeledkeznek arról a kis különbségről, amely a hadihajók és a személyszállítók rendeltetése és hivatása között fönnáll. Míg ez utóbbiak valóságos geniálitással és raffineriával gondoskodnak a hajón utazók élelmezéséről meg elhelyezéséről és már a hajó épitésének a tervezésénél legelső és legfontosabb tényezőül e kettőt tartják szem előtt, amely törekvésben a különböző nemzetiségek különböző hajóstársulatai valóságos versengést fejtenek ki, abban tudniillik, hogy melyiknek jobb a konyhája és melyik ad szebb, kényelmesebb »kajütt«-öt az utasnak, addig a hadihajóknál a legfőbb gondot annak harcképességére, ellenállására, gépeire meg ágyuira helyezik; a személyzet elhelyezése (fekhelyek, ruhatár, konyha stb.) csak a lényeges fölszerelések és berendezések *után* fenmaradt helyi viszonyokhoz alkalmaztatik.

Azok a dolgok azonban, amelyek nyujthatók, azok mindenesetre a legjobbak, legkitünőbbek. A hús- és főzelékkonzervek, a tésztanemüek (makaroni, kétszersült stb.) mind kiválóan jó minőségüek. Igaz, hogy előbb meg kell szokni ezeket a sajátszerü és furcsa ízü holmikat, mint amilyen például egy hordó tengeri sóba temetett marha-, ürü- vagy sertéshús, meg a szárított és préselt sárgarépa meg burgonyaszeletek; de a megszokás első kellemetlen periodusa után igen jól izlenek s ami a fő, igen nagy tápértékük.

Legnehezebben nélkülözi az ember a *friss kenyeret* (ezt nélkülöztem én is a legnehezebben). Nem a mindennap frissen sütött kenyeret értem, hanem egyáltalában a szokásos, rendes, mindennapi kenyeret. Mert bárminő tökéletes a *kétszersültnek* — ennek a »pótkenyér«-nek — a készítése,

illetve a gyártása és bármennyire beletörődik idővel az ember (meg néhány foga) a nagy gyakorlat folytán a kétszersült kényszerített ropogtatásába, azért a frissen sült kenyeret legfennebb mint »*tápanyag*« pótolja; de azt *helyettesíteni* nem képes.

Én csak felnőtt koromban tudtam meg, hogy tulajdonképpen mi is az a kétszersült. Addig jóformán azzal sem voltam tisztában, hogy tészta-e, vagy húsnemü? És mert véletlenül akadhatnak mások is, akik szintén nem tudják, hogy mi az, de nem bánnák, ha tudnák, hát elmondom.

Mindenekelőtt a kétszersültet azért hívják kétszersültnek, mert csak egyszer sütik. Olyan búza- vagy rozslisztet vesznek hozzá, mely a korpájától teljesen meg van tisztítva; a dagasztásához csak a legszükségesebb mennyiségü vizet veszik és a tésztát nem hagyják »megkelni«. Az igen kemény és tömött tésztából mintegy négyzet deciméternyi nagyságu lepényeket csinálnak, melyeket sütés előtt sok helyen átszurkálnak és aztán gyenge tüznél igen sokáig sütik. Sütés után a lepényeket kiteregetik és hosszu ideig állni hagyják, amíg ugyanis a nedvességüket az utolsó cseppig elveszítik. *Jó* kétszersült az, amelyik nagyon kemény és nagyon száraz, amelyiknek a héja nem barna és a törési lapja fénylik mint az üveg.

Az így preparált kétszersült évekig is eláll anélkül, hogy megromlanék. Igaz, hogy idővel kissé dohos lesz, meg apró kis fekete bogárkák nagy előszeretettel bújkálnak a megszurkálás által keletkezett kis üregekbe, de a valódi tengerészgyomor nem igen törődik az ilyen mellékes »apróságokkal«. Ízre nézve mindenhez hasonlít inkább, mint a kenyérhez. Még leginkább emlékeztet az úgynevezett »vakaró«-ra. Akadnak »gourmand«-ok, akik még ebből a kőkemény, fogtörő valamiből, a »galettá«-ból is, pompás csemegét tudnak előállítani.

Ugyanis: hosszu spárgával körülkötik ezt a kenyérnek nevezett bükkfa-deszkadarabot, belebocsátják néhány percre a tengerbe, míg fölpuhul. Aztán kisajtolják belőle a tenyerek között a fölösleges vizet és egy-két percre forró olajba mártják. Valahányszor ilyen »kétszersült-kuglert« ettem, mindannyiszor eszembe jutott a kinai inyenceknek egy sajátszerü »delikatess«-je, a — sült jég.

Nem kell mosolyogni ezen a sült jégen; a sült jég a kinai jeuness-d'oréenak ugyanaz, ami a mienknek a »knikebájn«. A sült jég ugyanis úgy készül, hogy mintegy kisujjnyi jégcsapot bevonnak egy vékony réteg különböző fűszerekkel kevert tésztaréteggel és bemártják forró zsírba. A tésztaréteg éppen hogy megpörkölődik, de a jégcsapocska épségben marad. Aki a szájába veszi, az elsősorban megégeti a nyelvét és rögtön utána nyilalást kap a fogába a hideg jégtől. (Furcsa élvezet, az igaz; de a »knikebájn«-t se tartom különbnek.)

Igen dús tápértékkel bírnak a hajókon használt húskonzervek, különösen a marha- és sertéshús-konzervek. Kár, hogy a konzerválás módja olyan lényegesen átváltoztatja e húsokat ízökben, de különösen kinézésökben. A húskonzervek a csonttól megtisztított nagy húsdarabok, amelyek igen vastag tengerisó-rétegbe vannak elhelyezve és légmentesen elzárva. A temérdek sótól a hús olyan sósízü lesz, hogy főzés előtt mintegy 10—12 órán keresztül — egész éjen át — kell vízben tartani, hogy élvezhető legyen. A hordó kibontásakor bizony kissé furcsa illatot áraszt maga körül. Vannak finnyás orrok, melyek »szél-alatt« két mértföldnyi távolságban is megérzik, hogy mikor bontják föl valamely hajón a — holnapi ebédet.

Dacára a kevésszámu tápszereknek, az étlap elég változatos. Minden leirásnál érthetőbben magyarázza ezt a mellékelt két étrend, melyek egyike a heti étrendet a tengeren, a másik pedig a kikötői heti étrendet tünteti föl.

I. Heti étrend a tengeren.

Napok	Reggeli			Ebéd															Vacsora									
					Hús																							
	Kétszersült	Kávé	Cukor	Kétszersült	Sózott marha	Sózott sertés	Erő —	Rizs	Borsó, hamozva	Borsó hámozatlan	Bab	Tészta	Hagyma	Bors	Só	Disznózsir	Ecet	Ctl.	Kétszersült	Sajt	Bab	Hagyma	Bors	Só	Disznózsir	Olaj	Ecet	Ctl.
	Gram			Gram															Gram									
Hétfő	130	20	25	260	250	—	—	90	50	—	50	—	10	1	17	20	3		130	—	150	10	1	10	20	—	—	
Kedd	130	20	25	260	—	230	—	—	-	50	—	90	10	1	17	20	3		130	70	—	—	—	—	—	—	—	
Szerda	130	20	25	260	—	—	250	90	—	—	—	—	10	1	17	20	3		130	—	150	10	1	10	—	20	2	
Csütörtök . . .	130	20	25	260	250	—	—	—	—	—	50	90	10	1	17	20	3		130	70	—	—	—	—	—	—	—	
Péntek	130	20	25	260	—	—	250	90	—	50	—	—	10	1	17	20	3		130	—	150	10	1	10	20	—	—	
Szombat	130	20	25	260	—	230	—	—	50	—	—	90	10	1	17	20	3		130	—	150	10	1	10	—	20	2	
Vasárnap . . .	130	20	25	260	—	—	—	90	—	—	—	—	10	1	17	20	3		130	70	-	—	-	—	—	—	—	

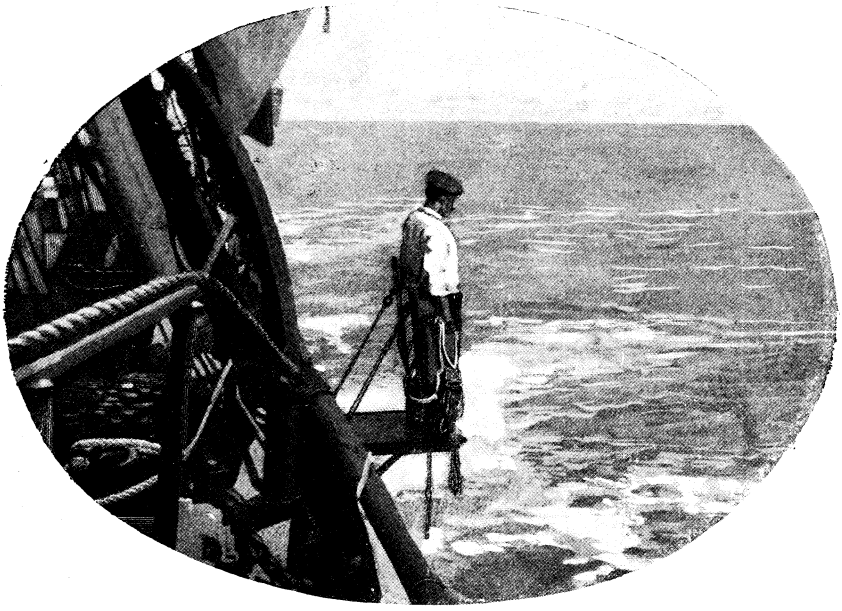
Jegyzet: Minden ember kap naponként 0·5 liter bort.

II. Heti étrend a kikötőben.

Napok	Reggeli				Ebéd													Vacsora										
	Kétszersült	Friss kenyér	Kávé	Cukor	Kétszersült	Friss kenyér	Hús: Friss	Hús: Besózott	Rizs	Hámozott borsó	Hámozatlan borsó	Bab	Tészta	Hagyma	Bors	Só	Disznózsír	Ecet	Kétszersült	Friss kenyér	Sajt	Burgonya	Bab	Hagyma	Bors	Só	Olaj	Disznósír	Ecet
	Gram				Gram													Ctl.	Gram										Ctl.
Hétfő	130	—	20	25	260	—	300	—	90	—	50	—	—	—	1	17	—	—	130	175	70	—	—	—	—	—	—	—	—
Kedd	—	175	20	25	—	350	—	250	—	—	—	50	90	10	1	17	20	3	—	175	—	300	—	10	1	10	60	—	3
Szerda	—	175	20	25	—	350	300	—	90	50	—	—	—	—	1	17	—	—	—	175	—	—	150	10	1	10	—	20	2
Csütörtök	—	175	20	25	—	350	300	—	—	—	—	50	90	—	1	17	—	—	—	175	—	300	—	10	1	10	60	—	3
Péntek	—	175	20	25	—	350	300	—	90	—	50	—	—	—	1	17	—	—	—	175	70	—	—	—	—	—	—	—	—
Szombat	—	175	20	25	—	350	300	—	—	—	—	50	90	—	1	17	—	—	—	175	—	300	—	10	1	10	—	20	—
Vasárnap	—	175	20	25	—	350	300	—	90	50	—	—	—	—	1	17	—	—	—	175	—	—	150	10	1	10	60	—	2

Jegyzet: Minden ember kap naponként 0·5 liter bort.

Ha volna is némi kifogásolni való az ételek ízében, az elkészítés és a mennyiség — az egyes embernek nyujtott adag — mindenesetre kielégítő és arányban áll a végzett munkaerő mennyiségével. Kuriozumképpen megemlítem, hogy több olyan hajón voltam, amelyen akadt egy-két olyan ember, akinél a bőséges adag sem volt elég étvágyának csillapítására.



MÉLYSÉGET MÉRŐ MATRÓZ
(A HAJÓLÉPCSŐ ERKÉLYÉRŐL)

Ezeknek orvosi bizonyítvány alapján az étkezéseknél kettős adagot adtak. Pedig hogy mennyit és milyen minőségüt kap a mi haditengerészetünknél a legénység, azt legjobban illusztrálja, ha értékben jelöljük meg. A szárazföldi hadseregnél egy embernek a napi tápláléka helyőrségek szerint (ha nem tévedek) 13—17 krajcárba kerül; a matrózé pedig szárazföldön 50 krajcárba, hajón pedig 75 krajcárba.

Jóllehet az összes tápszerek és italok a hajóra hozatal előtt alapos és szigoru vizsgálatnak vannak alávetve, azért minden egyes étkezes előtt a személyzetnek adandó ebéd vagy vacsora bizottságilag megvizsgáltatik, hogy a visszaélésnek vagy a legénység megrövidítésének még a lehetősége is ki legyen zárva. Az ebéd vagy vacsora minden alkat-

EBÉD
A FEDÉLZETEN

részéből fatálcán egy-egy adagot hoz az ügyeletes altisztből, a profoszból meg egy közmatrózból álló küldöttség a vizsgáló bizottság elé, amelynek az őrtiszt, a hajóorvos és hajószámtiszt a tagjai. (Ilyenformán képzelem azt a ceremoniát, mikor az oroszok sót meg kenyeret visznek egy tálcán a városukba jövő nagyúr szine elé.) Jó hittel merem mondani, hogy akárhányszor sokkal izletesebbnek találtam a legény-

ségnek főzött *egy* tál ételből álló ebédjét, mint a mi számunkra külön főzött és sütött hatfogásos diner-ket. (Erről még lesz szó.)

Igen humánus és méltányos a szolgálati szabályzatnak az a rendelete, hogy a legénységet étkezés közben semmiféle körülmények között nem szabad zavarni. Ha a »hajón minden rendben van« (an Bord Alles wohl), továbbá a kikötőkben horgony előtt, vagy ha gőz alatt halad, akkor rendesen egyszerre kapja az összes személyzet ebédjét vagy vacsoráját; míg ellenben viharos időben, vitorla alatt pedig mindenkor két részletben ülnek az ebédhez. Először az a fele (osztály = divisio), amely szolgálatba fog lépni és csak a fölváltás után a szolgálatból lelépő osztály. És mert akárhányszor megtörténik, különösen vitorlák alatt járó hajón, hogy rendes megebédelésről szó sem lehet, hanem a szokásos időnél órákkal később jutnak hozzá és akkor sem úgy, hogy az oszlopok kampóira fölakasztott függő asztalokon és padokon éthezhetnének, hanem minden ember lekuporogva valahová, a térde közzé fogja a leveses sajkát, amelynek tartalma akárhányszor kiömlik az eszeveszett hánykolódás folytán, még mielőtt egyetlen kanállal evett volna belőle, vagy elbukik vele, még mielőtt leült, vagy sajkástól kimossa a kezéből az átcsapó hullám, vagy ha semmi sem történt még, akkor jön hirtelen egy szélroham, amire elhangzik egy váratlan vezényszó a parancsnoki hídról, amelynek teljesítése egyetlen másodpercnyi késedelmet nem tűr, — ezért aztán kárpótlásul az történik, hogy ha már nyugodtan ülhet az ember az ebédjénél és nem zavarják sem az elemek, sem az ezekkel járó, késedelmet nem türő vezényzavak, hát akkor ne zavarják az emberek sem.

Például: kikötőkben a hajóra jövő, vagy a hajóról távozó tisztnek, legyen az idegen vagy hajóbeli, szintúgy magasabb

rangu állami kivatalnoknak, akár nagykövet, főkonzul vagy püspök, a fogadtatása vagy távozása bizonyos ceremóniával, etikettel jár. Így például egy főtisztet a törzstiszti rangig, ha a nap bármely szakában jön a hajóra, úgy fogadják, hogy az őrtiszt szembeáll a fedélzeten a hajólépcső nyilásával (a »fall-reep«-pel), mögéje áll az őrkadett, jobbra pedig a lépcső-nyilásnál két matróz áll sorfalat, akik mögött egy altiszt áll. Amint a tisztet hozó csónak odaállott a hajólépcső aljához, az altiszt egy kis fütyülővel trillázva sípol addig, amíg a lépcsőn feljövő tiszt megjelenik a fedélzeten, ahol az őt váró személyek »szalutálással« üdvözlik.

Ugyanez az eljárás akkor is, ha törzstiszt jön a hajóra, azzal a különbséggel, hogy két matróz helyett négy képezi a sorfalat, a mögöttük álló altiszt pedig egy ranggal magasabb, a trillázó fütty cifrább és élesebb. Ha lobogós-tiszt (Flaggen-Officier) az, aki a hajóra jön (a rangot mindig közli az az őrszem, aki a hajó előrészén őrködik és minden közeledő csónakot kiáltással jelez a fedélzetre az ottani őrszemélyeknek), akkor az őrtiszten és őrkadetten kivül maga a hajó parancsnoka, ennek távollétében helyettese, az úgynevezett »első hadnagy« fogadja; a sorfalat hat ember képezi; hátuk mögött a legmagasabb rangu altiszt, a »csónakmester« kezeli, azaz fujja ilyenkor a sípot, amelyen elképzelhetetlen cikornyákat és evolucíókat tud létrehozni.*

Ez a ceremoniális fogadtatás azonban, az úgynevezett: »zwei Mann (vagy vier—sechs Mann) Fallreep!« egészen elesik, azaz hogy a matrózok közreműködése nélkül történik meg, ha a hajóra jövő tiszt olyan időben lép a hajóra, amikor

* Uralkodókat és ezek családtagjait, valamint a haditengerészet főparancsnokát az egész tisztikar fogadja, miközben az őrség fegyverbe lép, a kürtös a general-marsot fújja és a szolgálatban álló divizió áll „parade"-ban. Ez azonban nem a tulajdonképpeni dísz-fogadtatás; erről később lesz szó.

a legénység éppen étkezik. Akkor nincs sem zwei Mann, sem sechs Mann Fallreep; mert a pihenő ember nyugalmát a legmagasabb rangu tiszt ceremoniális fogadtatásánál is előbbre helyezi a »civil-életben« oly sokszor félreértett és félremagyarázott — szolgálati szabályzat.

Kedves kis intermezzóknak voltak a szereplői egyik »hajómon« a szokásos fogadtatásnál két — agár.

A »Custozzá«-ra (vagy talán az »Erzh. Albrecht«-re, már nem emlékszem) voltam vezényelve, amely hajó »lobogós-hajó« (= Flaggen-Schiff) volt. Így nevezték azért, mert ugyanazon a hajón lakott a több hajóból álló rajt vezénylő ellentengernagy is (= Contre-Admiral), akinek a rangját mutató lobogó a mi hajónk keresztárbocára volt fölhuzva. Az ellentengernagynak, aki jelenleg haditengerészetünk főparancsnoka, két agara volt a hajón; gyönyörü, nyulánk termetü, zsemlyeszínü, okos barnaszemü két állat, oly vékony bordákkal, hogy talán még a Röntgén-sugarak is árnyék nélkül hatoltak volna rajtok keresztül. A két agár, Gyp és Fly, a legénység közkedvelt és sokat becézett játékszerei, már akkor megérezték gazdájuk közeledtét (különösen ha a hajó »szél alatt« feküdt), amikor még az őrszem sastekintete sem vette észre. Amint elhangzott a szokásos jelzés: »Flaggen-Officier! Sechs Mann Fallreep!«, a két agár bárhol tartózkodott volna is, akár a tengernagy lakásában, akár az ágyúütegben, ahol majdnem agyonszorongatták őket simogatásukkal a nem egészen selyemtapintatu matróztenyerek, hangos csaholással és nagyokat ugrálva rohantak föl a fedélzetre; ott szépen kisorakozva, odaállottak szembe a lépcsőnyilással, de szabályszerüen kimért távolságban az őrkadét mögött és meg nem moccantak addig, míg a szertartásos fogadtatás, meg a szokásos jelentés meg nem történt. Ugy viselkedtek ezen idő alatt, mint a legjobban fegyelmezett matrózok.

Mikor aztán a csónakmester »lefujt« és a fogadótisztek, meg a sorfalat álló matrózok szétoszoltak, a két fegyelmezett matrózból két csintalan és pajkos agár lett, akik majd levették örömteljes ugrálásukkal gazdájukat a lábáról.

Ha azonban a gazdájuk, az ellentengernagy, olyan időben jött a hajóra, amikor a legénység étkezésnél ült és a szokásos fogadtatás elesett, akkor az agárpár szintén félredobott minden etikettet meg szertartást és nem az őrkadét mellett huzódott meg nagy szerénységgel, hanem amint megszimatolták jövetelét, vidám csaholással rohantak le a lépcső legalsó fokára és majd fölborították a csónakot, amidőn hizelegve és nyaldosva simultak gazdájukhoz.

Íme, hadihajón még az agár is megtanulja, hogy mi az a regula! — — — —

Hálószobája nincs a legénységnek, aminthogy nincs semmiféle szobája. A hálószobát két kampó helyettesíti, amelyek az ágyuüteg vagy a korridor (az ágyuüteg alatti emelet) fedélzetébe vannak beütve. Ezekre akasztja esténként a matróz az ő függőágyát, amelyet nappalra szabályszerűen fölgöngyölt állapotban a hajó-mellvéd üregében helyeznek el. Ezen kijelentésemre is számtalanszor hallottam azt az ellenvetést, hogy de bizony, az nagyszerü nyugvóhely; »sehol sem alszom olyan jóizüen, mint egy olyan szellős függőágyban«, hallottam már több ízben, ha arról volt éppen szó. Elismerem, hogy ez tökéletesen igaz; mert egy *nyaraló* árnyas kertjében két lombos fa törzsére kötött függő-hálóban, forró nyári délutánon, pompás ebéd után, sáskazizegés meg édes madárdal kiséretében szunyadozni egy-két órát valóban nagyon kellemes állapot. De Picsinicsnek is igaza van, a mikor azt állítja, hogy kutya egy állapot az napról-napra ott állani este nyolc órakor a fedélzeten esőben, szélben, viharban és várni mig a függőágy kiosztásánál reá kerül a sor, hogy

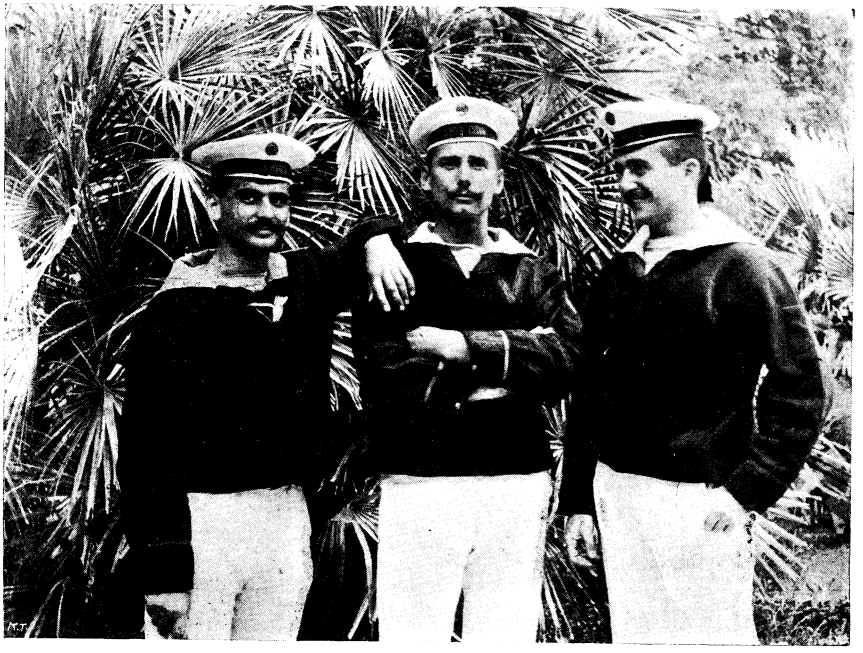
átvegye az altiszttől a magáét. Ekkor még le kell cipelnie e terhét a hajó mélyébe; ott kibontja, felakasztja a két kampóra — ez a két kampó az ő összes butorzata és lakberendezése — és összezsufolva a szük helyen több mint századmagával fekszik az ívalakban meghajlott keskeny vászondarabban. Az egyiknek a fekhelye éppen a forró kazánok fölé jut, a másiké egy lépcsőnyilás vagy szélfogó-tölcsér szomszédságába, ahol vagy a vitorlákról visszacsapott szél csap reá, vagy a lefolyó víz esik rája. Csaknem óránként végigbujik ágyuk alatt a csak mélyen meggörnyedten elhaladható »vizsgáló őrség«, amely azt nézi, hogy a hajón minden rendben van-e?

PICSINICS KIZÖKKENT AZ ÁGYÁBÓL

És mégis mily gyors száguldásban mulik el az a 3 óra 45 perc! Ennyi ugyanis a leghosszabb idő, a meddig egy hadihajó matróza egyhuzamban alhatik. A szolgálatból lelépő osztály — a legénység fele — 15 perccel esti 8 óra előtt kikapja a függőágyát és 8 óra 0 perckor már bele is fekhetik. Hogy azonban ugyancsak pontban éjfélkor, azaz 12 óra 0 perckor ez a kipihent osztály fölválthassa a fedélzeten maradt másik osztályt, 15 perccel éjfél előtt már felriasztják álmából, hogy teljesen elkészülve és fölszerelve vegye át a szolgálatot, amelyben hajnali 3 óra 45 percig marad. Hajnali 4-kor ismét lefekhetik 50 percre, hogy 5 órára a hajó összes személyzete talpon legyen.

Hasonló pontosságot és gondot fejtik ki a személyzet egészségi állapotára való tekintetből a ruházatban is. A matróz ruházata a hajó helyi viszonyaihoz van alkalmazva. Minden

öltönydarabja erős, bő és kényelmes, hogy a tornázásszerü munkában tagjait szabadon használhassa. A ruhadarabok és a fehérnemü a legjobb anyagból készülnek és mert igen sok csoportra osztják a termet-átlagosságot, jól is illenek és mivel más irányban is szisztematikusan fejlesztik bennök a tisztasági érzéket meg a rendszeretetet, innen van az, hogy

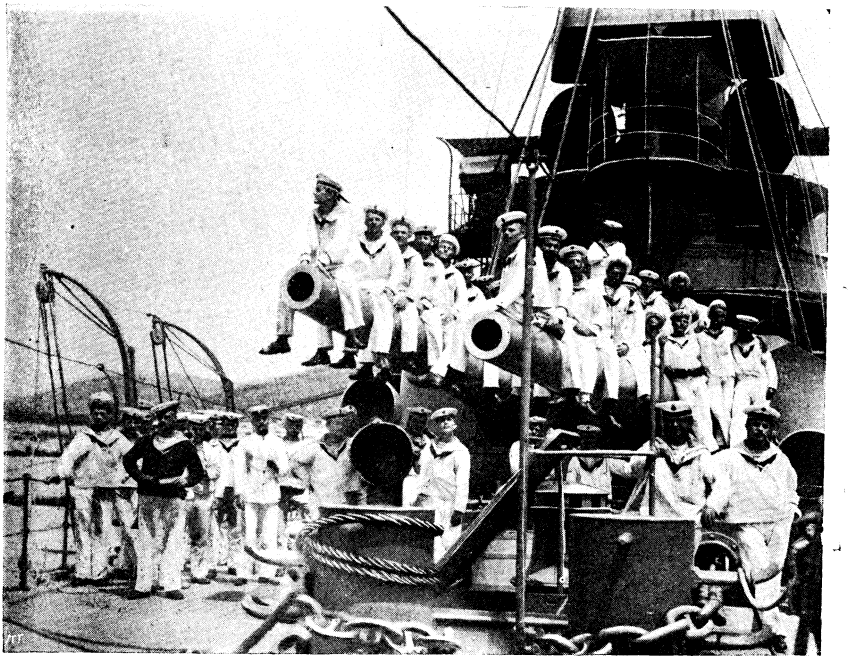


MAGYAR FIÚK
(BUDAPESTI TRIFOLIUM)

mindig olyan csinosak és takarosak a mi tengerészeink. A tengerész, aki az év különböző szakában egymástól lényegesen eltérő klimatikus viszonyok között él és minden éghajlatban éjjel-nappal egyformán a szabad levegőn tartózkodik, nem viselheti mindig ugyanazt a ruhát. Az északi Adria bórája, meg az Indiai oceán meleg monszunja épp úgy megköveteli a különböző ruházatot, mint a szubtropikus

égöv rekkenő nappali forróságával váltakozó hűvös, sőt néha igen hideg éjjele. Ennek a hőmérsékleti különbözőségnek megfelelően vannak ellátva a mi tengerészeink ruházattal.

Haditengerészetünk vezetőségének dicséretére válik, hogy úgy költségek tekintetéből, valamint a személyes figyelem és elővigyázat dolgában a legmesszebb menő módon gondosko-



LEGÉNYSÉG NYÁRI (ÉS TROPIKUS) ÖLTÖZETBEN

dik a lobogó alatt szolgáló legénység egészségéről ezen irányban is.

A gyorsan váltakozó klimatikus viszonyok befolyása alatt megbetegült, vagy a szolgálati nehéz munkában megsérült embert szintén a legnagyobb figyelemben részesítik. Jóllehet, hogy a személyzet túlnyomóan erőteljes, egészséges és ellenálló emberekből és csupa edzett, rendszeresen élő

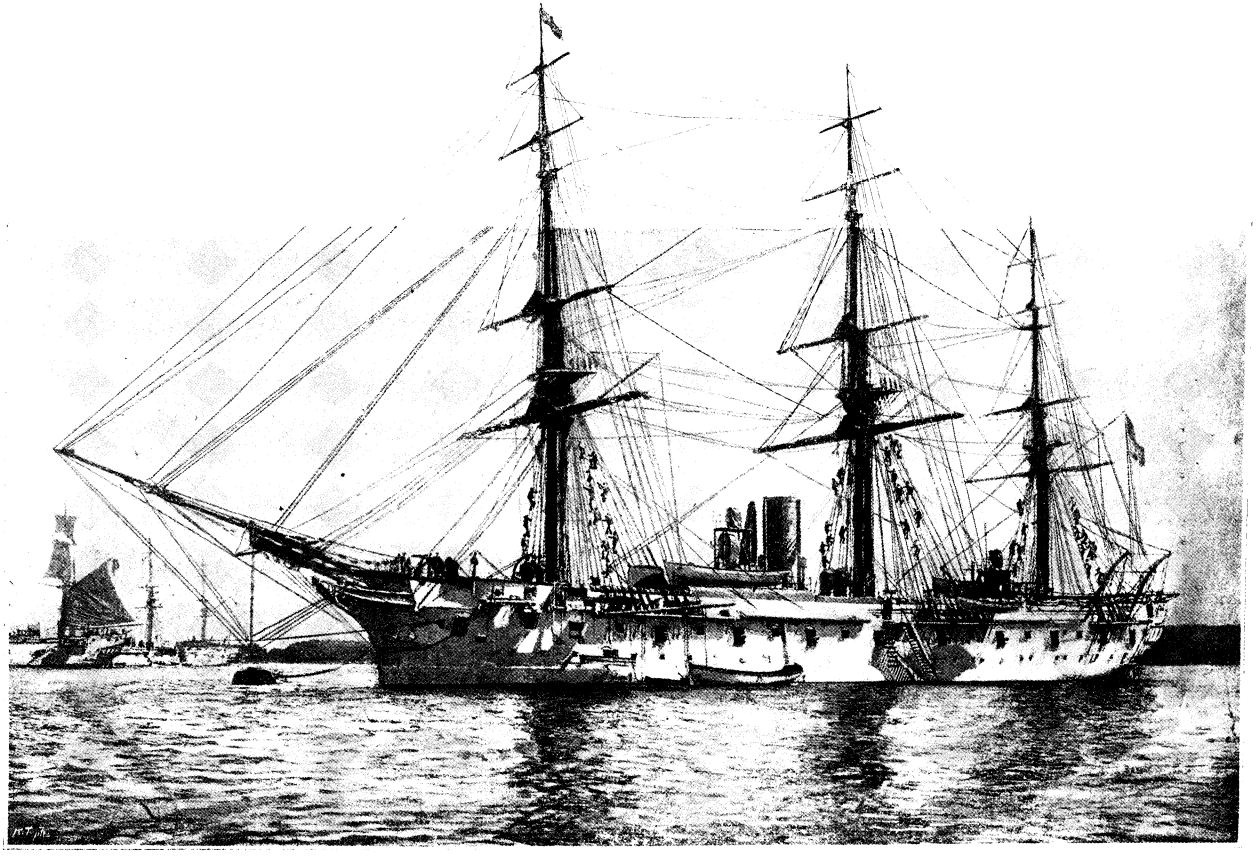
férfiakból áll, mindazonáltal gyakran fordulnak elő megbetegülések és többé-kevésbbé sulyos sérülések.

A legénység, meg a tisztek is, akárhányszor naphosszat nem válthatnak száraz ruhát, amely az esőtől meg a fölcsapó hullámoktól nedves, hanem a testükön szárítja föl a szél. Tüdőgyulladás, mellhártyalob és rheumatizmus beszerzésére tudvalevőleg ez a legbiztosabb módszer. A konzervek huzamosabb időn át való állandó élvezése, párosulva a desztillált ivóvíznek az emésztést csökkentő hatásával, elég gyakran idéznek elő sulyos altesti bántalmakat. (A hajók egykori réme, amely valósággal megtizedelte a legénységet: *a scorbut*, amely a régibb időkben úgyszólván legyőzhetetlen akadálya volt a hőslelkü és vállalkozó szellemü fölfedezőknek kitüzött céljok elérésében, a hajók mai higiénikus berendezésénél már csak történelmi emlékkel bir.) A kikötőkben, úgy nyugot- mint délfelé mindig »raktáron levő« ragályos betegségek behurcolása a hajóra, mint például: tifusz, diszenteria, malária és sok más, amelylyel az érintett idegen kikötők vendégszerető népe kedveskedik a betérő hajósnak, a legmesszebb menő elővigyázat és rendszabályok dacára sem mindig kerülhető el. Az árbocozaton való dolgozás, a darukkal és vontató-csigákkal való gyakori foglalkozás, a gerendanagyságu evezők kezelése, a bejáratok szük és meredek lépcsőin való rohanó és mindig sietö futkosás, a komplikált gépezetek, a torpedólövedék, a temérdek lőpor és más robbanó anyagok kezelése, a buvárkodás a tenger mélyében és még sok száz és száz ehez hasonló cselekmények és ténykedések bő alkalmat nyujtanak a megsebesülésekre.

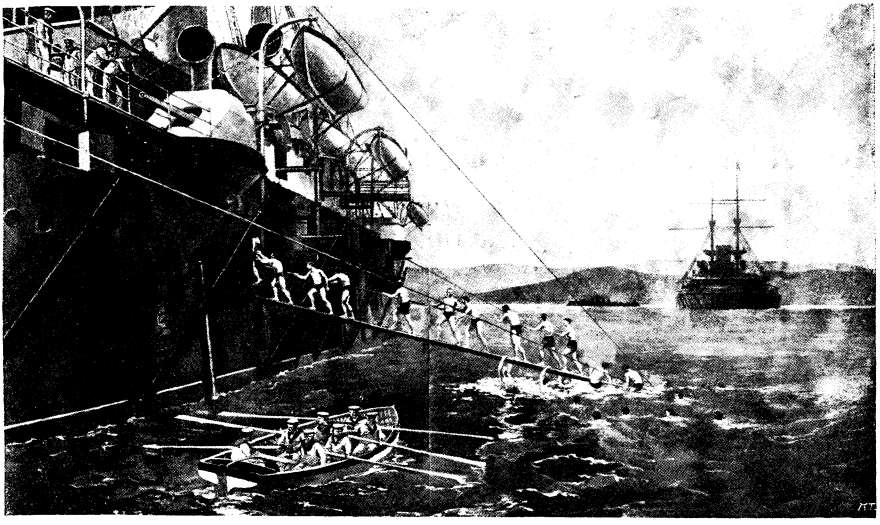
Az ilyen emberekkel szemben oly kiméletes a bánásmód és a szolgálati — hivatalos — eljárás, aminőről a polgári foglalkozásu emberek túlnyomó nagy részének, mint például a gyári munkásnak, magánszolgálatban állónak vagy

egyáltalában *nem* a családja körében élő magánembernek fogalma sincs. Ime egy példa ennek illusztrálására.

Mondjuk, hogy valamely hajó parancsnoka azon szigoru rendelettel vitorlázik valamelyik tengeren, hogy a hajó gőzgépét csupán a legsürgősebb körülmények kényszerítő súlya alatt veheti igénybe, mint például: előreláthatólag huzamosabb időn át tartó nehéz vihar alatt, vagy valamely folyó torkolatába való felhatolásnál, vagy egy kikötőbe tervezett befutásánál. Ugyanaz a parancsnok, aki egy öt-hat napi elég súlyos vihart még nem tart »kényszerítő körülménynek«, vagy aki egy hajóktól ellepett kikötőbe vitorlával vonul be és vitorlák alatt hajtja végre a komplikált és felelősségteljes elhorgonyzást, holott alig van valamicske szabad vize a manöverezéshez, ugyanez a parancsnok rögtön és haladéktalanul fütetti az összes kazánokat és teljes gőzerővel siet a legközelebbi kikötőbe, amint a hajóorvos azon jelentést teszi neki, hogy N. N. IV. osztályu matróz betegsége oly természetü, vagy annyira súlyosbodott, hogy egy kikötő kórházában való elhelyezése haladéktalanul szükségesnek mutatkozik. Az orvos jelentésére a hajó parancsnoka gőz alatt fut, még pedig oly gyorsan, amint azt a hajó gépezete megengedi, a legközelebbi kikötőbe, még akkor is, ha ez a kikötő az ő eredetileg tervezett céljától vagy az út irányától bármenyire félre esik. Szolgálati éveim alatt egynehányszor mentett ki bennünket esetleg hetekig tartó eredménytelen lavirozástól egy éppen a kellő időben véletlenül megbetegedett emberünk, holott nagyon óvatos voltam betegbejelentéseimben. Különösen »kihajózási« indítványaimban, nehogy a parancsnokom vagy a tényked̄ésünket ellenőrző bécsi minisztérium engem valami nagyon könnyen — megijedő orvosnak tartson.



A KÖTÉLHÁGCSÓKON FELKÚSZÓ LEGÉNYSÉG. (ENTERT AUF!)



TENGERI FÜRDŐ

Szélcsendben.

Merész fogadás. — Szakértő vagyok. — Kínos percek. — Pánik a hajón. — Az előkerült tiszt. — A Nikobárok alatt. — Nemzetközi kongresszus. — Cserekereskedés. — Tűz van! — Kinevetnek.

. . . Dacára a rengeteg hosszu útaknak, és a szabad levegőn való tartózkodásnak, mulatság, tréfa és szórakoztató intermezzók vajmi ritkák. Sem a helyi, sem pedig a foglalkozási viszonyok nem olyanok, hogy az embernek tréfára hajoljon a kedve. A hadihajók hagyományos és szigoru etikettje sem segíti elő; sőt ellenkezőleg! Ha pedig mégis megesik hébe-korba egy kis ártatlan tréfa, akkor éppen az említett viszonyokból kifolyólag nem egyszer nagyon is drasztikusan végződik. Ime egy mutatvány az óceáni élet tréfáiból.

Egy alkalommal napokon át vesztegeltünk lomhán lecsüngő vitorlákkal az óceánnak ugyanegy pontján. Az unalom rettenetes volt; nemcsak hogy a hajó menetének fentartására

szükséges árbocműveletek nem voltak végrehajthatók, hanem a szélcsenddel együtt beálló rettenetes forróság miatt az időhöz kötött gyakorlatok is szüneteltek. A hajó tökéletes mozdulatlansága, a tükörsima tenger, meg ama körülmény folytán, hogy a hajó közelében hetek óta nem láttunk cápát, kivételesen megtörtént az a ritka esemény, hogy a szokásos délutáni zuhanyozás helyett a tengerben fürödtünk meg.

MÓRAJÁTÉK

Eppen már a fürdésre készen állott néhány tiszt a baloldali lépcső kis erkélyén, mikor én odajöttem. Nekem, mint orvosnak, az általános fürdés ideje alatt készenlétben kellett lennem, hogy azonnal segélyt nyujthassak, ha netalán baleset történik. Ennélfogva teljesen felöltözve léptem ki az erkélyre. Az ott állók egyike felszólított, hogy legyek szakértő-bíró a következő vitás kérdésben. A tisztek egyike — kiváló sportsman, birkozó, vívó, különösen pedig jeles úszó — azt állítja,

hogy leugrik innen az erkélyről és *öt percen belül nem látjuk őt a vízből felbukkanni.* Én, mint orvos, mondjam meg, lehetséges-e egyáltalában, hogy egy ember öt percig kibírja a víz alatt? Persze, én azonnal fölvettem a »birósági szakértő« fontoskodó nagyképűségét és rövid előadást tartottam az »emberi tüdő kapacitásáról«. Felsoroltam hamarjában egy csomó illusztráló példát, a többek közt a gyöngyöt és szivacsot halászó singhalézeket, akik között, bár a leghíresebb búvárok, a leggyakorlottabb búvár sem bírja ki másfél percnél tovább a víz alatt. Ezért is pusztul el annyi szegény singhaléz — emphysemában.* Resumé: nem hiszem, hogy legyen ember, aki öt percig kibírja a víz alatt, hacsak nem . . .

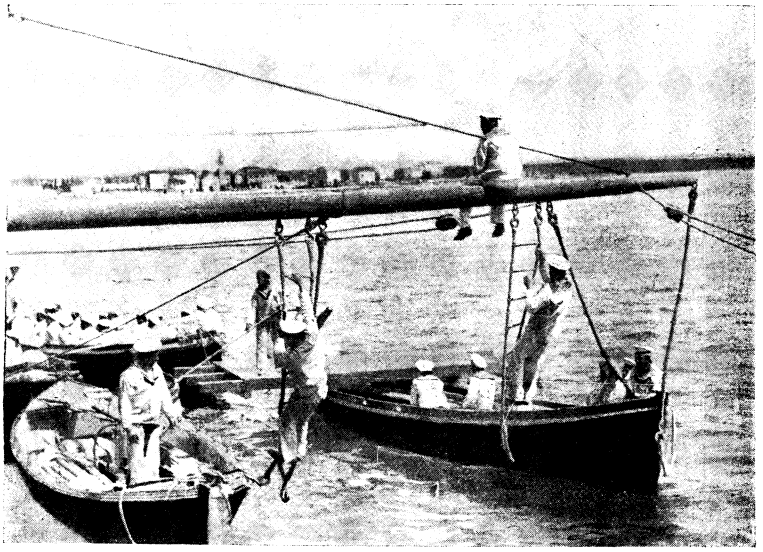
Félbeszakítottak tudományos értekezletemben azzal a gyöngéd figyelmeztetéssel, hogy tartsam a számat, meg az — órámat és számítsam pontosan a perceket. Befogtam a számat és megadtam a jelt. Az a tiszt, aki fogadott, gyönyörü fejugrással a vízbe ugrott, mi pedig kezdtük számlálni a — másodperceket.

Az első perc elteltével elismerőleg bólintottunk a fejünkkel, merően fixirozva az órámat; a második perc elteltével egymásra néztünk, csodálkozva és kérdőleg; a harmadik percnél nem szóltunk, de nagyon sápadtak voltunk; az ötödik percben hallhatóan dobogott a szívünk az — ijedtségtől. A hatodik percben kijelentettük, hogy rémséges ostobaságot követtünk el, amidőn belementünk ebbe a buta fogadásba: ez utóbbit kölcsönösen el is ismertük; a nyolcadik percben jelentést tettünk a parancsnoknak, hogy E. sorhajózászlós

* Hogy hogyan hívják az emphysemát magyarul, azt csak itt, a sorok alatt merem megmondani, és itt is csak apró betűkkel, olyan botrányosan csunya neve van. Emphysema t. i. annyi, mint erőltetett visszatartása a levegőnek a tüdő sejtjeiben és az így létrejött kóros kitágulása a tüdőlégsejteknek. Ezt az állapotot magyarul úgy hívják, hogy — *légdag!!*

nyolc perccel ezelőtt fogadásból a vízbe ugrott öt percre, és még nem jött vissza. A kilencedik percben a parancsnok ismételte a mi előbbi magunkra vonatkozó kijelentésünket, még pedig meggyőződéssel és nyomatékkal. Egyszersmind haladéktalanul parancsot adott, hogy az összes csónakokat azonnal bocsássák vízre.

Valóságos pánik keletkezett a hajón. Mint futó tűz terjedt



CSÓNAKRA SZÁLLÓ MATRÓZOK

el egyetlen pillanat alatt az egész hajón a hír, hogy E. sorhajózászlós a vízbe fult. Az összes csónakokat a vízre bocsátották. Kerestük eltünt bajtársunkat csáklyákkal és kampókkal, de minden eredmény nélkül. Meg nem foghattuk, hogy mi módon pusztulhatott el ilyen hirtelen a szemünk láttára. Én — a hajó tudósa — persze rögtön előállottam a saját tapasztalataimmal és Hoffmann bécsi tanár »Törvényszéki orvostanából« szerzett bő ismereteim alapján elkezdtem

magyarázni, hogy a gyászos katasztrófa minden valószinüség szerint hogyan történt.

A helyzetet súlyosbította még az is, hogy naplemente felé friss szellő kerekedett. Könnyelmü, meggondolatlan tréfából elveszett a hajó egyik tisztje, és meg sem kereshetjük a holttestét, mert a szél visz bennünket a katasztrófa szinhelyéről messzire.

A legnagyobb konsternáció és zürzavar közepett felrohan

ÚSZÓLECKE A SZÁRAZON
(FRANCIA HADITENGERÉSZET)

a fedélzetre egy kadét és olyan hangon, mintha egy győzelmet hirdetne nekünk, azt kiáltja:

— Lenn van a kabinjában! Aludt egyet és most öltözködik!

Néhány tonna nehézségü kő esett le a mi közös szívünkről erre a jelentésre. Rohammal foglaltuk el a megkerült tiszt kabinját. Ahol máskor már két ember számára is nehezen akadt hely, ott most nyolcan-tizen szorongtunk a »megtalált« zászlós körül. Baráti ölelések és hátbavágások, haragos szit-

kozódások és lármás becézgetések váltakoztak. Ő maga pedig meglepetve állott ott és tűrte az örömteljes viszontlátás hatalmas hátbaütéseit. Az egészből semmit sem értett.

A dolog ugyanis úgy esett meg, hogy mikor a vízbe ugrott, *azonnal a hajó alá bukott*, elúszott a hajófenék alatt *a tulsó oldalra*, ott telkapaszkodott a körülfutó kötélen, aztán bemászott az egyik ágyúnyiláson a batteriába, észrevétlenül besurrant a kabinjába (az összes személyzet fenn volt a fedélzeten vagy fürdött a tengerben), lefeküdt az ágyára és jót nevetett a markába, hogyan lessük mi a lépcső-erkélyen állva az ő felbukkanását. Két perc mulva már mélyen aludt, és nem is ébredt fel addig, amíg valaki véletlenül be nem nyitott a kabinjába.

A legközelebbi kikötőben, amelyben mintegy tizenkét-tizennégy napot töltöttünk, feltünt, hogy E. sorhajózászlós egyetlen egyszer sem ment a partra egész ott-tartózkodásunk ideje alatt, holott máskor szolgálaton kivüli idejét rendszeresen a parton töltötte. Minthogy az emlékezetes fürdő utáni napon a sorhajózászlós szokatlanul hosszu ideig volt a parancsnoknál kihallgatáson, aligha nem némi összefüggés lehetett a fürdő és a *partra nem menés között* . . .

Kedvesebb tréfa volt az, amelyben egy más alkalommal parancsnokunk részesített bennünket. Tudtommal az volt az első eset, amelyben a legénység mulatott a tiszt urakon, és nem a tisztek a legénységen.

Úton voltunk hazafelé a távol Keletről. Körülbelől a Nikobári-szigetek táján járhattunk és gyönyörü, felségesen szép volt az időjárás. Az Egyenlítő örökké kék ege hetek óta felhőtlenül mosolygott le reánk (kivéve azokat a napokat, amikor nem volt sem »örökké kék«, sem pedig mosolygó, hanem nagyon is zord, és csak úgy szakadt reánk az eső meg a förgeteg).

Egy kellemes délutánon együtt ültünk a tiszti szalonban és vártuk a négy órát, a mindennapi fürdőzés és zuhanyozás idejét — a megfelelő jelmezben. Valószinü, hogy valakinek a születése napját ünnepelhettük meg az ebédnél, mert a közhangulat különösen jó volt. A születésnapok ugyanis igen gyakoriak a tengeren. Ha én csakugyan annyi éves volnék, ahányszor rám fogták, hogy »ma van a születésnapom« és nolens-volens meg is kellett ünnepelnem: akkor én lennék ma Európának ama bizonyos legöregebb embere.

Beszélgetve ültük körül az asztalt, mikor az egyik tiszt bemegy a kabinjába (a tiszti kabinok a szalonba nyílnak) és egy-két perc mulva kilép onnan, mint — japán gigerli. Az átváltozás gyorsan ment, mivel nem kellett átöltöznie, hanem csak egy kicsit felöltöznie. Ezt meglátván egy másik tiszt, szintén a kabinjába megy, és kijön onnan mint — maláji. A jó példát utánozza csakhamar a többi is, bemegyünk a kabinjainkba és kiki magára ölti magán-muzeumának valamelyik jelmezét. Alig néhány perc mulva ismét együtt ülünk az asztalnál, akárcsak valami kelet-ázsiai nemzetközi kongresszus tagjai. Nagyszakállu tüzértisztünk pompásan bevált arab imámnak. Hamarjában meg is áldott bennünket, kitünően utánozva az arab hanglejtést és a megfelelő gesztusokat. A manövertiszt telivér japán gigerli volt, ámbár a legyezőjével minduntalan leütötte a — monokliját. (Még fürdeni sem látott monokli nélkül.) Volt közöttünk továbbá koreai mandarin, singhaléz ékszerész, hindu főnök, borneói dayakk (aki még az úszónadrágnál is kevesebb ruhával beérte). Én khinai mandarin voltam.

Behoztuk egymásután a kabinjainkból gyűjteményeink egyes darabjait, amelyek éppen kéznél voltak és kölcsönösen mutogattuk azokat egymásnak, nevezetesen olyan tárgyakat, amelyeket utazásunk alatt a kikötőkben összevásároltunk, és

amelyekről tudtuk, hogy a többinek nincsenek meg. (Hadihajókon a tisztek minden csekélységét tudnak egymásról s így könnyen esnetett meg a dolog.) Nemsokára garmadában hevert az asztalon egy kisebbszerü kelet-ázsiai bazár. Különböző szőnyegek, tiencini cloissonné, kiukiangi korsók, siami elefántcsont faragások, japán szerviszek és selymek, nankingi himzések, malay assagaiok, javán krisek (maláji görbe kés) és opiumpipák, sumatrai bambusz-faragások és fegyverek; malaccai csigák, koreai tigrisbőr, szárított pálmalevelek mint buddhista-bibliák, és sok egyéb exotikus ritkaság.

Hamarjában egy kis vásárt csaptunk velök. Mindenki a maga nemzeti jelmezének megfelelő nyelven — persze csak a hangot utánozva — kínálta a maga árúját. Össze-vissza kiabáltunk malay, hindu, singhaléz, arab, koreai és kinai nyelven. A kiabálást persze a megfelelő élénk gesztusokkal kisértük, és csaptunk olyan lármát, hogy megszégyenítettük volna vele akár a djiddahi bazárokat.

Az eleinte csak tréfás kínálgatás lassanként átalakult komoly vásárlássá. Még pedig teljesen civilizálatlan vadak módjára: cserekereskedést nyitottunk. Az egyiknek volt olyan tárgya, amire már ráunt; a másik ellenben kapott rajta. Némelyiknek két példányban is megvolt valamely tárgya, holott a másiknak egy sem volt belőle. Tehát cseréljünk! De hogyan egyenlítsük ki a nem egyenértékü árakat? Nekem például egy tigrisbőrt kínáltak és cserébe kértek érte egypár pompás tiencini cloisonné vázát. A tigrisbőr húsz dollárba került, az én cloissonném, amelyet egy ravasz kinai 15 dollárért sózott reám, testvérek között sem ért ennyit. Pénznek forgalomba hozása elvből ki volt zárva ennél a vásárnál, tehát a következő módon egyenlítettük ki a különbözetet: aki tőlem vásárolt, az ő drágább tigrisbőreért ráadásul a két vázámra még három darab japán zsebkendőt kapott, továbbá egy

koreai napórát, egy maláj assagayt, amelynek a hegye curaréval volt megmérgezve, ellenben a nyele el volt törve; egy hindu kis istent (nekem maradt még egy féltucat istenem), félkiló ceylon-kávét meg egy kis kötet kinai lirai költeményt. Mivel azonban most már ő kapott valamivel többet, nekem még visszajárt a tigrisbőrre: három üveg sör meg tíz deka ceyloni tea. (Általánosságban — a palack-sör helyettesítte a vadaknál szokásos apró — csigákat.)

Javában folyt a vásár és már alaposan összekeveredtek a holmiaink az asztalon, amidőn egyszerre nagy rémületünkre megharsan a fedélzeten *a kürtriadó, és félreverik a harangot!*

— Tűz van! Minden ember a fedélzetre!!

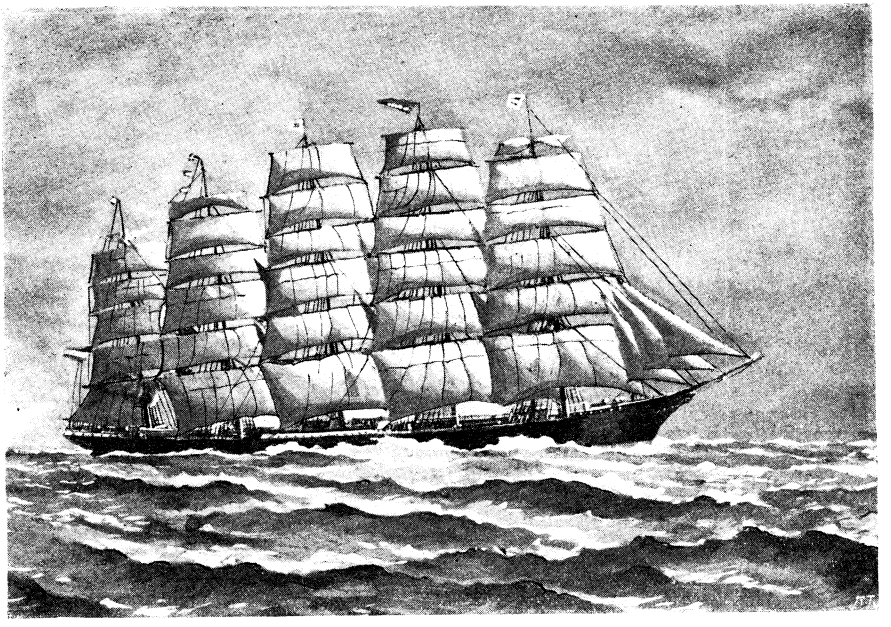
A 230 ember eszeveszetten fut és mi velük, kiki arra a helyre, amely tűzvész esetére ki van neki jelölve. Levetkezésről és átöltözésről persze szó sem lehetett. Egyetlen percnyi késést is szigoruan büntetik. Én rohanva futottam a hajó-kórházba és megtettem, elrendeltem mindazokat az intézkedéseket, amelyek tűzvésznél elő vannak írva a szabályzatban. Az intézkedések végrehajtása után fölsiettem a fedélzetre, hogy a hajóhidon álló parancsnoknak megtegyem a szokásos jelentést.

Mintha csupán az én megjelenésemre vártak volna; mert amely pillanatban feltüntem a fedélzeten piros selyemrojtos, csúcsos, sárga süvegemben, hosszu, kék kaftánban és haragoszöld bugyogóban, bokáig lógó hosszu copffal, oly általános és hangos kacagás támadt, amelyhez hasonlót még alig hallottak a Nikobári-szigetek.

Hát nem is volt semmiféle tűzveszedelem, hanem a jókedvü parancsnoknak kitünően sikerült tréfája volt az egész. Hallotta, hogy milyen maskarában csináljuk a cserevásárt. Tudta, hogy a kürtjelzésre egyetlen pillanat késedelme nélkül fogunk megjelenni kijelölt »poszt«-jainkon; a szalon asztalán

maradt temérdek holmit a szolgák mesés gyorsasággal fogják eltüntetni az asztalról s azalatt irgalmatlanul össze fogják zavarni az illető gazdáik holmiját.

Tényleg úgy is történt. Még hetekkel azután is folytak a viták az elcserélt tárgyak miatt. Magától értetődik, hogy a sikerült tréfa jó sokáig adott anyagot beszélgetésre a legénységnek.



ÖTÁRBOCOS
VITORLÁSHAJÓ

Vihartanulmányok.

A mások idegei. — Egy üveg sör mint sarokkő. — Hétárbocos hajók. — Dacból a föld körül. — A passzátok. — A szélcsendőv. — A két Monszun. — A tajfun. — A ciklonok. — Dove tanár fölfedezése. — Piddington vihar-szabálya. — Ciklon mint kifacsart citrom. — A Hurrikan, tornádo, pampero. — Bóra, boron és scirocco. — Boldog emberek. — Kihűlt csillagok.

Rövid, csupán néhány napig tartó vitorlázás a tengeren szép időben, eleven friss széllel, egyike a legtöbb gyönyört nyujtó élvezeteknek. A derüs kék ég, a zöld és kék színnek minden árnyalatában játszó tenger, a hullámok folytonos játéka és szeliden tompa moraja, a kötélzet között halkan zengő szél, a tüdőt tágító üde sós levegő, mindez együttesen igazi gyönyörűség. A hangulat emelkedett, az ember megérzi izmaiban a duzzadó erőt és a vágyat nagyobb fáradt-

sággal járó mozgás után. Az étvágy kitűnő, a társalgás eleven, a jókedv kiül az arcokra, az idegek nyugodtak. (A *másoké is* és ez nagyon fontos.)

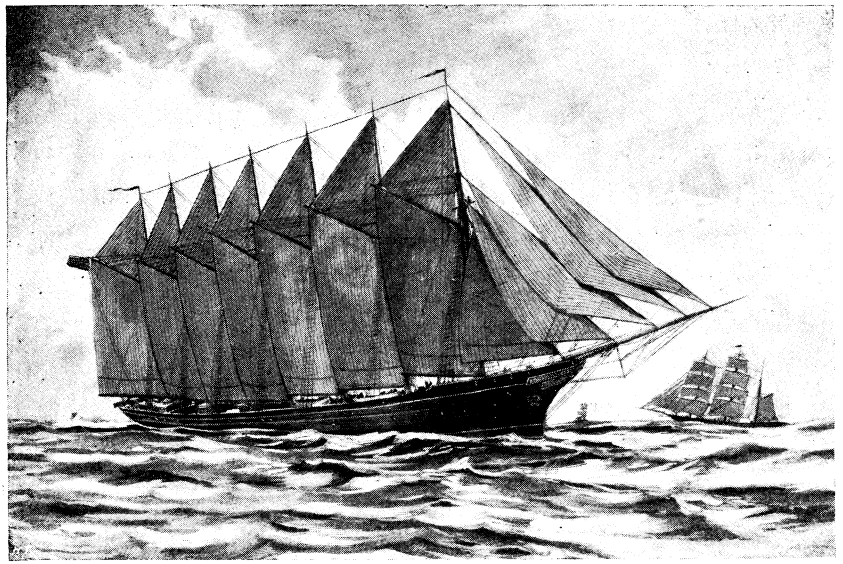
De minő más az élet már az utazás huszadik vagy a harmincadik napján! Az étvágy gyenge, azaz hogy sajátképpen nincs is már étvágy; sőt nem ritkán undorodik is az ételtől az ember (kivált ha látja, hogy *mit* kellene megennie), a társalgás lanyha vagy bosszantó; az arcok savanyuak, az idegek pedig *borzasztóak* (különösen a *másoké*).

Jelentéktelen csekélységek igen kellemetlen affairé tudnak elfajulni és a szűk helyre szorított állandó együttélést megzavarni. Sem a jó nevelés, sem a bajtársiasság, sem a hajóélet szigoru fegyelme és etikettje nem elég biztosíték arra, hogy a hajós-élet fennebb említett viszonyaiból kifolyólag nézeteltérések ne forduljanak elő és hogy az egyéni tulajdonságok különbözősége által létrejött surlódások szikrája lángot ne vessen. És legtöbbször mily nevetséges csekélységből keletkezhetik egy kínos affair!

Nansennek, a hőslelkü norvégnek világraszóló híres expediciójában egyetlen üveg sör képezte a sarokkövet, amelybe a »Fram« tisztikarának harmonikus együttélése beleütközött és bizony fel is fordult. (Persze, ezt csak akkor tudhatja meg az ember, ha nemcsupán Nansen leírásából ismeri a »Fram« útját.) A »Fram« tisztjei és vezetőjük között hónapokon keresztül zavartalan egyetértés állott fenn. Ezt a derült eget aztán elborította egy sötét, fekete felhő; a tisztikar és vezetőjük közötti barátságos összhangra ránehezedett a meghasonlás, amely akkor sem szünt meg, midőn Nansen az ő hűséges kisérőjével megvált a hajótól és gyalog indult meg nehéz útjára, fel az északi pólushoz. És mindezt egyetlen üveg sör miatt!

Az Oceánt járó vitorlás hajók ritkán adják az utazást

harminc vagy negyven napon alul. Azok az új és teljesen modern fölszerelésü vitorlás hajók, amelyeket még ma is építenek, — természetesen csak a kereskedelmi tengerészetnél *árúszállítás céljából*, — annak ellenére, hogy mintegy huszharminc segélygéppel vannak ellátva, rengeteg időt töltenek a tengeren, amíg célhoz jutnak. Láttam Singapureban és Hongkongban *öt-*, *sőt hétárbocos* vitorlahajókat, amelyeknek



HÉTÁRBOCOS VITORLÁSHAJÓ

bordái és árbocai vasból készültek, a vitorlák széttéphetetlen vászonból, a teher be- és kihajózására, a világításra, a szellőztetésre, a víz desztillálására, a szivattyuzási munkára *villamos gépekkel voltak felszerelve*. Szóval az egész óriási hajó, tizenkétezer tonna tartalmával, teljesen modern fölszerelésü volt. Csak a hajtóerő volt még a Kolumbus korabeli: a vitorla. Némelyiknél a vitorla kiterjedése mintegy 4000 □ m. volt, és mégis 160—180 napot kellett töltenie az Oceánon, anélkül,

hogy csak egyetlen kikötőt érintettek volna, mialatt kiinduló pontjukból, Londonból vagy Brémából elérkeztek Sydneybe vagy Jokohamába.

A többek között megismerkedtem (ha nem tévedek: Pulo-Penangban, a Malaccai-szorosban) egy hajós-kapitánynyal, aki a következő, a vitorlás korszak évkönyveiben is a párját ritkító tengerész-bravurt megcselekedte.

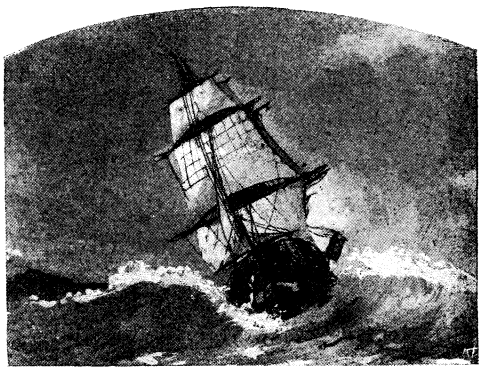
Mint egy német kereskedelmi hajó kapitánya egy alkalommal fabutort és egyéb árut kellett a Dél-Amerika nyugati partján fekvő Valparaisóba szállítania. Hamburgtól Dél-Amerika csúcsáig, a hirhedt Vihar-fokig (Cap Horn) és végig az Atlanti Oceánon elég simán ment az utazás, úgy hogy az Egyenlítő körüli »szélcsendöv«-ben elvesztegelt két hetet is számítva, alig töltött 60 napot az Oceánon. Tekintettel a Magelhaens-szorosnak vitorlák számára csaknem legyőzhetlen akadályaira, Dél-Amerikát a hirhedt Vihar-foknál akarta megkerülni, hogy ott jusson el Dél-Amerikának tulsó keleti partjaira. A Vihar-foknál azonban rendkivül viharos, a hajó irányával ellenkező szelet talált. (Inde nomen.) Hasztalan volt minden erőlködése: az erős keleti szél ellen nem tudott fellavirozni. Megpróbálta azt is, hogy a Vihar-foknál néhány száz mértföldnyire mélyebben, Délre ment, abban a reményben, hogy ott kijut a keleti szél régiójából. De háromszáz mértfölddel lejebb még mindig keleti szelet talált. *Negyven napot* töltött már ezen az átkozott helyen, anélkül, hogy csak egy hajóhossznyival is előbbre jutott volna.

Ekkor hatalmas eszméje támadt. Megfordult, felhasználta az erős keleti szelet, és ahelyett, hogy nyugotról keletnek ment volna, keletről indult és a nyugati oldalon érte el Valparaisot. T. i. *körülhajózta az egész földgömböt!* És az egész út nem került többe — 240 napnál!

Fentebb megemlékeztünk a »szélcsendöv«-ről, a vitorlás

korszaknak e réméről. Amilyen sokan olvassák ezt a kifejezést, olyan kevesen tudják sajátképpen, hogy mi is az a »szélcsendöv«? hogyan jön létre és miben áll sajátképpen a rettenetessége? Ez okból engedtessék meg nekem, hogy röviden körülírjam ezt a sokat emlegetett, de azért mégis csak kevesek előtt alig ismert fogalmat.

Hogy megértsük mi sajátképpen a szélcsendöv, meg kell előbb ismerkednünk az övet határoló két széllel, a *passzátokkal.* Ezek az egész éven át *állandóan és mindig ugyanabban az*



A PASSZÁTBAN. SZÉL HÁTULRÓL

irányban seprik végig az Oceánt. A passzátszelek okozója az Egyenlítő vidékének állandó forrósága, aminthogy a Golfáramot is az hozza létre. Az Egyenlítő fölött ugyanis a melegebb levegő felszáll a magasba, és ott — mivel a súlya könnyebb, szerteárad; fel északra és le délre, a kevésbbé meleg vidékek felé. Ugyanekkor *lenn,* a tenger szinén, a földgömb két feléről az Egyenlítő irányába ömlik a hidegebb éghajlatu vidékekről jövő hidegebb, tehát sűrűbb és nehezebb levegő. *A hidegebb levegőnek* az Egyenlítő felé történő *folytonos odaömlése* okozza a *két passzát-szelet,* az észak-keletit és dél-keletit. Hogyan lesz az északról jövő szél észak-keletivé

és a délről jövő dél-keletivé, továbbá, hogy milyen összefüggésben áll ez a földgömbnek saját tengelye körüli való forgásával, azt — rövidség okáért — ne vegyük most figyelembe.

A két irányból jövő szél azonban *az Egyenlítő fölött nem találkozik*, hanem körülbelől 450 tengeri mértföldnyi *széles övet* hagynak maguk között, amelynek középvonalát az Aequator képezi. Ez a szélmentes régió alkotja a szélcsendövet, a vitorlás hajók rettegett rémét. A hajók ugyanis néha heteken át tétlenül és mozdulatlanul vesztegelnek itt a szélcsend miatt.

Óriás erejü, de csak igen szűk területre kiterjedő helyi viharok, félelmetes zivatarok, az árbocokat tépő előre nem látható irányu szélrohamok, párosulva a *percekig tartó* vakító villámcikkázással, meg a süketítő égzengéssel, mindennapiak ott s egyidejüleg rettenetes, türhetetlen forróság is gyötri az utazót. Az eső pedig, ha megindul, olyan tömegben ömlik alá, mintha egy egész tenger szakadna az utazóra.

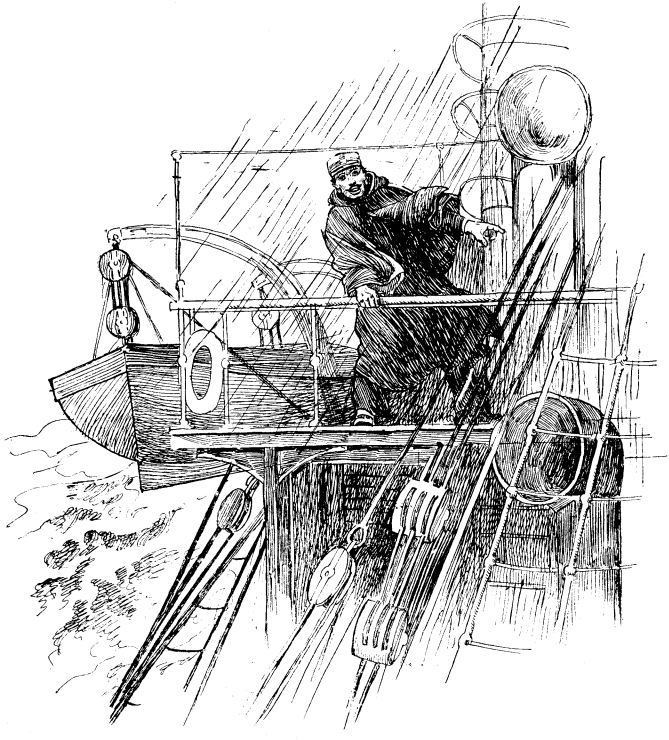
A gőzhajó természetesen fittyet hány mindennek, a vitorlás hajók ellenben nagyon is hálát mondhatnak az égnek, ha ép bőrrel, azaz, hogy vitorlázattal jutnak ki a sok veszedelemből.

A passzátokhoz hasonló rendszerességgel működik két szél az Indiai Oceánon: a dél-nyugoti Monszun és az észak-keleti Monszun. Ugy mint a passzátokat, ezeket is a földgömb különböző pontjain uralkodó hőmérsékleti, meterologiai és klimatologiai viszonyok hozzák létre. Működésük a legnagyobb mértékben rendszeres; hat hónapig, junius 1-től november végeig uralkodik a dél-nyugoti Monszun és ugyancsak hat hónapig, az év többi hónapjaiban, az észak-keleti.

A dél-nyugoti Monszun Dél-Afrika napsütötte meleg vidékein keletkezik, végighalad az egész Indiai Oceánon, a csendes-oceáni szigetek nyugoti felén és felhatol Kina

északi partjáig, a Pecsili öbölig. Ide azonban már megtörve és meggyengítve az útjába eső sok szárazföld és különösen a rengeteg hegységek által, természetesen már jelentékenyen megszelidült állapotban fúj.

Az időben és térben még fiatal dél-nyugati Monszun junius és julius havában az Indiai Oceán nyugoti felében leirhatatlan vehemenciával indul meg. Olyannak képzeltem ezt a szelet, amelyet minden fázisában és a legkülönbözőbb helyekről ismerek, lenn délen és az általa elérhető legmagasabb északi ponton, mint a bikaviadalok küzdterére kibocsátott fiatal bikát; a Monszun, amikor megindul, épp úgy tombol és zúz, mint emez a küzdtérre bocsátása után az első percekben;



ŐRTISZT A PARANCSNOKI HIDON, NEHÉZ IDŐBEN

aztán a küzdelem vége felé, kifáradva és kimerülve a saját tombolása és dühöngése által, csendes rezignációval tűri pályája befejezését. Az idős dél-nyugoti Monszun november havában a kinai vizeken már nagy fokban lecsendesedett és alig ismerhető föl benne az az ellenség, amely néhány ezer mértfölddel lejebb még olyan félelmetes tud lenni.

A dél-nyugati Monszun rendkívül meleg és igen nagy mértékben vízdús, azaz párával telített. Minden tárgyon, ami bőrből van, cipőkön, táskákon, fegyverszíjjon, néhány óra alatt ujjnyi vastag penész rakódik le; a vitorla-kötelek valósággal rövidebbre zsugorodnak a temérdek nedvességtől. A fémtárgyakon gyorsan képződik a rozsda: egyetlen szekrénykulcs sem használható előzetes tisztogatás nélkül és a szegény tüzérek nem győzik elég gyakran fényesíteni az ő »zsuzsu«-ikat, az — ágyúkat.

Az ember folyton izzad és nemcsak azért, mert napjában többször bőrig áztatja az elképzelhetetlen tömegekben hulló eső, már magától az izzadástól sem marad egy óráig szárazon. Mivel a levegő nedvességgel túltelített (saturált), a bőr nedvessége nem párologhat el; ennélfogva az örökké nedves bőrön tömérdek kiütés és tályog támad. Az első rettenetesen viszket, az utóbbi pedig tűrhetetlen fájdalmat okoz.

Sokkal kevésbbé kellemetlen ennek a szélnek antagonistája, az észak-keleti Monszun.

Inkább csak időtartamra nézve méltó ellenfelek, mert erő szempontjából ez jelentékenyen kisebb. Az északkeleti Monszun a Jeges-tenger jéghegyein és Észak-Szibéria hómezőin keletkezik. E vidékeknek hideg, sőt kezdetben dermesztően hideg levegőjét hozza magával; de amire leér a szubtropikus vidékekre, már enyhe, kellemes széllé változik át. Olyan vidékekről, amelyeken búja és dús a növényzet, valósággal virágillatot viszen a hajósok elé sok mértföldnyi távolságra.

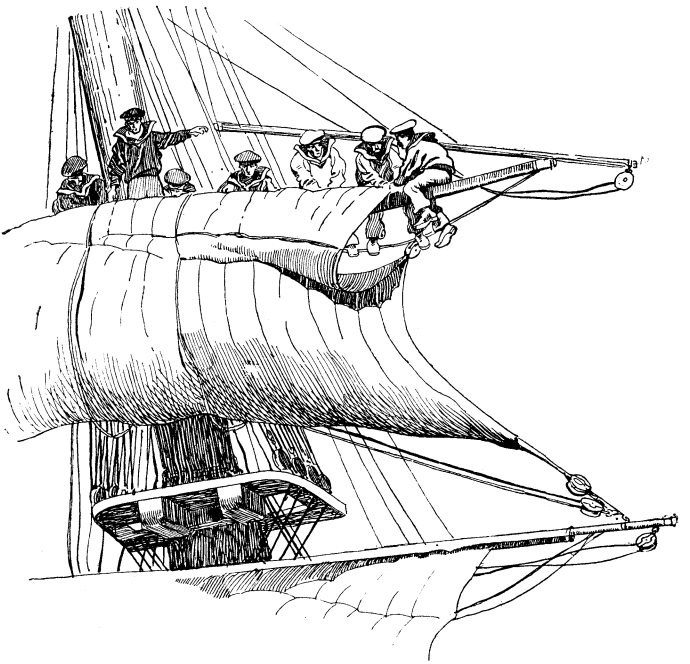
Így például a Malakkai szoros bejáratánál fekvő kis szigetről, Puló-Penangról rendkivül kellemes, bódítóan édes jázmin-illatot hozott elénk oly távolságra, amidőn a sziget még láttávolságban sem volt.

E két szélnek a rendszeressége annyira kifejlett, oly biztos, hogy a megindulásukra vagy megszünésükre csaknem matematikai bizonyossággal számítanak a hajósok. A kinaiak parti hajózása, tekintettel az ő rendkivül primitiv nautikus fölszerelésükre, főképpen a két monszun egymást való felváltásán alapszik.

Az északkeleti Monszun megindulásakor ezer meg ezer dzsunke indul meg Kina partjairól és ezzel a széllel vitorláznak le a déli vidékekre egészen Ausztrália északi partjáig és Hátsó-India nyugati oldalára. Elvégezvén itt dolgaikat, bevárják a délnyugati monszunt, amelylyel dzsunkeiket visszahajtatják északi otthonukba. A sok ezer meg ezer dzsunke azonban nagyon megtizedelve érkezik haza. A kezdetkor teljes erejében dühöngő Monszun, a küzdtérre beugrott fiatal bika, százával pusztítja el és sülyeszti a tenger fenekére a kinaiaknak különben is csak gyengén összetákolt hajóit.

Ugyancsak a kinai vizeken otthonos a szeleknek egy másik faja: a tajfun. Az összes vizeken, sőt az egész földgömbön uralkodó szelek között ez a legveszedelmesebb, a legrombolóbb és a legpusztítóbb. A meteorologusok, különösen a hajósok, valóságos tudománynyá fejlesztették a tajfun körül tett megfigyeléseiket és észleléseiket. Ismerik az összes tulajdonságait és szeszélyeit; körbefutó pályájának valószinü irányát, szélességét; tudják keletkezésének okait és dühöngése tetőpontján egyes tünetekből kiszámítják, hogy meddig tarthat még. Japánnak, Koreának és Kinának, azaz a tajfunnak kitett területeken, minden kikötőben vannak megfigyelő állomások, amelyeknek az a legfőbb rendeltetése, hogy a tajfun köze-

ledését vagy beálltát megfigyeljék és a hajósokkal közöljék. Hogy mily rémes és ijesztő a Tajfun, mutatja az a tény, hogy a valamely kikötőből már kiindult hajó rögtön visszatér és ismét horgonyt vet, nem is egyet, hanem hármat-négyet, amint a jelzőállomáson megadják a jelzést, hogy tajfun van



VITORLÁK FELGÖNGYÖLÉSE
(= SEGELFEST !) *

készülőben. És bármily sürgős legyen az útja, napokon át vesztegel a kikötőben és nem mer kimenni a tengerre, amíg a rémületes szélvész meg nem szünt. Még a kikötőben is, a hegyek, dombok, gátak és bejáratok által védett szűk helyen irtózatos rombolást visz végbe néha a tajfun.

* Helyenkint — úgy a szövegben, mint a rajzok alatt — azért írom ki a német elnevezést is, hogy látható legyen, mennyire szabatos, rövid és határozott a vezényszó és a nomenclatura ott, ahol ez lehetséges, vagy ahol félreértés vagy értelemzavar kizárható.

A tajfun egyik válfaját képezi azoknak a forgószeleknek, ciklonoknak, amelyeknek tulajdonképpeni hazája az Indiai oceán északi része, főképpen a Bengáliai öböl. Jóllehet, hogy keletkezésük és működésük ugyanazon törvényen, alapszik, mint a tajfuné, és ugyanazon okok hozzák létre, mégsem oly veszedelmesek és borzasztóan rombolók, mint a tajfun.

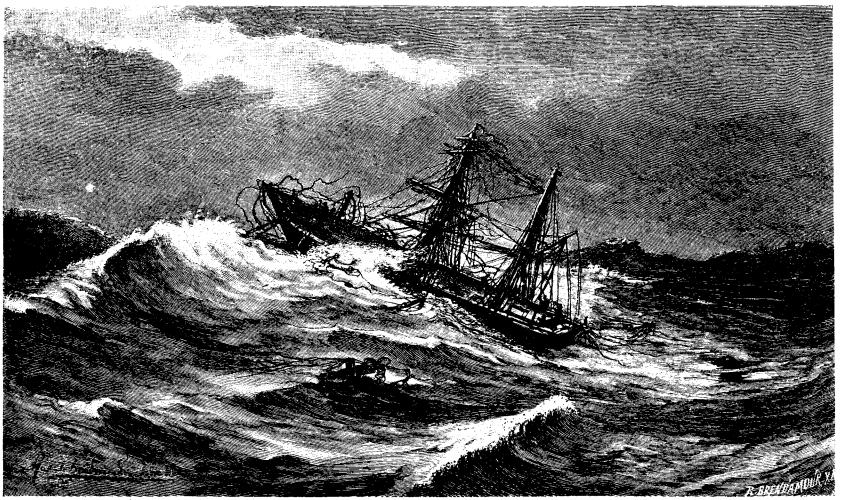
Igen messzire vezetne, és e könyv keretén is kívül esnék, ha e szelek keletkezési okát és lefutásuk módját akarnám e helyen magyarázni. Én csupán e szelek »fiziológiáját« akarom röviden megemlíteni, illetve azt a viszonyt, amelyben a hajóhoz, az emberhez állanak.

Legkönnyebben elképzelhető egy ciklon — vagy a vele teljesen azonos tajfun — ha azt egy szárazföldi forgószéllel hasonlítjuk össze. A levegő egy hengeralaku központi ür körül kering; csavarmenetekben és folyton növekvő gyorsasággal rohan egy központ felé, minek következtében a szél iránya minden ponton változik. Az egész levegő-komplexus pedig, tudniillik a központ és a szárnyai — a perifériája — vagy egyenes vonalban halad előre, vagy pedig köralakban. Ez utóbbi a gyakoribb eset.

A minden irányból jövő szelek a központban, a magban torlódnak össze. Innen fölszállnak a magasba, aminek folytán a központban, az igen alacsony légnyomás következtében szívó működés jön létre. Ez a szívó működés vagy szivattyúzás ugyanaz, ami a szárazföldön fölkavarja a port és tölcséralakban forgatja. Egy ilyen szárazföldi légtölcsér ritkán szélesebb három méternél és csak kivételesen 25—30 méter magas; a tengeri forgószél azonban, a ciklon, akárhányszor több száz mértföldnyi széles; a központi ür pedig, a forgószél magva, rendkivül magasra nő; a légkörnek hideg régiójáig is fölér. A központi légürnek párával telített levegője az igen magasan fekvő hideg régióban gyorsan és nagy mér-

tékben lehül és irtózatos villámlás és dörgés között óriási felhőszakadásképpen hull vissza.

A pályáján előre haladó forgószél gyorsasága nem mindig egyforma. Néha igen lassan megy előre, 5—6 tengeri mértföldet óránként, néha pedig 15—20 mértföldet is megtesz. Mindenesetre azonban leírhatatlanul pusztító és romboló hatásu. Az ember alig hajlandó elhinni a pusztító erejét, míg maga meg nem győződött felőle.

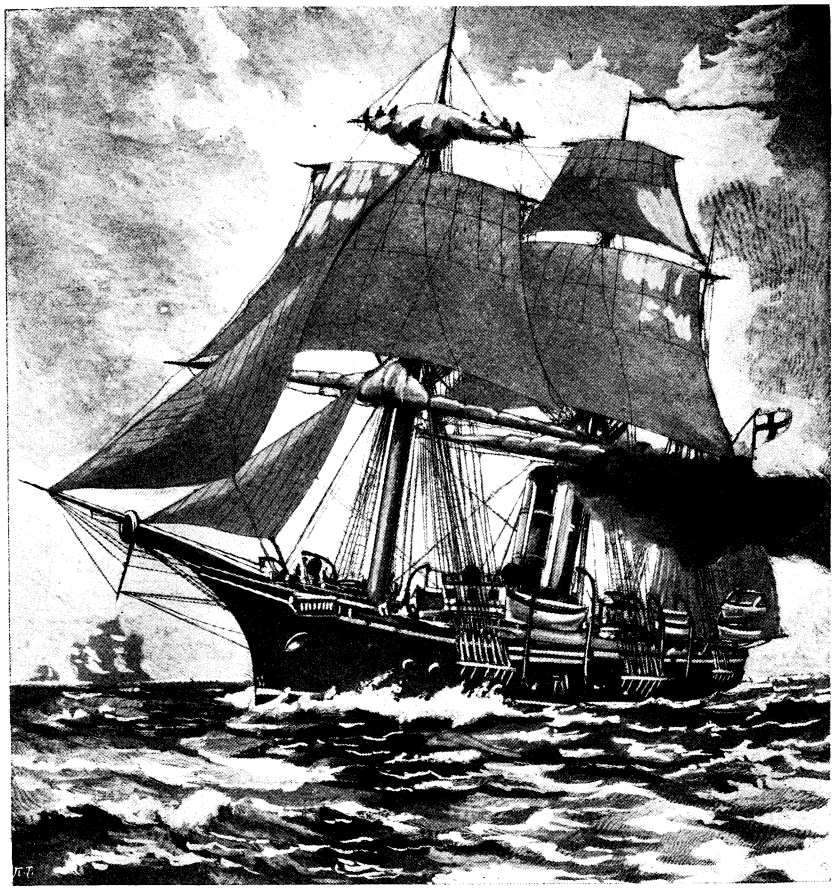


TAJFUNTÓL MEGTÉPETT VITORLÁSHAJÓ

Így például 1821-ben egy ciklon néhány rövid perc alatt tökéletesen elpusztította Barbados szigetét az Antillákon. A lerombolt erődökből fölkapta a nehéz ágyucsöveket és néhány száz méternyire röpítette azokat.

1862-ben egy tajfun Shanghai közelében egyetlen napon 800 dzsunkét pusztított el és 20.000 embert temetett a tengerbe.

Manillában, a Philippini szigeteken, 1882-ben egyetlen ora alatt húszezer házat söpört el a föld színéről és sok ezer embert. Egy lerombolt épületből magával ragadott egy



FŰTIK A KAZÁNOKAT;
JÖN A CIKLON

hatalmas vasrudat, odacsapta háromszázméter távolságban a csillagászati megfigyelő intézetnek 34 méter magasságban elhelyezett szél-gyorsaságmérő műszeréhez, amely e pillanatban 53 méter másodpercnyi gyorsasággal jelezte az irtózatos végitéletet. A tengerparton hatalmas nehéz ágyucsövek voltak félig beásva a földbe, amelyek arra szolgáltak, hogy ezekhez kötötték ki a horgonyzó hajókat. A ciklon kitépte a földből az elásott régi ágyúcsöveket és szétzúzott mintegy harminc hajót a kikötőben.

Én láttam Hong-Kongban, a parttól néhány száz méternyire, a szárazföldön egy 8000 tonnás hajónak a roncsát. Ezt a rettenetes nagy súlyt, amely annak idején három horgonynyal volt a tenger fenekéhez erősítve, a tajfunnak egyetlen rohama emelte a magasba és dobta ki, mint dióhéjat, messzire a partra.

Valóban szerencse, hogy e viharok csak a két naptérítő közti bizonyos területekre szorítkoznak és ezeken is az évnek csak néhány hónapjában keletkeznek. Mint már említettük, főképpen a Sárga-tengeren és az Indiai oceán északi részén van az otthonuk. A nyugot-indiai szigetcsoport hurrikánja és Afrika nyugoti partjain dühöngő tornadó kevésbbé romboló és pusztító. És nagy szerencse az is, hogy a meteorologusok meg a hajósok teljesen megismerték és »kitanulták« e vészthozó viharok tulajdonságait. E fölfedezések legfontosabbja és praktikus szempontból a leghasznosabb Dove tanárnak az a fölfedezése, hogy a forgó viharok az Aequatortól északra és délre egymástól egészen ellentétes irányban keringenek a saját tengelyük körül. A déli félgömbön oly irányban forognak, mint az óra mutatója, míg az északi félgömbön az óra mutatójával ellenkező forgást tesznek.

A szobatudós-meteorologusok tanulmányai és az Oceánt járó hajósok megfigyelései folytán ma már meglehetős bizton-

sággal »kezelik« a tengerészek e viharokat. Elég korán észreveszik a tajfun vagy ciklon közeledését és a mi ennél talán még fontosabb, ki tudják kerülni a forgó vihar központját. Mert jaj annak a hajónak, amely a ciklon centrumába jutott. Ebből még sohasem vergődött ki a beléje került hajó!

Eltekintve a megfigyelő műszerek apróbb, finomabb jelzéseitől, a ciklon közeledését más, könnyen észrevehető előjelek is mutatják. Például a barometer rohamos esése, az égbolt és a tengervíz sajátszerű színjátszása, a különböző irányokból fújó szél, a hullámok keresztezése már ijesztő előjelek. Ennyi már elég, hogy a meglepett hajó megtegye előkészületeit a menekűléshez. Most azonban igen fontos kérdés: hol van, azaz hol lesz a forgó vihar központja? Mert ettől függ, hogy melyik irányba kell és lehet menekülni.

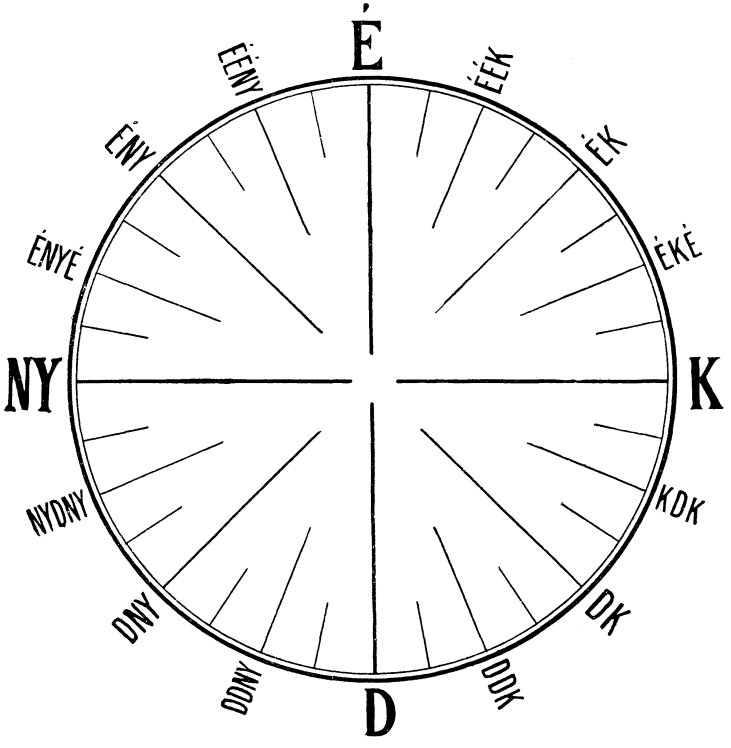
Ennél az életbevágó, fontos kérdésnél megbecsülhetetlen értékü tanácsot, illetve útbaigazítást adott egy »szobatudós«, Piddington meteorologus. Évenkint sok száz hajó maradt meg nemzetének és sok ezer ember a családjának, amióta Piddington »viharszabályai« ismeretesek. Hogy nem *minden* hajó menekült meg a vihartól, amely Piddington elvei szerint návigál, arról Piddington nem tehet. Hiszen ő is csak tudós, sőt mi több: csak ember.

Piddington »viharszabályai« nagyjában és röviden a következők:

Ha a hajós a különböző előjelekből arra következtethet, hogy ciklon van készülőben, forduljon arccal a szél felé. Ezen esetben, ha a hajó az északi félgömbön van, a vihar központja (centruma) a megfigyelőtől negyed-körrel — 90°-kal — *jobbra* esik; a déli félgömbön pedig ugyancsak negyed-körrel *balra*.

A vihar központjának távolságát (a hajótól) már csak megközelítőleg lehet meghatározni. De már ez is rendkivül

nagy előny; Piddington mintegy száz forgóviharban tett megfigyelései alapján egy skálát állított föl, amely a barometer óránkénti esésén alapszik. X foknyi esés a barométeren óránkint Y mértföld távolságnak felel meg. A távolságnak csupán e hozzávetőleges megállapítása is megbecsülhetlen előny a tengerésznek.



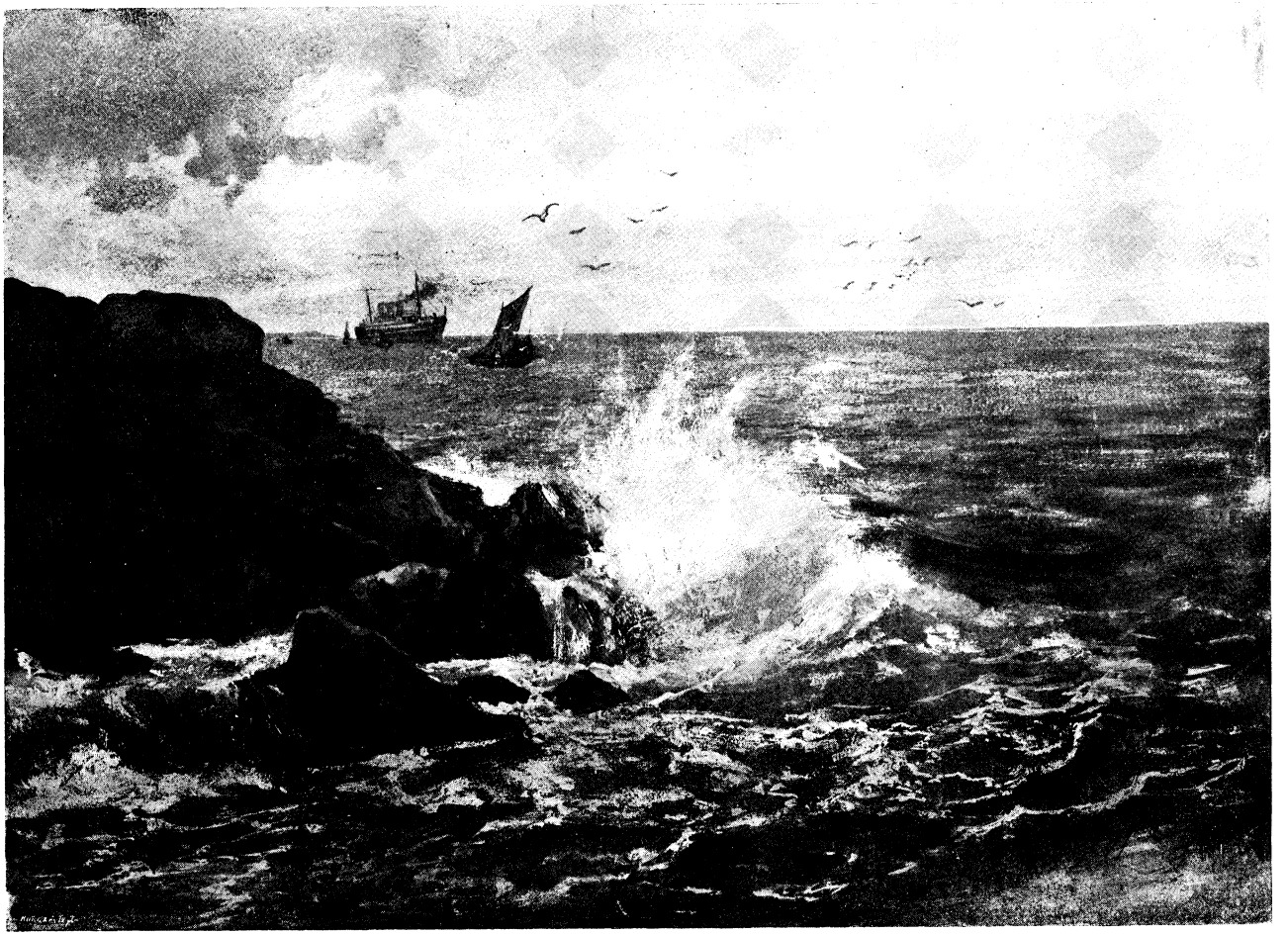
Hogy a forgó-vihar előrehaladó pályáján melyik irányba fog átcsapni, ez a szélirány változásától függ. Miután, mint már tudjuk, a vihar pariferiájában a szélnek minden ponton más és más az iránya, mivel a levegő a legkülönbözőbb irányból és egyidőben tódul a központ felé, az aránylag lassan mozgó hajó pedig fix — álló — pontnak tekinthető, szükségképpen változni kell a centrumnak is (a hajó helyére

vonatkozólag), mihelyt a szél fordul. Tegyük föl, hogy valamely hajó — az Egyenlítőtől északra — északkeleti széllel vitorlázik, akkor a szél központja a hajótól egy negyed körrel jobbra fekszik, tehát délkeletre van. Ha egy óra lefolyása alatt ez a szél északra fordul, akkor a vihar-központ keleten fekszik. Ha egy másik óra lefolyása alatt északnyugatra fordul, akkor a centrum északkeletre esik.

Ha már most ezeket a forduló pontokat és a barométernek óránkénti eséséből kiszámított vihar centrumtávolságot lerajzoljuk a térképre, akkor megtaláljuk a forgó-vihar pályáját. Ennek értelmében történik aztán a további intézkedés arra nézve, hogy előttünk hagyjuk-e elvonulni a vihar centrumát vagy pedig mögöttünk. Ez pedig úgy történik, hogy az előbbi esetben lehetőségig helyben marad a hajó, a második esetben pedig egyenes szög alatt vitorlázik ki a ciklon megteendő pályájából.

Ha azonban a szélnek fentebb leírt folytonos irányváltozása nem áll be, akkor két eset lehetséges. Ugyanis vagy gyöngül a szél és a barometer emelkedik, ami azt mutatja, hogy a ciklon centruma egyenes vonalban távolodik a hajótól, akkor a hajó minden veszélyen túl van; vagy pedig éppen ennek az ellenkezője állott be: a szél folyton változtatja irányát, a barometer pedig esik, ijesztően esik. Jele annak, hogy a centrum közel van. A veszedelem nő; menekülni kell! Mondjuk, hogy a szélviszonyok ugyanazok, amelyekről fennebb említés történt: akkor a hajó az éppen uralkodó északnyugati széllel délkeletnek tart, még pedig a tőle kitelhető legnagyobb gyorsasággal.

A menekülés azonban nem mindenkor lehetséges. Mert hova fusson a ciklon centruma elől, ha előtte nem szabad a víz, azaz ha szirtek és zátonyok feküsznek előtte, vagy zeg-zugos csatornák állják el az útját, vagy pedig, ami a



Neogrády Antal rajza

VESZEDELMES
SZOMSZÉDSÁG

legkedvezőtlenebb eset — szárazföld fekszik előtte? Akkor Isten legyen irgalmas annak a hajónak! Ezer meg ezer csodának, véletlennek, meg a gondviselés különös kegyének köszönheti, ha valaha ismét parthoz jut. Hogy azonban az illető hajó parancsnokának is van érdeme a megmenekülésben, az nem tagadható.

Példátlan az a vakmerőség, amelyre az emberek még a viharok felhasználásában, úgyszólván azoknak kiaknázásában is képesek. A ciklont ugyanis, ezt a gyors száguldásu szélvészt, a Bengáliai öböl partjain lakó hajósok felhasználják mint hajtóerőt, mint szállítási eszközt! Ismervén a ciklonnak azt a tulajdonságát, hogy az nemcsak egy saját tengelye körül forgó szél, hanem ezenkívül pályáján köralakban halad előre, kiszámítják azt az irányt, amelyben valószinüleg haladni fog, és ha ez az irány megfelel a hajósok tervezett útjának, akkor vitorlás hajóikkal belebocsátkoznak a romboló viharnak a *perifériájába*, a külső szélébe. Itt természetesen a vihar ereje jelentékenyen kisebb, mint a forgószél középpontjában — a mag körül — és röpíttetik magukat vele arra a helyre, ahova éppen eljutni szándékoznak. Mikor a ciklon, előrehaladó pályáján, elérkezett a hajósnak kedvező pontig, akkor vitorláikkal kivergődnek a ciklon periferiájából és nyugodtan vitorláznak tovább a csendesebb vizeken. (Ime, a ciklon az ember kezében, mint ama bizonyos kifacsart citrom vagy a kötelességét megtett mór!)

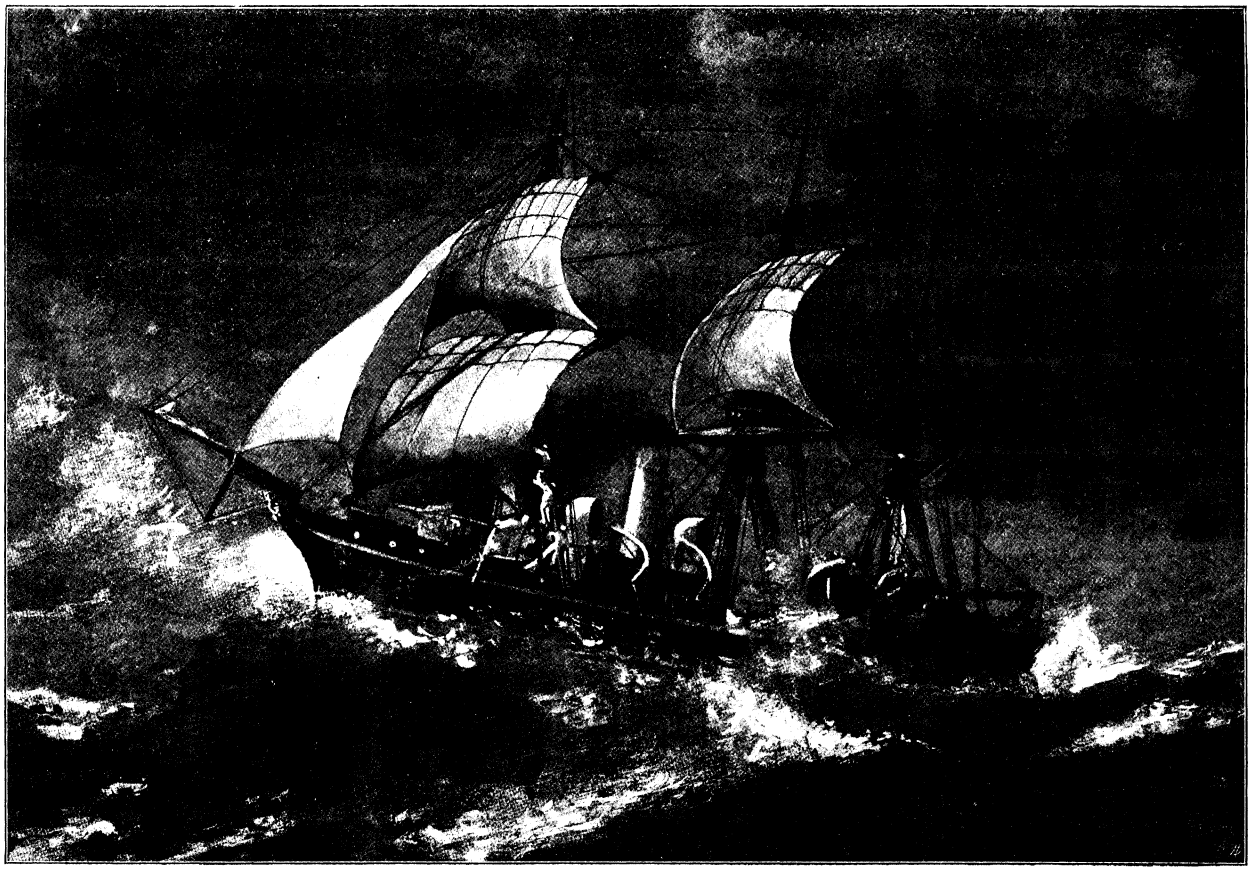
A gyors száguldásu ciklon valósággal röpíti a hajót amely kivételesen kedvező esetekben egy nap alatt teszi meg azt az útat, amelyet rendes viszonyok között csak 12—14 napi lavirozás árán tehetett volna meg.

A ciklonnal teljesen azonos természetü szél: a hurrikán dühöng elég gyakran az Atlanti oceán nyugati felében, az Antillák körül és Észak-Amerika déli partjain. Ámbár erőre

nézve nem mérkőzhetik sem a Sárga-tenger tajfunjával, sem a Bengáliai öböl ciklonjával, a Caraibi-tengert járó hajók között mégis rettenetes pusztítást végez. Különösen tavasz vége felé, amikor a Jeges-tenger hatalmas jéghegyei elérték vándorútjokban legdélibb pontjukat, akkor tör elő a hurrikán véghetetlen vehemenciával.

Ugyancsak az Atlanti oceán nyugati felében, de jóval mélyebben délre, okoz rettegést és félelmet a hirhedt pampero. Ez már nem forgószél. Ez egyenes irányban, nyugatról keletre vágtat végig romboló útján. Megindul a Cordillerák hóval fedett hatalmas hegycsúcsairól és irtózatos dühvel seper végig Argentinia végtelen sikságain. És mert pályáján sem hegyek, sőt még dombok és erdőségek sem állanak útjában, hát megtörve nem, de fogyva sem, erejének teljes épségében száguld le az Oceánra. És amily irgalmatlanul megtépi a szárazföld sikságán végigcammogó húsz pár pampaökörrel vontatott óriás teherkocsikat, épp oly könnyüséggel rombol és pusztít künn a sík tengeren a hajók között. Már a távoli hajózás legrégibb idejében ismerték a portugálok meg a hollandiak a pamperot, mint árbocot kitörő és a vitorlákat rongyokba tépő veszedelmes ellenséget.

Kevésbbé veszedelmes, de azért hatalmas erejü és végtelenül kellemetlen a Veres-tengeren uralkodó szél, a khamsin: egy válfaja a Sahara-sivatagon otthonos számumnak. A temérdek szirtjei és zátonyai által úgy is eléggé hirhedt Veres-tengeren való utazás kellemetlenségei végtelenül fokozódnak, ha ez a szél beáll és napokon át dühöng. Ilyenkor a tikkasztó forróság igazán tűrhetetlen. A levegő olyan forró, mintha egy irtózatos nagyságu sütőkemencéből fujnák ki gigászi fujtatókkal. A Saharáról hozott finom, forró homok valósággal égeti az arcot; betolakodik az ember szájába, orrába, fülébe és a szemébe. A bőr oly száraz, hogy helyenként finom repedések



A CIKLONBAN

keletkeznek rajta, mint a beteg ember ajkán a forró láz után. A temérdek homok még a perzselően égető napot is elfedi, úgy hogy az csak egy elmosódott határu, bágyadt fényü, sárga koronghoz hasonlít. Az Indiai oceán vízdús Monszunja üdülésként hat az emberre a száraz és forró khamsin után.

A mi gyönyörü Adriánkon is két szélfaj dühöng alkalomadtán: az északkeleti bóra és a délnyugati scirocco. A bóra a Karszthegyek hóval fedett kopár csúcsairól csap le az Adria jóval melegebb levegőjü medencéjére. Uralkodási ideje a téli időszak, különösen a nagy hideggel járó tél. A melegebb éghajlatu Adria meleghez szokott hajósára dermesztő hideget hoz magával. Egyes rohamai, amelyek mindig váratlanok és meglepők, oly óriás erejüek, hogy dacára az óvatosságnak és elővigyázatnak, akárhányszor rongyokká tépik a vitorlákat és tövestől törik ki az árbocokat. Néha heteken át dühöng anélkül, hogy erejében legkevésbbé gyöngülne. Sőt ellenkezőleg, heteken át tartó tombolás után átengedi helyét a még zordabb és szigorúbb boronnak. Ez még aztán az igazi! Igy képzelem azt, mikor a perlekedésben kimerült feleséget felváltja az — anyós.

A boron fokozódó erejü rohamai által válik veszedelmessé. A felvert és szétszórt vizcseppek néha valóságos ködöt alkotnak a viz tükre fölött. Ez az a köd, amelyet a mi tengerészeink »fumarea Spalmeggio«-nak neveznek.

Bóránál az égboltozat mosolygóan derüs, egy tenyérnyi felhőcske sincs rajta. A felkavart tengeren az egymással viaskodó hatalmas hullámhegyek gyönyörü alma-zöld szinüek és oly átlátszók, mint a kristály-üveg; a tetejükön sistergő hab fehér, mint a hó.

Eközben olyan hideg van, a levegő olyan metsző és csípős, és az ember arcába csapott hideg sós víz úgy szúr, mintha millió apró gombostűkkel szurkálnák az ember bőrét.

Beh sokszor okozott nekünk ilyenkor leírhatatlan gyönyörűséget az asztalra tett meleg levesestál tapogatása és a melegített tányérok fogdosása. A meztelen vállu matrózok pedig, a fedélzeten kitéve a vihar teljes erejének, egymáshoz szorulnak ilyenkor, mint a rengő telegráfdróton a fecskék és kölcsönösen melegítik egymást azzal, hogy — egymáshoz szorulnak.

Egyszer, egy kivételesen erősen dühöngő bóra alkalmával, amikor recsegett és ropogott a hajó minden eresztékében, és ívalakulag hajoltak előre az árbocok az óriás nyomás alatt, hallottam két matróz között, akik a fedélzetre beemelt csónakok egyike alá bujtak a dermesztő hideg elől, a következő párbeszédet:

— Beh jó nekünk, — mondá az egyik behúzva a fejét meztelen vállai közzé, — hogy mi a hajón vagyunk! Mi a menkőt csinálnánk most Triesztben?

— Persze, persze, — mondá a másik, fújva a körmeit, — az Isten őrizzen meg tőle. Képzelem, hogy fúj most a szél a riván, meg az utcákon.

— És hogy hull a sok cserép a szegény emberek fejére! Meg hogy repül a gyümölcsös kofák sátora.

— Tudom, láttam. És az emberek szemeit telefújja porral az a kutya szél. De jó nekünk, hogy itt vagyunk!

— Bizony jó, — felelé a másik és fújta tovább a körmeit.

Egészen más jellegü szél a scirocco. Talán még erősebb, mint a bóra, de a már teljesen kifejlett vihar nem tépi meg a hajóst hirtelen és váratlanul jövő, még fokozottabb erejü rohamokkal. Egyenletes erővel dühöng elejétől végig hét vagy kilenc napon át. A tenger meg az ég egyformán csunya amíg a cudar scirocco tart. Az égboltozatból napokon át nem látszik ki egy tenyérnyi darab az egymásba folyó szürkésfekete felhők mögül, amelyek rendkivül alacsonyan lebegnek. Ennek következtében a tenger vize is ijesztő sötét színü.

Éjjel olyan, mint a tenta. A fölvert hullámok taraj és hab nélkül olyanok, mintha olvasztott ólomból lennének; lomhák, sötétek és homályosak. A levegő tele van párával, sűrűn esik az eső, a szemhatár pedig olyan szűk, mintha mindig éjjel lenne. A hajósok kedélyére és hangulatára bénítólag, leverően hat. Mindenki rosszkedvü és izgatott, mindenkinek fáj a feje; a test lankadt és bágyadt.

Ha statisztikát lehetne csinálni az időszakonként kiosztott büntetések lajstromából, meg vagyok győződve, hogy az összbüntetések legnagyobb részét az emberek scirocco idején érdemelték meg és osztották ki.

Az eddig elmondottak után joggal kérdezheti az olvasó: »Ha olyan óriási nehézségekkel jár a vitorlás hajókkal való utazás, miért utaznak azokon még ma is, a gőznek és a villamosságnak korszakában?

A felelet nagyon egyszerü: Azért utaznak, mivel az utazás sokkal olcsóbb. A legnagyobb méretü vitorlás hajó építése egy harmadrészébe sem kerül annak, amennyibe a sokkal kisebb szabásu gőzhajók. A drága, komplikált gépek elesnek és azzal együtt elesik a gépet kezelő és fűtő nagyszámu és drága legénység is. Nemkülönben elmarad a temérdek szén és olaj költsége. És »last not least«, elesik a horribilis nagyságu vámpénz és vontató-díj a Suezi csatornán. Ötezer tengeri mértfölddel rövidebb volna ugyan az út Brémából vagy Londonból Khináig vagy Japánig és hét ezer mértfölddel rövidebb ¿New-Yorkból, ha a hajó a suezi csatornán keresztül haladna a célja felé, amely úton nem kellene megkerülnie egész Afrikát, meg végigsétálnia az Indiai oceán déli részén: de a suezi csatornán fizetendő vámpénz és vontatási díj olyan nagy, hogy sok esetben megteszik ezt a »kis kerülőt«. Mert tudnivaló dolog, hogy a csatornán való átkelésért — ami egy alig 24 órai útnak

felel meg — egy nagyobb számu tonnát magában foglaló hajó nem kevesebbet fizet ötven-hatvan ezer franknál!

Mindaddig, amíg lesznek olyan árúk, amelyeknek minősége nem követel gyors szállítást és mindaddig, míg a hatalmas gőzgépek fűtéséhez a drága szén kell, a vitorlás hajó nélkülözhetetlen az árúszállítás terén.

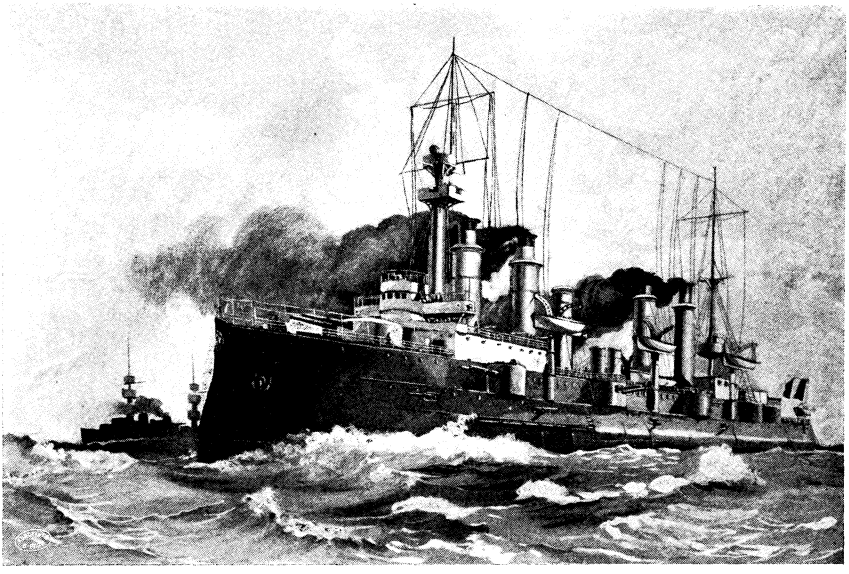
A haditengerészetnél azonban határozottan elévültek a vitorláshajók. Én még abban az időben szolgáltam ott (a nyolcvanas évek közepétől a kilencvenes évek elejéig), amikor még évenkint átlag három-négy hajónkat küldték ki egyidőben a földgömb különböző pontjaira, azzal a rendelettel, hogy az egész útat — akár a föld körül is — vitorla alatt tegyék meg és csupán a legsürgősebb körülmények között vegyék igénybe a gőzgépeket. A mi temperamentumos és »snájdig« parancsnokaink és tisztjeink nagyon kis körre szorították ezeket a »legsürgősebb eseteket« és tényleg még a legsürgősebb körülmények között sem vették igénybe a gőzgépeket, hanem keresztül vergődtek száz veszélyen is az ő megbízható és előttük nagyon kedves vitorla segitségével.

A 90-es évek közepéig az osztrák-magyar monarchia többnyire vitorla alatt járó hajóknak keresztárbocán mutatta be lobogóját a távoli országoknak és még napjainkban is, mikor a külföld már ismeri flottánk néhány hatalmas példányát, kiküldi, ámbár csak szórványosan, a vitorlásait.

A hivatásos tengerésznek — matróznak és tisztnek egyaránt — egyetlen iskolája a vitorlás. A gyors elhatározást, a körültekintést, a vakmerőségig menő bátorságot, a szilárdságot, az önállóságot tettben és parancsban, a semmiféle veszélytől vissza nem riadó elszántságot elsősorban a vitorlás hajón sajátítja el a matróz, de meg a tiszt is.

II.

A GÉP-KORSZAK



ELSŐOSZTÁLYU CSATAHAJÓ
TELJES GŐZ ALATT

I.

A „Don Juan d'Austrián. — A parancsnoki hid egykor és ma. — Az „én" hajóm. — Szénbehajózás. — Salétromos kötél gyufának. — Csillagászat. — Február 30-ika.

Az 1887. év tavaszán hajóztak be először páncélhajóra.* A »Don Jüan d'Austria« cassematos hajó volt az, amelyre mint korvetta-orvost egy idősebb sorhajó-orvos mellé vezényeltek. Missziónk abban állott, hogy részt vegyünk a barcellonai kiállításon. Hogy egy nagy-állami hatalomhoz méltó módon jelenjünk meg a spanyol vizeken, ahol tudomásunk szerint a világ valamennyi tengerész-nemzete flottájának legszebb hajóival lesz képviselve, mi is 7—9 páncélhajóval és a hozzájok tartozó torpedó-flottillával, nemkülönben

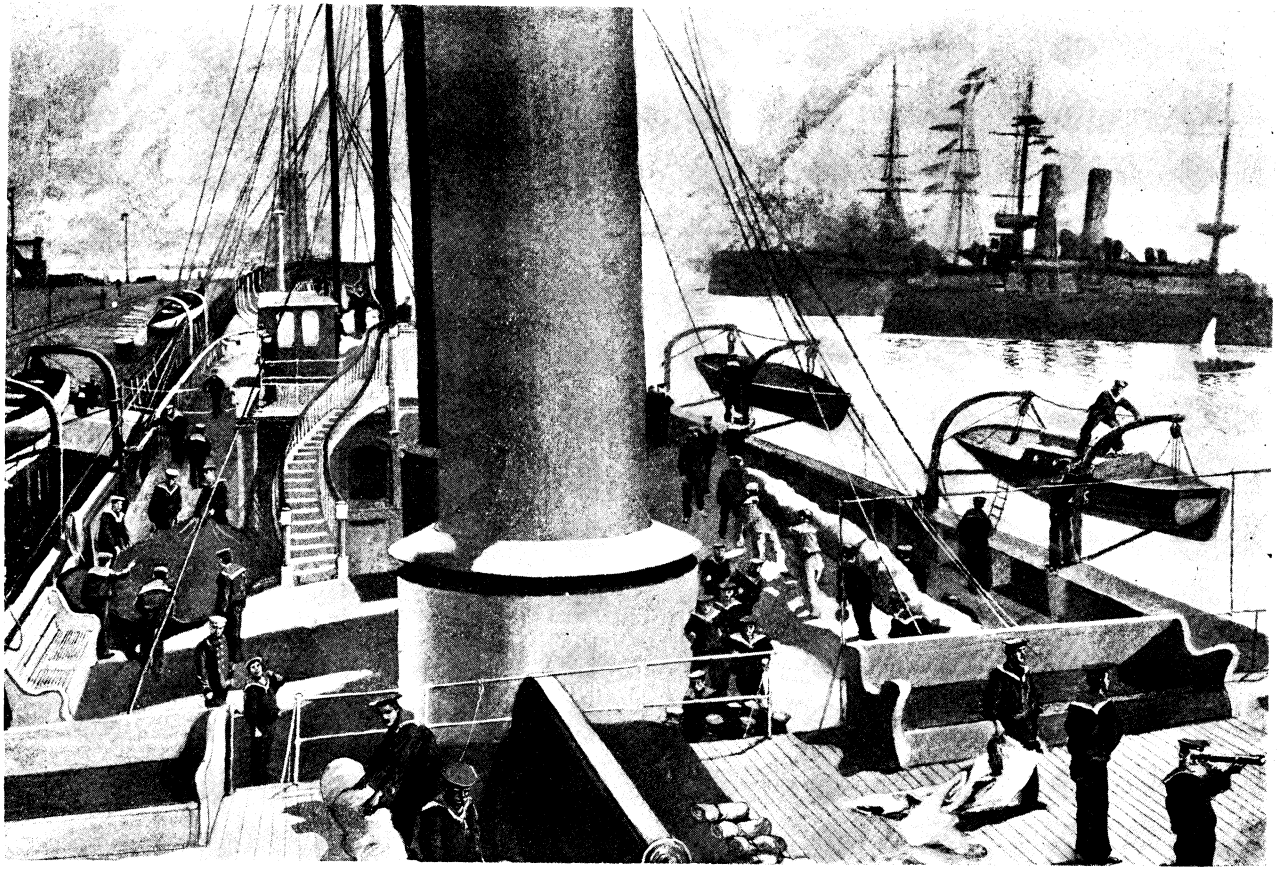
* Páncélhajó és nem: páncéloshajó. Ha az angol, francia, német, stb. elegendőnek artja az ő hatalmas kolosszusait „páncélhajónak" nevezni és nem mondja *„páncélos hajó"*-nak, elégedjünk meg mi is ennyivel és ne legyünk katholikusabbak a pápánál.

segédhajókkal (train-, szivattyus- és arzenalis-hajókkal) készültünk a találkozóra.

Sok millió értéket képviseltek akkor azok az indulásra és reprezentálásra gazdagon fölszerelt hajók és a velök végrehajtandó csata- és manőver-tervek valósággal geniálisan kidolgozott szellemi munkát képviseltek. Ma pedig, alig tíz-tizenkét évvel később, azok a mennydörgést okádó hatalmas szörnyetegek körülbelől értéktelen ócskavassá sülyedtek a mai — legujabb — páncélosokkal szemben. (Aminthogy ujabb tíz-tizenöt év mulva ugyancsak ócskavassá degradálódnak majd a tengerészeti technikának mai óriásai.) A 80-as évek páncélosai ma már leszerelve horgonyoznak Pola kikötőjében, ahol különböző célnak szolgáló minőségben, mint például: iskolahajók, tüzérségi hajók, kikötői őrhajók, tesznek szolgálatot.

Nekem azonban, aki előzetesen két évet töltöttem elavult, rozoga vitorlásokon, amelyek a legjobb esetben is csak kisebb szabásu, igen régi szerkezetü segédgépekkel voltak ellátva, rémséges módon imponáltak ezek a páncélosok és köztük elsősorban az én új otthonom: a »Don Juan.«

Fedélzete — akkori fogalmaimhoz és a vitorlásokon megszokott méreteimhez képest — óriási volt. Hogy is ne, mikor módomban állott (igaz, hogy nem gyakran és csakis a kikötőkben), ötven lépést is megtenni a fedélzeten egy irányban és egy nekiindulással. (A vitorlásokon a sétálást úgy hívják: fare quattro passi = négy lépést tenni.) Nagyon imponált a »Don Juan«-on a céltudatos előrehaladás és hogy napokon át ugyanegy irányban be tudta tartani az útját, nekem, aki megszoktam volt, hogy napokig »fűrészeltem« a tengeren. (Ez a kifejezés a hajónak zeg-zúgos útvonalára vonatkozik lavirozásnál.)



NAPI FOGLALKOZÁS EGY CSATA-HAJÓ FEDÉLZETÉN, KIKÖTŐBEN

Nem kevésbbé imponált a »Don Juan« parancsnoki hídja, amely úgy viszonylott a vitorlás hajók patriarkális hídjához, mint például faluhelyt a »szárazmalom«-beli tanácskozás a főváros valamely exkluziv kaszinójához. A régi hajókon, különösen a vitorlásokon, a parancsnoki híd egyszerü emelvény volt, keresztbe fektetve a hajó peremén, amelyről a parancsnok, illetőleg az őrségen lévő tisztek a vezényszavakat adták. Az emelvény két végén volt egy-egy kis üvegházikó; de nem arra a célra, hogy rossz időben oda húzódjék meg az őrtiszt, hanem hogy a szükséges térképek, műszerek, stb. azokban folyton kéznél legyenek. A parancsnoki híd teljesen szabad volt és rendesen a hajó hátulján, a nagy-árboc és a kereszt-árboc között volt elhelyezve. Közvetlenül a híd alatt állottak a kormány-kerék a két »boussole«-val (compass), a hajóharang, a kirendelt fegyveres őrség fegyverei, a nagyobb csónakok darui; szóval azok a személyek és tárgyak, amelyek a vitorlás hadihajók rendtartásában oly nagy fontossággal bírtak.

A mai hajók parancsnoki hídjának berendezése és elhelyezése ettől lényegesen különbözik. A modern parancsnoki híd valóságos alkotmány, úgyszólván egy műszaki remekelés, amely központja az egész hajónak. A hajó előrészén — az összes árbocok előtt, hogy a kilátást semmi sem zavarja, — áll a híd, jóval magasabban, mint a hajó bármely része. A közepén erős páncéllal védett torony van, amelynek védelme alatt a parancsnok vagy az őrtiszt a golyózáporban is a hídon maradhat. A hajó összes fölszerelésének — a gépek, az ütegek, a torpedók, a segélygépek — vezénylése itt e toronyban összpontosul. Szócsövek, telefon, villamos jelzések vezetnek a fontosabb fölszerelésekhez. A gépekhez vezető jelzések oly módon vannak szerkesztve, hogy azoktól a kapott jelzések visszajeleztetnek, annak bizonyításául, hogy a parancsot megértették. A hatalmas kor-

mánylapátot, körülbelül 16—20 négyzet méter felületü és néhány tonna súlyu acéllemezt, ugyancsak a toronyban elhelyezett miniatür-kormánykerékkel igazgatja egyetlen ember. A toronyban levő gépezet azt is mutatja, hogy a propeller hány fordulatot teszen percenként és hogy mennyit tett egy óra vagy huszonnégy óra alatt. Szóval: a parancsnoki híd tornyában levő őrtiszt, aki négy óra alatt abból egyetlenegy percre nem távozhat, »a kezében tartja az egész hajót« és tökéletesen tájékozva van mindenről, anélkül, hogy bárkivel beszélt volna ezen idő alatt.

A 24 centiméternyi kaliberü ágyúkra, amelyeknek kezelése tizenhat embert vett igénybe,* olyan büszke voltam, mintha az én tulajdonom lettek volna. Mert bennem is megvolt nagymértékben a tisztikarnak és legénységnek az a sajátságos önérzete, hogy a hajóról, amelyre be van osztva, így emlékszik meg: »az én hajóm«.

Pedig dehogy volt az enyém! Nem jutott nekem belőle több, mint néhány köbméter sötét ür, az is mélyen a víz szine alatt. Levegő és természetes világosság nem dukált hozzá, mert abba az odúba az istenadta napfény soha be nem juthatott, lévén az két méter mélyen a víz szine alatt. (Ez volt az a hajó, ahol kárpótlásul a hiányzó napfényért kaptam havonkint két liter olajat »in natura«, vagy pedig 45 krt készpénzben.)

Ugyancsak ez a hajó volt az, amelyen közvetlenül az ajtóm előtt állott a kormány-lapátot igazgató gőzgép. A parancsnoki hídról erre a gépre átvitt legcsekélyebb érintés süketítő zakatolásban, lánccsörgésben és gőzsivításban nyilvánult meg. (A »Don Juan« lelkén, illetve az olajfogyasztó gépén száradjon, hogy azóta meg nem eszem az olajos — salátát.)

* A *mai* páncélhajók jóval hatalmasabb ágyúinak kezeléséhez nem kell több, mint három négy ember. A többit elvégzik a hydraulikus-pneumatikus gépek.

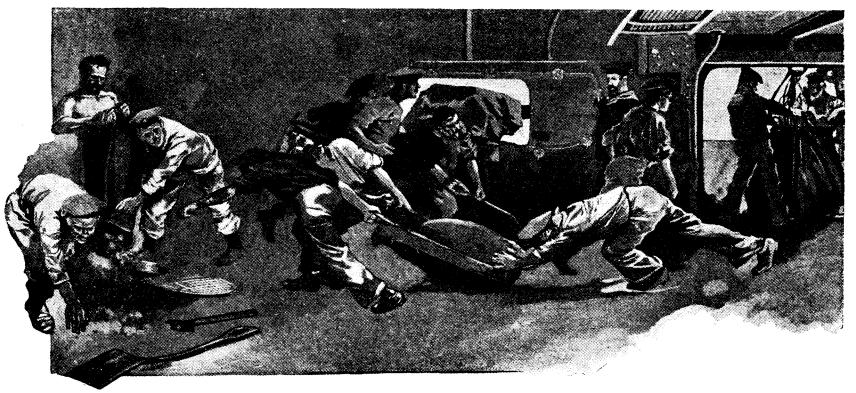
ELŐKÉSZÜLET
A SZÉNBERAKÁSHOZ

Ellenben a hajóra berakott szén, vagyis inkább a szénbehajózáskor keletkező szénpor, örökre felejthetetlen marad előttem. Egy páncélhajóra átlag 4—8 száz tonna, azaz 400—800 ezer kilogram szenet raknak be egyszerre. Hogy ez a kellemetlen és kissé piszkos munka a lehető leggyorsabban történik meg, az a dolog természetében fekszik (és nem kizárólag azért, mert a szénberakó legénység között ott áll a — csónakmester, kezében a kötélvéggel, hogy buzdítson).

Még a berakás előtt befedik és megvédik a hajónak minden megvédhető és befedhető részét mindenféle e célra alkalmas vászon és kátrányos darabokkal. Ajtók, ablakok és egyéb nyílások gondosan be lesznek zárva. De hasztalan

minden! A finom és tolakodó szénpor beveszi magát minden zúgba, minden redőbe. Hiába zártam be ajtóm zsalugáterjeit és dugtam be még a kulcslyukat is — *kabinom egyetlen nyílásait* — Bruns-vattával, azért estére mégis tele volt a kabinom, az ágyam, a szekrényem és az íróasztalom szénporral.

A szenet berakó legénység is védekezik ahogy tud; de a legcsekélyebb eredmény nélkül! A nyakukon, a kézcsuklón meg a bokánál madzaggal kötik le a ruhájukat, hogy be ne hatoljon a szénpor, de azért bizony mégis bejut az. (Fiatal



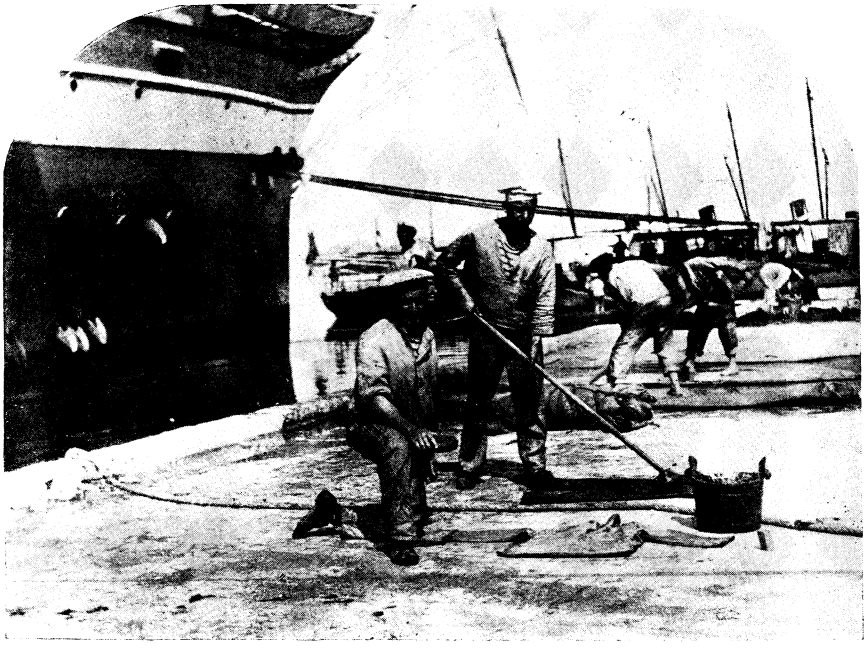
SZÉNBERAKÁS

gépészmérnökeink, akik az egyévi önkéntességet a haditengerészetnél szolgálták le, erről többet beszélhetnének.) Van akárhány, aki csepűt tart a fogai között, hogy a szájába és a torkába be ne jusson a szénpor, de azért még másnap is fekete a »köpete« (magyar-orvosi nyelven kifejezve). Hogy az azon a napon feltálalt leves, a makaroni és a hab-créme szintén feketék, azon egy telivér tengerész nem ütközik meg. Egyszerűen azt cselekszi, hogy nem eszik belőlük.

Bámultam és irigyeltem a legénység pompás idegzetét és azt a közönyt, amelylyel az efféle „apróbb kellemetlenségeket« eltürte, elviselte. Az ő függőágyaik ott lógtak az

átkozott gép közvetlen közelében. A szellentyükön kitóduló gőz egynéhánynak a függőágy pokrócára csapódott le folyékony cseppek alakjában, de azért ők úgy aludtak, ahogy csak egy — matróz tud aludni. Akárhányszor megtörtént, hogy egy-egy percig szünetelt a gépzakatolás az ajtóm előtt és én boldogan fordultam be a másik oldalra, hogy — fölhasználva a pillanatnyi csendet — gőzerővel alszom el és »komprimáltan« alszom majd hajnalig; de lehetetlen volt. Mert ekkor meg rátört a kabinomra a mélyen alvó legények harsogó hortyogása!

Hivatásom hozta-e magával vagy pedig egyéni hajlamomban gyökerezett-e, arra nem emlékszem, csak annyit tudok, hogy a legénységgel (a gyengével, a küzdővel)



FEHÉRNEMŰMOSÁS
SZÉNBERAKÁS UTÁN

szemben mindig nagy rokonszenvet éreztem és ez oknál fogva könnyen beleképzeltem magamat az ő helyzetébe, amely csak akkor volt nehéz, amikor nem volt — nagyon is nehéz. Zaklatott, terhes élete van; tele fáradtsággal, küzdelemmel és veszélylyel. A tengerészeti szolgálat sokágu teendői és tudnivalói, a tömérdek exertitium nehéz ágyúkkal, revolver- és gyorságyúkkal, kötelekkel, vitorlákkal, torpedókkal, kis kézifegyverekkel, a nautikus és návigációs eszközökkel és műszerekkel, éjjeli és nappali jelző-készülékekkel, a lék-zárási gyakorlatok, a menekülési-manöver a hajóról, éjjeli őrségek a lőporkamráknál vagy az árboc csúcsán stb. stb., a legintenzivebb módon veszik igénybe az egyes ember összes fizikai, lelki és morális erejét. Kora hajnaltól késő estig — vagy akár éjfélig is — meg nem szünő szolgálatban áll. Munkálkodása, figyelme, ébersége, ereje egy pillanatra nem lankadhat, és nem ernyedhet el; egyenlő intenzitással kell dolgoznia a négy órai szolgálatbalépés első percétől a felváltás pillanatáig. Az ellenőrzés ugyanis folytonos és szintén meg nem szünő; folyton a fölebbvaló szeme előtt van, akit viszont egy magasabb forum ellenőriz. Hiszen a hajó legmagasabb ellenőrzője: a parancsnok maga is folytonos ellenőrzés alatt áll (a bécsi minisztérium útján). A hadihajók szolgálati viszonyai ugyanis olyanok, hogy a »hajó-napló« (Schiffs-Journal) révén a sík tengeren töltött minden egyes órának minden negyedórája ellenőrizhető.

A szárazföldi embernek, ha katona is, teljesített kötelessége után módjában áll megpihenni, vagy pedig megfelelő társaságban szórakozást keresni. Ám a szegény matróz (vagy tiszt) hova menjen? Az étkezések után való szabályszerü félórai szünet — ugyancsak a tengerészeti szolgálat sajátszerü viszonyaiból kifolyólag — akárhányszor csak a papiron van meg, de ha megvan, akkor ki is használja: alszik egyet, ott

a küzdőtéren, a fedélzet kemény deszkáin. Párnája valamelyik vonó-csiga vagy ágyútalp, takarója a csillagos ég, meg a saját háta. Ha meztelen nyaka megfázik, szabad azt behúzni a »jäger«-ingébe (ami nem könnyü dolog, mert az ing tudvalevően nagyon ki van — vágva). Ha akar, cigarettázhat is,* de jaj neki, ha — gyufával gyújt rá. E bűnténvért határai kurtavas a legkisebb büntetés. Ott áll a hajó orrán egy rézkondér, abban van egy salétromba mártott égő kötéldarab kanócnak, amelyet a szünóra idejére a »tűzmatróz« (piquet-matróz) erre a célra — a szolgálati szabályzat paragrafusai értelmében — meggyújt. Harminc perccel és zérus másodperccel a »*szünóra*« kezdetétől számítva, fölharsan a jelzősíp és a vezényszó: »Éneklést és pipázást szüntess!« (Akkor is így szól a parancs, ha egy árva énekhang sem hallatszott és egyetlen cigaretta sem égett az egész »szün-félóra« alatt.) És kezdődik újból, azaz hogy folytatódik a robot.**

Szárazföldön általános az a vélemény, hogy amint a hajó valamely kikötőbe jut, vége minden szolgálatnak és a tengerészek ilyenkor kupával isszák a szárazföldi élet gyönyöreit. Nem isszák bizony azokat tele kupával, de még deciliterrel sem. Először is azért nem, mert józanabb, mértékletesebb ember — *minden* tekintetben — nincs a tengerésznél. Hisz' a matróz, aki megkapja különben minden nap a maga egy vagy két pohár borát, csakis az »első kapitány« kezeírásával ellátott utalvány ellenében vásárolhat a »dispensmesternél« készpénzért egy »extra ratió«-t. (Ime, a nehézségeknek milyen Chimboraszója, amíg egy külön pohár borhoz

* Bagózó tengerészeket csak a tengerészeti novellákból ismerek. Eleven matrózt, aki bagózott, sohasem láttam.

** Bővebbet a matrózéletből l. szerzőnek „Negyvenezer mértföld vitorlával és gőzzel" című művében. Singer és Wolfner, Budapest. III. kiadás.

jut: *kapitányi ellenőrzés, készpénz!)* Megtörtént akárhányszor, hogy a velem volt legénység *féléven keresztül nem lépett a szárazföldre.* (Talán fölösleges megemlítenem, hogy ez nem a fölebbvalók önkénye vagy akarata folytán történt, hanem azért, mivel a már többször említett sajátszerü viszonyok a tengeren és a hajón kizárták annak lehetőségét.) Hogy mennyire nem az emberi önkénytől, hanem inkább az elemi, meg a csillagászati esélyektől függ a matróz öröme és bánata, kitünik a következő kis csillagászati magyarázatból.

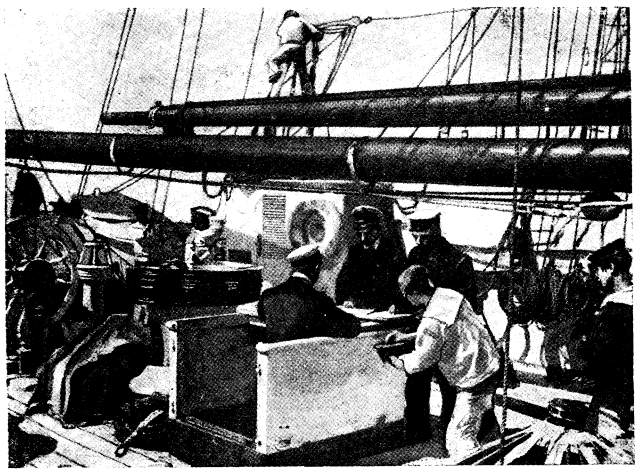
Minden hajónak, amely a Csendes oceánt keresztezi, történjék az nyugotról keletre, vagy akár megfordítva, ezen útján egy igen érdekes mozzanaton kell átesnie, tudniillik a *naptárjavításon.* Tudnivaló dolog ugyanis, hogy a nyugotról kelet felé tartó hajó az útján minden földrajzi foknak megfelelően négy percet *szembe megy* a kelet felől feljövő napnak, míg ellenben a nyugoti félgömbről keletnek tartó hajó ugyancsak négy perccel *mögötte jár.* Képzeljünk például három hajót a Csendes oceáni úton az északi szélesség 30-ik fokán véletlenül úgy elhelyezve, hogy ugyanegy időben érnek három különböző hosszusági fokhoz. A közbelső hajó ugyanakkor van pontosan a 165-ik hosszusági fokon. amikor az előtte járó pontban a 164-ik fokhoz ért, a mögötte levő pedig a 166-ik fokon van. Ha a közbelső hajón ez időben pontban reggeli nyolc óra van, akkor az előtte járó hajón, amely közelebb esik kelet felé, amely tehát hamarabb látta meg a kelet felől feljövő napot, azon a hajón már 8 óra 4 perc van, a mögötte járó hajón pedig csak 7 óra 56 perc. Amikor nálunk, Budapesten, reggeli 9 óra van, akkor Moszkvában már 9 óra 58 percet mutat az óra, Párisban 7 óra 50 perc van; New-Yorkban még alusznak az emberek, mert még nincs több, mint éjfél után $^1/_{23}$; de Pekingben már ugyanazon napi délutáni hármat mutat az óra, Yokohamaban pedig

pláne már délutáni 3 óra 18 percet. Ha Budapesten pontban déli 12 órakor föladnak két sürgönyt, az egyiket például Buenos-Ayresbe, amely tőlünk nyugotra fekszik, a másikat pedig a keletre fekvő Shanghaiba, akkor dacára annak, hogy mindakét sürgöny ugyanegy pillanatban adatott itt föl és mindakét sürgöny szabad vonalon mehetett, Buenos-Ayresbe ugyanazon nap hajnalán 7 órakor érkezik meg a sürgöny, tehát 7 órával előbb érkezik oda, mint a hogy itt föladatott, Shanghaiba pedig este 7 órakor szintén azon a napon. Ezt az óriási időkülönbözetet a fokonkénti 4 perc különbség teszi ki. A földgömb 360 fokának megfelelően ez a 4 perc kerek 24 órát teszen ki, amely 24 órát, azaz egy napot a nyugot felől keletre tartó hajó nyer, a kelet felől jövő pedig veszít.

Ezt a négy percnyi naponkénti különbséget azonban nem apránként javítják ki a hajókon, hanem a keletkezett időkülönbséget elteszik a 180-ik hosszúsági fokra, ahol egy erőszakos javítást tesznek a naptáron. Tudniillik, hogy ez a csillagászati tény zavart ne okozzon, és hogy például a Yokohámából San-Franciscóba — *tehát nyugotról keletre* — érkező hajó, amelynek naplója szerint mondjuk: vasárnap van és január elseje, ne találja San-Franciscoban ugyane napon hétfőt, január másodikát, ez okból a 180-ik foknál, a nyugoti és keleti félgömb határvonalánál, kijavítják a naptári számítást. A nyugotról jövők ugyanis *megtoldják* a hónapot egy nappal, amennyiben a 180-ik fokon *ismétlik* ugyanazt a heti napot és hónapi dátumot és vasárnapra, január elsejére ismét január elseje, míg ellenben a kelet felől jövők ugyan e helyen *átugornak, kihagynak* egy napot és a január elsejei vasárnapra másnap: kedd, január harmadika következik.

Nos, ezen kissé terjedelmes magyarázat után következik az az eset, amely mutatja, minő összefüggésben áll a matróz

öröme és bánata a csillagászattal. Évekkel ezelőtt történt egy hadihajónkkal, hogy Japánból Észak-Amerikába vitorlázván át a Csendes oceánon, szerencsétlen véletlen folytán egy szombati napon, február 28-án érintette a 180-ik hosszúsági fokot. A hadihajók szombatja a hét legnehezebb napja; röviden megmagyarázva ugyanannyi, mintha egy magánházban ugyanegy napra esnék a »nagymosás«, »nagytakarítás«, gyerekek fürösztése és cselédváltozás.



GÁZSI-
KIOSZTÁS

(Az angol hadi-tengerészetből)

A legénység, amelynek a hó utolsó 27 napján úgyis kevés a pénze, tekintettel a szombati nap nehéz fáradalmaira boldog várakozással feküdt le a holnapi március elseje, — tehát gázsikiosztás — és a vasárnapi pihenő reményében. Képzelhető azonban a kellemetlen meglepetés, mikor másnap fölébredve, ismét csak szombat és ismét csak február 28-ika volt. Midőn megmagyarázták nekik e szükséges ismétlés okát, valahogy belenyugodtak a csillagászati zaklatásba és megnyugodtak a másnapi gázsikiosztás reményében. Csakhogy

a szegény fiúk megfeledkeztek arról, hogy az az év *szökőév* volt és másnap az időt, a helyzetet és a tegnap óta megtett út hosszát mutató kis táblán március elseje helyett február 29-ike volt föltüntetve. Ez már sok volt; több, mint amennyit egy matróz zúgolódás nélkül eltűrhet. Egyikök oda is állott a chronometrikus táblácskát kifüggesztő matróz elé és ökölre szorított kézzel annak az orra előtt hadonázva, barátságosan el is magyarázta neki, hogy:

— Hallod-e, ha te holnap ide kiakasztod *február 30-ikát*, hát egyszerüen agyonütünk!

MOSAKODÁS
A FEDÉLZETEN

II.

Monarchiánk képviselői a külföldön. — Nemzetközi jegyzékváltás. — Zátonyon maradt matrózok. — Szolgálat ellenes cselekmények. — Páncélhajó mint utazási jármű. — A „Tegetthoff" bajban. — A „Victoria" és a Camperdown."

Képzelhető ezek után az az örömteljes előkészülődés, amely a parti kirándulást megelőzi. A »ruhazsák«-nak gyöngéden dédelgetett és legszebb darabjai kerülnek elő ilyenkor. Abban a néhány liter »édes vízben«, amelyet az »első hadnagy«* e célra

* Első hadnagynak nevezi a legénység a parancsnok után következő legmagasabb rangu tisztet, a „Gesammt-Detail-Officier"-t, még akkor is, ha az illető akár korvette-kapitány is, aminthogy a nagyobb páncélhajókon tényleg mindig az; vagy esetleg csak a sorhajó-zászlóst, aki még nem hadnagy a tengerésztisztek skáláján. Hadnagyi rang a tengerészetnél megfelel a kapitányi rangnak a szárazföldi hadseregnél; a tengerésztiszti három kapitányi rang: korvetta-, fregatta- és sorhajókapitányi rang megfelel az őrnagyi, alezredesi és ezredesi rangnak.

kegyesen engedélyez, úgy duskál és lubickol a »partra menő« (= Landgang) mali, mint a ruca a tóban (hétköznapokon tudniillik csak tengervíz jár neki a mosakodásra). A matróz tisztasági érzéke ilyenkor oly intenzíve nyilvánul, hogy még az arany- vagy ezüstpénzt is kifényesíti; persze, ha van neki.

Mielőtt azonban beszállnának a készenlétben álló csónakokba, alapos vizsgálatnak vetik őket alá. Glédába állnak a fedélzeten, az »őrtiszt« szigoru tekintete végigszemléli őket és megvizsgálja, hogy vajjon Giovanni Capadura, vagy Knezevič Mladen, Georg Hubermayer és Ladislaus Horváth méltóan fogják-e képviselni idegen földön — az Osztrák-Magyar monarkhiát. E célból vezényli az őrtiszt mindenekelőtt:

— Föl a nadrággal!

A legények térdig fölhúzzák a bő nadrágot és megmutatják, hogy a lábravaló zsinege az előírt helyen az előírt csomókkal van-e megkötve? A bakancs szíj-végei »hüvelybe« vannak-e dugva (versorgt), és hogy a bakancs nemcsak elől, de hátul, a sarkai fölött is ki van fényesítve?

— Elő a késsel! — hangzik a második vezényszó.

Minden legény kirántja zubbonyából a fehér zsinegen lógó nagy bicskát (= »brittola«) és azon tűnődik, hogy a vitorlamanőverek közben zsinegvágásra szükséges bicsokka mit kezdjen ő tulajdonképpen a szárazföldön? Hiszen nem akar ő odakünn enni, hanem — inni!

Nem mulaszthatom el e helyen megemlíteni, hogy a »brittolá«-nak, a nagy matróz-bicsoknak, csupán zsinegátvágásra való alkalmazása csaknem kizárólagos privilégiuma az az osztrák-magyar haditengerészet matrózainak. Idegen kikötőkben, ahol több nemzetiségü hadihajók legénysége szokott találkozni a parton, korcsmákban és más — a hajók legénységének hozzáférhető — helyiségekben, számtalanszor volt alkalmam meggyőződni, hogy bármily nemzetiségü matróz

sokkal hamarabb nyúl a bicsakhoz, mint a mi józan dalmátunk, műveltebb osztrákunk, vagy pláne nagymértékben tisztességtudó magyarunk. De a mi embereinknek nem is volt szükségök a bicsokra; a mi vállas legénységünk hatalmas öklével olyan alapos munkát végzett az ilyen »nemzetközi jegyzékváltás«-nál, hogy nem is került sor a brittolára. Ellenben annál több dolga akadt velük a szárazra küldött

„ZÁTONYON" MARADT MATRÓZOK

»patrull«-oknak, hogy kimentsék kezeik közül a kékre gyűrt angol, spanyol vagy hollandi bajtársat.

— Le a sapkával!

Ez a harmadik vezényszó. Homlokba fésült haját, a fül elé kanyarított hajtincsét (sechser), meg a közepén ketté választott frizuráját irgalmatlanul szétborzolják, őt magát pedig leküldik a korridorba, hogy újból fésülködjék. Amire a »normálisan« fésült szegény gigerli a fedélzetre jön újra, a csónak már messze jár.

— Sebaj! — vigasztaltam néha ilyen esetben a szegény itthonhagyott fiut, — a legközelebbi partramenéskor *ismét* kimehetsz.

— Igen, majd egy félév mulva. — sóhajtott a zátonyra jutott szegény mali.

Ugyancsak orvosi hivatásomból kifolyólag sűrűn volt alkalmam, hogy némi megkönnyebbülést szerezhettem és könnyítést nyujthattam nekik súlyos és nehéz életükben. A jó Isten valamiképpen ne írja a rovásomra azt a temérdek »szolgálat-ellenes« cselekményt, amelyet a legénységgel való érintkezésemben elkövettem. Így például számtalanszor loptam a — napot. Tudniillik el-elloptam a négynapi sötét magánbörtönből a negyedik napot, amennyiben »orvosi hatalmamnál« fogva ellenmondást nem tűrő határozottsággal kijelentettem, hogy: »az általam megvizsgált Picsinics Jura matróz a sötét börtönből haladéktalanul kibocsátandó, különben...«

— Nos, mi lesz különben? — kérdezte a szigoru első hadnagy.

— Különben, belepusztul, — feleltem én a meggyőződés hangján s Picsinics Jura tíz perccel később künn volt az egyesből.

Beh sokszor mentettem meg őket az erejöket túlhaladó, forszirozott manőverektől, az árbocok legmagasabb vitorlarúdjairól és be sokszor másztak ki az én orvosi hátamon a hínárból, meg a — profósz kezéből!

Hát még ha az a sok »extra-rum« nyomná az én lelkemet, amit velök viharos éjszakákon, a csontig ható hideg bórában megitattam Meg az a sok francia pezsgő, sherry és malaga, amit a betegeknek juttattam. Azok a szép borjuszeletek, amiket az üdülőkkel vagy legalább is üdülőnek lenni kivánkozókkal megetettem a csizmatalpszerü pácolthús helyett. Persze, mindezt a magas állami kincstár számlájára. (Remélem,

hogy visszahatólag nincs fölöttem hatalma az intendanturának). Sőt egy alkalommal, Singapurében, hónapokig tartó örömet szereztem a szegény fiúknak. Elmagyaráztam ugyanis a parancsnokomnak, aki kérdőre vont, hogy miért hiányzik annyi embere a vitorlarudakról, meg az ágyúknál, hogy a legénység körében előforduló számos gyomorkatharus onnan van, mivel csak ritkán jutnak friss főzelékhez és csömört kapnak az

LEGÉNYSÉG AZ EBÉDNÉL

örökös pácolt konzervektől. A különben jószívü és a legénységét rendkivül szerető parancsnok, tekintettel az »intendanturára« és a konzultációhoz bevezényelt hajószámtisztnek ellenvéleményére (az orvosok hivatott Mefisztói a számtisztek), eleinte tiltakozott a költséges egészségügyi intézkedés ellen; de meggyőző és okadatolt rábeszélésemre (legényhiány az árbocokon meg az ágyúknál, kihajózások a drága szárazföldi kórházakba stb.) szívesen adta beleegyezését és hónapokra látta el a legénységet zöldborsóval és zöldbabbal,

pléhdobozokban. Magától értetődik, hogy háromszáz ember számára hat hónapra való zöldborsó-konzerv, Singapurében, valósággal kis vagyonba került.

Mikor aztán a hetekig tartó oceán-úton néha-néha az ebédnél ülő legénység közé jutottam, láttam a barna fiúk rám mosolygó ábrázatán, hogy szívesen mondanák:

— Bravó, sior dottore; *ezt* magának köszönhetjük!

A »Don Juan«-on kezdődött számomra a páncélkorszak, mert utána még többször következett szolgálatom páncélosokon, többek között az »Erzh. Albrecht«, »Custozza«, »Prinz Eugen«, »Leopard«, stb. hajókon. *Akkor* — a nyolcvanas évek végén, — e hajók némelyike még a csatahajó nevet viselte, és annak is tekintették. Az akkori körülményeknek és a tengeri harcászat feladatának — taktika és stratégia szempontjából — megfeleltek. Igaz, hogy nem annyira tökéletességük folytán, hanem azért, mert a mi haditengerészetünknél nem voltak megfelelőbbek. A »Ferenc József«, »Erzsébet«, »Szigetvár«, »Budapest«, »Monarch«, »Árpád«, »Babenberg« akkor még álomnak is túlmerészek lettek volna. Meg kellett elégednünk azokkal, amelyek megvoltak és megnyugodtunk bennük, mert a haditengerészetnél is köztudomású az, hogy: »jobb ma egy úszó cassematás hajó a tengeren, mint egy cirkáló-koshajó a — delegáció asztalán.« Tehát megnyugodtunk bennük.

De nem nyugodtunk — rajtuk. A páncélosokon töltött élet ugyanis nagyon izgalmas. Azokról az idilli, nyugalmas szép napokról, amelyek vitorlásokon itt-ott mégis csak előfordulnak, páncélhajókon szó sem lehet.

A tömérdek nagykaliberü ágyu, a gyors- és revolverágyúk, a mitrailleusök, a torpedók, a kolosszális nagyságu hajtó-gépek, a villamos apparátusok, a legénység igen nagy száma (a legtöbb hajón túlzsufoltságot okoz már a normális

számu legénység is) és az ezzel járó megnehezített egészségügyi viszonyok, a legnagyobb mértékben igénybe veszik az összességet és az egyes individuumot. A tengerészetnél dívó jelszó: »a lehetetlent követelik, hogy félig-meddig megtörténjék az, ami lehetséges«, egyidőben született a modern páncélhajókkal.

Utazási járműnek a nehéz páncélhajó sokkal kevésbbé kellemes, mint a könnyü fahajó. Emez könnyen enged a hullámok játékának és vígan dobáltatva magát, csaknem azt a benyomást teszi, mintha »az okosabb enged« elvet akarná betartani. Könnyen emelkedik a hullámhegygyel és elég simán, csaknem gyöngéden ereszkedik le a hullámvölgybe. A jobbra-balra dűlésében pedig — mint már tudjuk — nagy támasza van a vitorlákban.

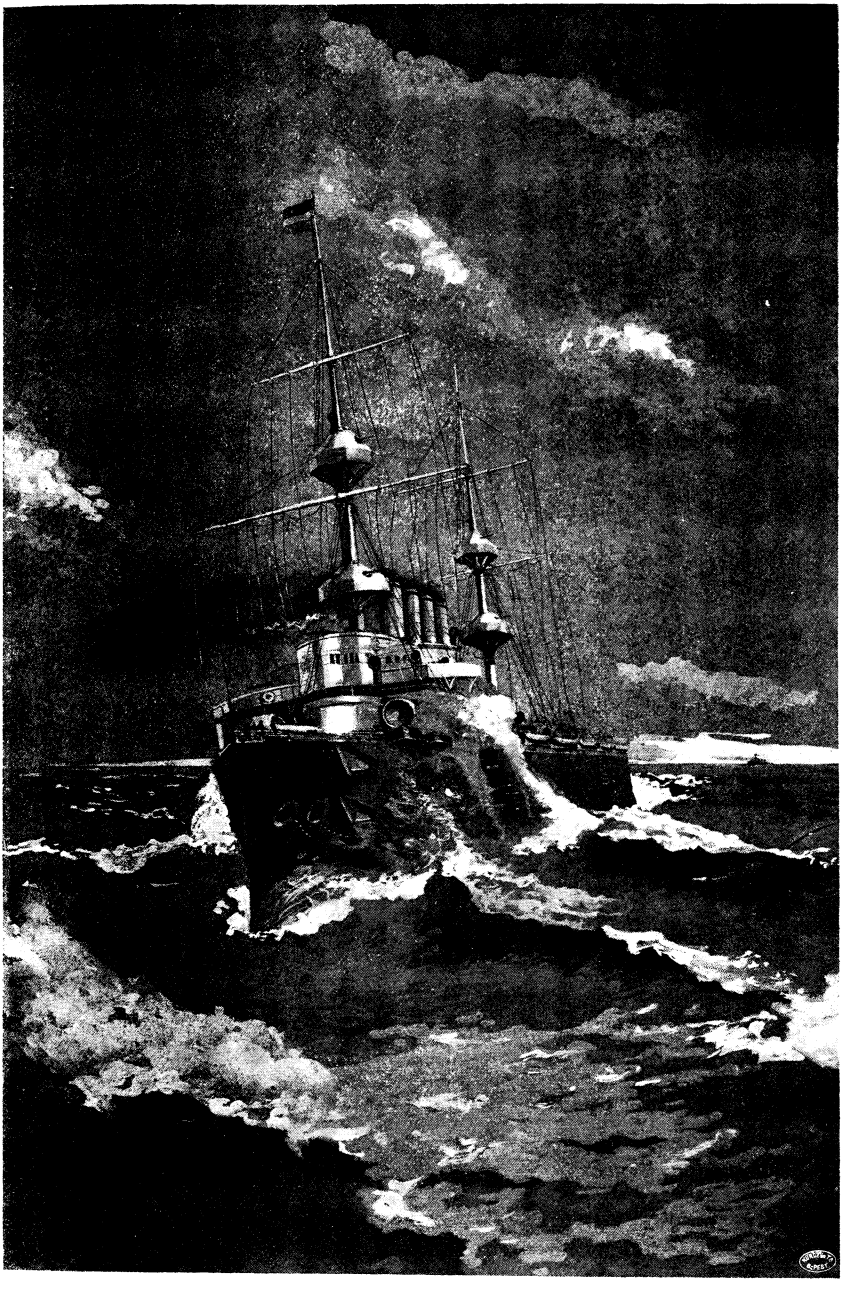
A páncélhajó mindezt nem teszi. Óriás testének teljes súlyával akar ellentállani a hullámok enyelgésének és konokul ragaszkodik a »Stabilimento tecnico« mérnökeitől nyert súlypontjának meg nem ingatható csalhatatlanságához. És tényleg úgy is áll a dolog, hogy midőn a könnyü fahajó már vígan hánykolódik a hullámzó tengeren, ugyanakkor a páncélos csak méltóságteljes, komoly és nehézkes mozdulatokkal veszi tudomásul, hogy a tenger háborog.

Ha azonban a viharos időjárás huzamosabb ideig tart, vagy a szél elég erős arra, hogy mélyen fölkavarja a tengert, akkor a páncélhajó is elveszti nyugalmát és ilyenkor végtelen kellemetlen tartózkodási hely. Amily nehezen mozdíttatja ki magát imponáló nyugalmából, épp oly megveszekedett módon hánykolódik, dülöng és bukdácsol, ha Aeolus erősebb, mint a hajógyár mérnökei, kik a súlypontot szabták ki. Amíg egy ilyen hajó kiemeli az orrát a hullámokból, amelyek úgy zúgnak és sisteregnek az éle körül, mint egy éles sziklafokon, vagy amíg a baloldaláról átfekszik a jobboldalára, amely moz-

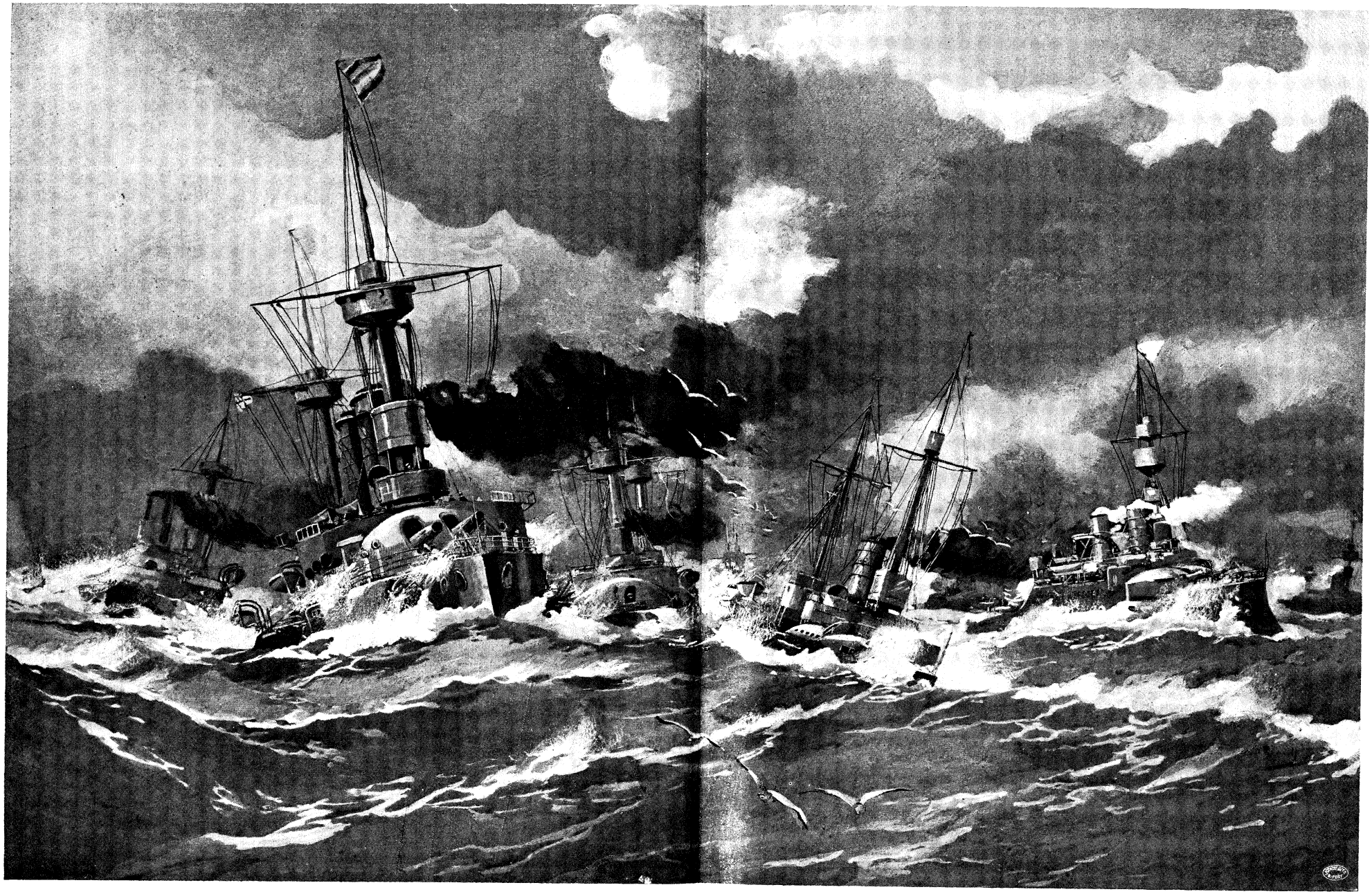
dulatokat oly tehetetlen lomhasággal teszi, mint akár egy viziló, addig éppen elég idő múlik el, hogy a legerősebb gyomru ember is megadja az Oceánnak azt, ami az Oceáné. A sok páncélhajó közt, amely évenként minden nyom nélkül pusztul el a tengeren, oly alaposan, hogy még hírmondónak sem marad meg egyetlen ember, minden valószinüség szerint oly módon megy tönkre akárhány, hogy fölfordul a nehéz hullámzásban.

Egy alkalommal, midőn egy hajórajjal jelentünk meg, a spanyol partokon, odatartó utazásunk alatt egy nehéz Scirocco fogott elő bennünket. A vihar az erősebb fajtából való volt és a hét vagy kilenc hajóból álló páncélflotta úgy dülöngött a fölkavart tengeren, mint egy részeg embercsoport. Az Otrantói szorosnak az a része, amelyen a hajóink jártak, úgy nézett ki a rajta ide-oda dülöngő hajóktól, mint Szent-Pétervárnak valamelyik vutki-boltos utcája egy orosz szent ünnepnapján. A társaság két kisebb tagját, a gyorsjáratu »Blitz« és »Meteor« torpedó-űzőket a parancsnok szabadszárnyra eresztette, azaz elrendelte, hogy miután a két hajó a gyorsszáguldásra berendezett gőzgépével nehezen tudja magát föntartani abban a lassu menetben, amelyet a nehéz csatahajóknak kellett az erős hullámzás következtében betartani, vágtassanak előre és meneküljenek bármely közeli kikötőbe.

Igen nagy gondot okozott azonban a »Tegetthoff«, azon időbeli csatahajóinknak egyik leghatalmasabbja. Ennek a hajónak közismeretes volt egy kis — születési hibája, amely hiba a súlypontnak elhelyezésében állott. Ennélfogva a »Tegetthoff« tényleg páratlanul nagy volt, legalább a mi haditengerészetünknél — a mozgásaiban. Nagyon kevés hajónk tudott olyan eszeveszett, szédületes és őrületes módon hánykolódni, mint a »Tegetthoff«. Most pedig, a szokásosnál erősebb Scirocco alatt a »Tegetthoff« helyzete valóban



ÓCEÁN-HULLÁMOK
. ENYELGÉSE



PÁNCÉL-FLOTTA MANÖVEREK
NEHÉZ VIHARBAN

aggályos volt. És különösen félelmes volt azon pillanatban, midőn útirányunk betartása végett az Otrantói szorosból befordultunk a Tarantói öbölbe. Ez az öböl tudniillik épp oly hirhedt viharfészek, mint például a Quarnerói öböl az Adrián, vagy a Biscayai öböl az Atlanti oceánon. De nem a Tarantói öböl viharja volt az aggodalmat keltő mozzanat. Hiszen viharosnak eléggé bevált az eddigi tenger is; hanem aggályos volt a »Tegetthoff«-ra az eddigi kúrzusunk szükséges megváltoztatása. Az Adrián és a Jóniai tengeren ugyanis délkeleti irányban haladtunk, tehát csaknem egyenes szög alatt szembe a széllel és hullámzással, mely délnyugoti irányból fújt felénk. Ezek a hullámok elülről találták a hajókat és az ilyenek elől, tudniillik a rendkivül nagy hullámok elől, még sikerrel lehet a hajóval kikerülni. De Cap Santa Maria di Leuca-nál (az olasz »csizmá«-nak éppen a sarka végén) irányt kell változtatni, ha az ember a Messinai-szoroson (Olaszország és Szicilia között) akar bejutni a Tyrrhene tengerbe és innen a Bonifacius-szoroson keresztül (Corsica és Sardinia között) tart a spanyol partok felé.

A fordulónál az eddigi délkeleti irány nyugotivá változik és a hullámok, melyek előbb egyenesen elülről, az élén érték a hajót, most egészen oldalról jönnek és egész szélességében érintik a hajót. Ezt a fordulót forduló-pontnak tartottuk a »Tegetthoff« életpályáján. Valamennyi hajón készenlétben tartották az összes csónakokat a veszélyeztetett hajó személyzete számára, magát a »Tegetthoff«-ot pedig két hajó — az egyik a »Don Juan« volt — fogta közre; azaz oly közel állottak melléje jobbra és balra, amennyire a rendkívül erős hullámzás ilyen közeledést megenged. A fordulónál, Cap Santa Maria di Leucanál tényleg írtózatos kereszthullámzásba jutottunk. A több ezer tonnás nehéz páncélhajók valóságos boszorkánytáncot jártak. De valamennyin túltett

a »Tegetthoff«. Jobbról balra történő himbálózásaiban olyan mélyen feküdt át az egyik vagy másik oldalára, hogy elállt a lélegzetünk; biztosra vettük, hogy soha többé föl nem egyenesedik.

De talpra állt. A születési hibát kiegyenlítette a — jó nevelés. Az a manöver ugyanis, a melyet a hajó parancsnoka e válságos percekben kifejtett, az valósággal remekelése volt a tengerészeti tudománynak, példája a férfiui bátorságnak és a tengerész hidegvérének. A »Tegetthoff« azóta számtalanszor volt már hasonló válságos helyzetben, amelyekből azonban mindannyiszor dicsőségesen kivergődött. (Mellékesen megjegyzem, hogy a »Tegetthoff« 1893-ban alapos javításon ment keresztül, amely alkalommal új gépezetet, új ágyúkat és új — súlypontot kapott.)

Amíg a vitorláshajókon a súlyosbított szolgálat abban áll, hogy eltekintve minden más gyakorlattól és manővertől, maga *az utazás*, a hajó menetének és előrehaladásának föntartása az összes személyzetet igénybevevő, nehéz munkába kerül, addig a páncélosokon — a gépszolgálaton kivül — megfeszített figyelmet, túlzott óvatosságot és hidegen számító vakmerőséget követel az *egy* hajórajba tartozó vérteshajók *együttes* gyakorlata.

A nem katonaemberek azon véleménye, hogy mirevaló az a költséges és rendkivül fáradságos manőverezés szárazon és tengeren, hiszen nem egyéb az »játéknál«, nagyon fölületes és meggondolatlan vélekedés. Mert ezek az együttes manőverezések és »háborúk a békében«, igenis rendkivül fontosak. Flotta-manővereknek az a céljuk, kogy a tényleges és valóságos háborúban valószínüleg előforduló stratégiai és taktikai föladatokat megismertessék és az általuk létrehozott helyzetek nehézségeivel a küzdelmet megtanítsák. Nem játék az bizony, hanem nagyon komoly tanulmány; éppen olyan komoly

mint a kórbonctani teremben a hulla hashártyájának összevarrása, vagy a vegytani laboratóriumban a robbanó anyagokkal való kisérletezés lombikokban és eprouvettákban.

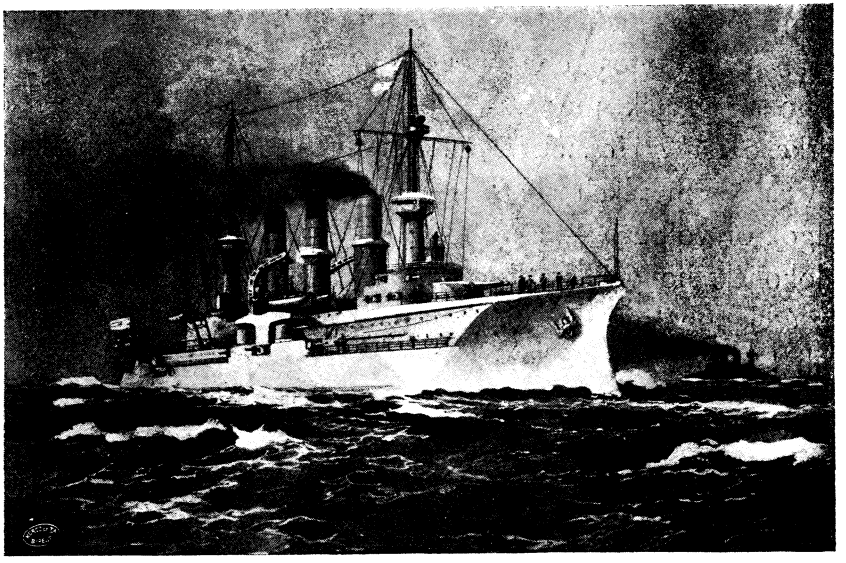
A kormányzásnál vagy a gépkezelésnél elkövetett legcsekélyebb tévedés, hiba vagy félreértés nemcsak száz és száz ember életébe, de sőt — ami *kincstári* szempontból tekintve ennél is több — a néhány millió koronát érő hajóba is kerülhet. Emlékezzünk csak vissza arra a katasztrófára, mely több évvel ezelőtt, ha jól emlékszem: 1894-ben az angol hajórajnak a Földközi tengerre beosztott »repülőflottá«-jával* történt. Ugyanis nyolc vagy tíz nehéz vértes-hajó együttes manőverezése alkalmával az angol flotta leghatalmasabbjainak egyike — a »Victoria« — mintegy négyszáz emberrel sülyedt a tenger fenekére, csak azért, mert a hajóraj parancsnoka még nem ismerte pontosan minden hajójának egy kör megtevéséhez szükséges radius hosszuságát. Ennek következtében két szembeforduló hajó a lobogós-hajóról — tehát egy harmadik hajóról — adott parancs után nem *párhuzamosan vonult föl egymás mellett*, hanem a hosszúra kiesett fordulási radius következtében a »Victoria« *összeütközött* a »Camperdown«-nal, amely sarkantyúját ütötte a »Victoria« oldalába, óriási rést ütve rajta. Harminc perccel később az angol flotta szegényebb volt egy hatalmas csatahajóval és rövid félóra alatt négyszáz angol anya vesztette el a fiát.

Ha a flottát vezénylő altengernagy jobban ismerte volna a két hajó fordulási körének radiusát, azaz ha ismerte volna a két hajónak azt a tulajdonságát, hogy azoknak egy kör megírásához sokkal több tér szükséges, mint amennyi rendelkezésükre állott akkor, amikor a parancs adatott a »szembe-

* A hadihajók osztályozásáról, föladatukról és másnemü beosztásukról később bővebben lesz szó.

forduláshoz«, ez a katasztrófa nem történt volna meg. Az egyik hajó parancsnoka — ha nem tévedek: a »Victoriá«-é — tiltakozott is a vezényelt művelet végrehajtása ellen, kijelentvén, hogy a hajójával szembefordulni nincs elegendő hely; az altengernagy azonban ismételte a parancsot, a hajóparancsnokok pedig engedelmeskedtek: a »Victoria« és »Camperdown« — a két sorba osztott flottának élén járó vezérhajók — egymásnak fordultak. A hely tényleg szűk volt; a hajók fordulási köre jóval nagyobb volt, semhogy békésen, azaz párhuzamosan egymás mellett vonulhattak föl az új formációban. A »Victoria« nekiment hosszoldalával a »Camperdown« sarkantyujába, az ellenvetést nem tűrő altengernagy pedig a jól megérdemelt nyugdíjba.

Hogy ehhez hasonló tévedések minél ritkábban forduljanak elő, elsősorban az szükséges, hogy mindenekelőtt a parancsnok ismerje a reá bizott hajót minden ízében. Ismernie kell a gépezetét, amennyiben tudnia kell, hogy a gőzerők különböző erejénél mily gyorsaságra képes a hajója, a propellernek ennyi meg ennyi fordulata hány mértföldnyi gyorsaságnak felel meg úgy csendes, mint hullámzó vizen; hogyan fordul jobbra, hogyan engedelmeskedik balra; ilyen meg ilyen gyorsaság mellett mennyi idő és mekkora gőzerő kell a hirtelen megállásra, vagy pláne a hátrálásra, stb. Míg a parancsnok és vele együtt a hajójára vezényelt tisztek ily intenziv és minden legparányibb részleteiben megismerkednek egy hajóval, ami azonban nem is elég, mert minden tisztnek több hajót kell a részleteiben ismerni, ahhoz rendkivül sok tanulmány, megfigyelés, kipróbálás és legfőképpen beható, együttes manőverezés szükséges.



LEGUJABB KELETÜ
PÁNCÉLOS CIRKÁLÓ

III.

Blokád és robbanó aknák. — Camera obscura. — A hágai békekonferencia után. — Roburit, lyddit, melinit. — A mi szőke Tiszánkról.

A tenger alatt járó naszádoknál rövid említést tettem az épülőfélben — vagy legalább tervben — levő magyar iskolahajóról. Nincs tehát kizárva, hogy valaha mi magyarok is kivesszük részünket a tengerből és tengerész-nemzet leszünk. Mint ilyennek, illik és szükséges, hogy ne legyünk olyan nagyon járatlanok a tengeren és olyan naivak a tengerészeti dolgokban. Ez okból vessünk rövid pillantást a mai tengerészet belügyeire és ismerkedjünk meg nagyjában annak egyes részleteivel.

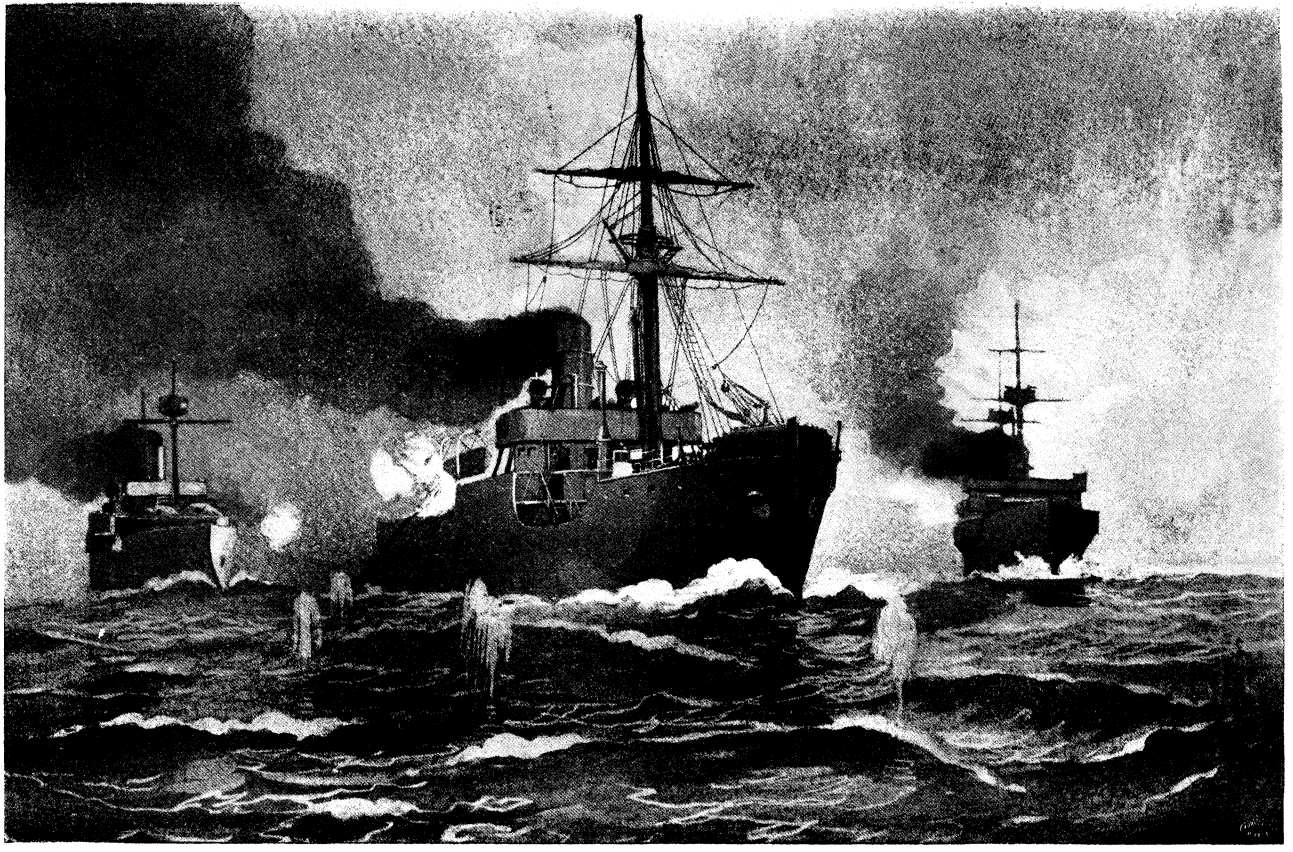
A 90-es évek folyamán három ízben vonták magukra a figyelmet tengeri csaták: a kina-japáni háboru, a chilei fölkelők csatái és 1898 nyarán a spanyol-amerikai háboru

alkalmából. Ez utóbbi hónapokon át volt a legaktuálisabb téma. Más fontos események hiányában Európa hirlapjai mohón ragadták meg az alkalmat, hogy az »érdekesnek« igérkező tengeri csaták ismertetésével töltsék meg hasábjaikat. Úgy az ezen alkalmakkal — mint máskor is, ha tengeri dolgokról volt szó — közölt tévedések és érthetetlen közlések indokolják, hogy némi magyarázat nyujtassék a zürzavaros közlések tölvilágosítására és a helyesen közölt, de a szárazföldi közönségnek érthetetlen és ismeretlen dolgok magyarázatára.

Érthetetlenek azért, mert a geografiai és oceanografiai ismeretek a tengerparttól távollakóknál még nem általánosak; másrészt azért, mert a rövid és többnyire idegen nyelvből harmadik kézen átfordított és néha egymással homlokegyenest ellentétes tartalmu jelentések meg sürgönyök maguk adják az alkalmat a félreértésre. Jól emlékszem például a következő tartalmu sürgönyre, amelyet a főváros valamennyi lapja közölt, még pedig olyan időben, midőn a spanyol-amerikai háboru még nem a tengeren, hanem csak a — papiron folyt. A sürgöny a következő volt: »*A »Panson« spanyol gőzös áttörte a blokádot.*«

E hírből *egyetlen szó sem volt igaz*, mert nem is lehetett az. — Először is a »Panson« a »Bausan« volt; nem is spanyol, hanem olasz; nem gőzös, hanem — páncélos hadihajó; aztán meg nem is törte át a blokádot. Még pedig azért nem, mert akkor blokádról még szó sem volt és ha létezett volna is, a Bausan-nak, mint idegen, *neutralis* hadihajónak *joga volt* bármely percben, bármely kikötőbe bevonulni és ott horgonyt vetni; tehát nem kellett neki nyitott ajtót betörni.

Ime, ez egyetlen példa mutatja, mennyire zavarosak az idegen harctérről, a tengerről és az ismeretlen fegyverekről,



OSTROMZÁRT ÁTTÖRŐ HAJÓ
BOMBÁZTATÁSA

a hadihajókról szerzett fogalmai nemcsak az olvasónak, hanem a — közlőnek is.

Nem célja e soroknak általános képet nyújtani a tengeri ütközeteknek; csupán az azok folyamán előforduló vagy előfordulandó fontosabb mozzanatok magyarázására és a használt fegyverek, eszközök ismertetésére akarok szoritkozni. A legszellemesebb angol vagy magyar »élc« is teljesen értelmetlen annak, aki angolul vagy magyarul nem ért és a legérdekesebb leírásokat sem értjük meg, ha a fogalmakkal nem vagyunk tisztában. Én, e sorok írója nem voltam abban a szerencsés helyzetben, hogy résztvehettem volna valamely véres tengeri ütközetben és tapasztalataimat nem is onnan merítem. De mert számos ízben vettem részt az évenként megtartott nagyobbszabásu tengeri manőverekben, amelyek hű és valószínü képét nyujtják egy valóságos tengeri ütközetnek, ennélfogva ismerem a fegyvereket, értem a taktikai meg stratégiai műveleteket, amelyeket a valóságos ütközetben is ugyanazok vagy ezekhez rendkivül hasonlók.

Hogy tényleg hasonlók és még apróbb részletekben is ugyanazok, azt éppen a három említett tengeri háboru bizonyította be. Ennélfogva a valódi háborukat megelőzőleg tartott gyakorlatok továbbra is érvényben maradtak és ma — a háborukban nyert tapasztalatok után — épp oly módon folynak le, mint e háboruk előtt. A manőverek alatt szerzett benyomások és váratlan fordulatok meg események oly izgatók, mintha a szemlélő vagy résztvevő *valóságos ütközet* veszélyeiben és borzalmaiban venne részt. Az ütközetek valamennyi faktora, erejének vagy hivatásának teljes mértékében van belevonva a manőverekbe: a csata-hajók, a cirkálók, a torpedó-vadászok, a torpedó-naszádok, aviso-train- és szivattyus-hajók stb.; továbbá a kikötők biztosítása; az erődök, a Semaphorok (jelző állomások); a robbanó

aknák, a supponált blokád és ennek supponált áttörése stb. stb.

Kezdjük a magyarázatot a fenti sürgönyben említett blokáddal. Blokád azt jelenti, hogy valamely kikötő bejárata (néha egész sziget vagy partrész) körül van zárva hadihajók által, amelyek aszerint, hogy védik vagy támadják a kikötőt, vagy megakadályozzák a kikötőben horgonyzó hajóknak kivonulását, vagy viszont megakadályozzák más hajóknak a kikötőbe való befutását. Maga a kikötő — mindkét esetben — egész terjedelmében robbanó aknákkal van biztosítva. A robbanó aknák

TENGERÉSZ-TÜZÉRSÉGI MANŐVEREK A SZÁRAZON
Ő FELSÉGE JELENLÉTÉBEN

lőport vagy más robbanó anyagot tartalmazó hordóalaku és sűrített levegő tartalmuknál fogva úszó képességü vasgömbök, amelyek horgonyok segélyével úgy vannak elhelyezve a tenger fenekén, hogy felületükkel néhány méternyire a víz felszíne alatt úsznak. Oly távolságban a víz fölszínétől, helyesebben mondva olyan mélységben, amilyen mélységre az esetleg bevonuló hajónak a feneke ér. Rendesen 3—4 sorban helyezik el a kikötő bejáratától kezdve oly módon, hogy az egyik fölrobbanó akna a másik szomszédos aknát nem robbantja föl; de másrészt egyetlen hajó sem haladhat el az aknasor

fölött a nélkül, hogy legalább az egyik aknát ne robbantaná föl. Maga az akna vagy súrlódás folytán robban föl, amennyiben a fölötte gyanútlanul elhaladó hajó fenekével súrolja az akna tetején kinyúló mozgatható szeget, ezt benyomja a szeg alatt elhelyezett lőporba vagy lőgyapotba és így önmaga — automatikusan — idézi elő a fölrobbanását; vagy pedig villamos áram segélyével robbantják föl a kikötő védői. Tudniillik a kikötőben elhelyezett valamennyi akna villamos vezeték útján összeköttetésben áll a kikötőnek egy védett pontján elhelyezett »sötét kamarával« (camera obscura). A villamos vezetékek a camera obscurában egy üvegasztalhoz vezetnek, amely asztalra lencsék és fényvetítők segélyével a kikötő képe teljesen visszatükröződik olyképpen, hogy az asztal előtt ülő megfigyelő az üveglapon szemmel kisérheti a bevonuló ellenséges hajó minden mozdulatát és pontosan meghatározhatja, hogy a megfigyelés pillanatában éppen melyik akna fölött úszik. E pillanatban megnyomja az asztalon a megfelelő villamos gombot, ami egyenértelmü az ellenséges hajónak levegőbe repülésével.

Ujabb időben az aknákat lőpor vagy lőgyapot helyett egyes tengerészeteknél irtózatos erejü és borzasztóan romboló hatásu anyagokkal töltik meg. (Csodálatos módon legtöbbje a hágai — békekonferencia *után* jött alkalmazásba!) Így például Franciaországban a *melinittel* tettek kisérletet, amelyek azt eredményezték, hogy már középnagyságu gránátlövedékek, 14 centiméter kaliberrel, irtózatos rombolást vittek végbe. A robbanás körébe eső összes tárgyakat, a páncéllal védetteket is, teljesen szétmorzsolták; a kifejtett gáznyomás szétfeszit, szétbont és szétroncsol acélt és vasat; maga a lövedék pedig szétrobbanása után ezer és ezer darabba repült szerteszéjjel, amely darabkák mindegyike ugyanannyi halálos lövedéket képez.

A nitroglicerin, roburit és az angol-búr háboruban szerepet játszó lyddit ugyan jelentékenyen csekélyebb romboló erővel bírnak, de egy jól irányzott lövéssel ezek is képesek egy hajót megsemmisíteni.

Ha a robbanó aknákkal védett kikötőbe egy védőflottabeli vagy semleges hajó akar bevonulni, az úgy történik, hogy a kikötő közelébe érve, jelzi bevonulási szándékát az őrállomásnak, rendesen a kikötő bejáratánál elhelyezett világító toronynak vagy semaphornak. Ez továbbadja a jelzést, (lobogókkal vagy sürgöny útján) a kikötő védőinek, mire egy tiszt, aki az aknák elhelyezését pontosan ismeri, elébe evez, fölszáll és bekalauzolja az e célra szabadon hagyott veszélytelen vonalakon.

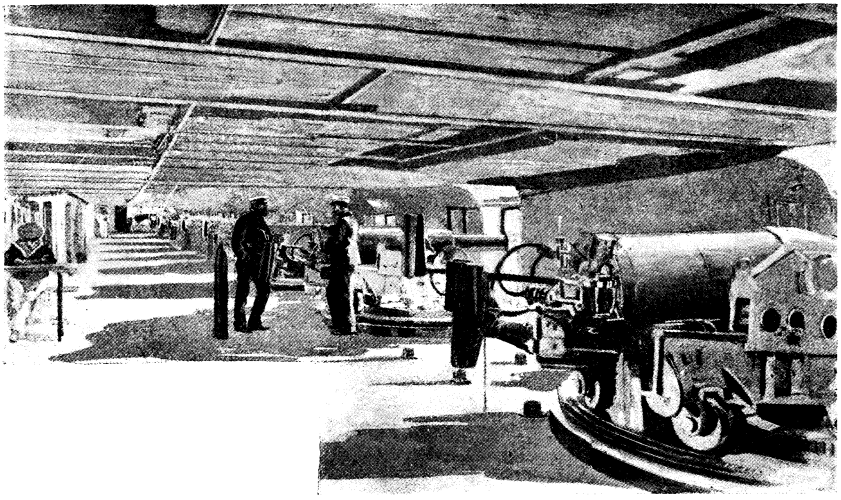
(Valahányszor ilyen aknákkal elzárt kikötőbe mentem be valamely hajóval az imént leírt módon és láttam azt a zegzugos, ide-oda forduló, ismét visszatérő kacskaringós utat, mindannyiszor eszembe jutott egy kis história, amelyet a mi szép, szőke Tiszánkról hallottam. Még abból az időből való az adoma, amikor a Tisza nem volt szabályozva és egészen kénye-kedve szerint bolyongott ide-oda, mintegy ravaszon keresve az alkalmat, hogy minél tovább maradhasson a — sajnos — oly kis magyar földön. Ebben az időben történt még, hogy éppen a szabályozási előmunkálatokat végző mérnöki expedició csónakon járt valahol a Tisza felső harmadában. Az expedició tagjai egy alkalommal jól megreggelizvén egy fogadóban a Tisza partján, csónakba szállnak, hogy folytassák utjokat a Tiszán lefelé.

— Mit parancsolnak az urak vacsorára? — kérdé a bucsúzó vendéglős a mérnök uraktól.

— Köszönjük, gazd'uram, — válaszolá az urak egyike. — Nem jövünk vissza, hanem folytatjuk az utunkat lefelé.

— No, éppen azért, tekintetes uram, — mondja a vendéglős. — Mert aki innen elindul a Tiszán *reggel,* az estére mind itt vacsorál nálam. Visszahozza a Tisza!)

Maguk a hajók hatalmas fegyverzettel bírnak a fedélzetükön elhelyezett ágyúkban és az oldalukat meg vízalatti részüket fedő óriási páncélban. (E szó: »fedélzet« nem úgy értendő, hogy csak a fedélen vannak ágyuk; fedélzet alatt egyáltalában mindig az egész hajótest értendő, amit németül az »an Bord«-dal fejeznek ki.) A páncélosok valóban tetőtől talpig vannak ágyúkkal fölszerelve. A legmodernebbeken — már pedig a tulajdonképpeni »csata-hajók« mind legújabb keletüek — a főágyúk többnyire párjával, a hajó elején és hátulján vannak egy erős páncélu forgatható toronyban elhelyezve és így minden irányba mozgathatók lévén, minden pár egy egész kört képes lövedékével beszórni. E nagy ágyúk lövedékei rendesen tömör-acélból készültek (acélperkussziók) és az a rendeltetésük, hogy rést ütve az ellenséges hajó páncéllal födött *vízalatti részén,* elsülyessze azt, vagy legalább is nagyszabásu rombolást vigyen véghez annak gépezetén és így képtelenné tegye a harcban való további résztvevésben. Ezek az ágyúk rendesen igen nagy kaliberüek. Vannak csatahajók, amelyeken négy darab 45 centiméter kaliberü ostromágyu van elhelyezve a barbettákon (a forgó tornyokon).



RÉGIBB PÁNCÉL-FREGÁTT
ÁGYÚ-ÜTEGJE

IV.

Acél gránát. — Gyujtó gránát. — Shrapnel. — Mi történik az ágyúcsőben? — A colossus mint Tiszavirág. — A tüzérség régente és ma.

Az ágyúk nagyságán és a lövéshez szükséges lőpor mennyiségén kivül igen fontos szerepe van a lövedék minemüségének; tudniillik: hogy mit lőnek ki az ágyúból? Aszerint, amint változik a cél, azaz a megsemmisitendő, szétrombolandó vagy működésen kivül helyezendő tárgy, aszerint változik a lövedék is, amit az ellenséges cél felé lőnek. Így például tengeri ütközetben leggyakrabban előforduló cél, illetőleg törekvés, az ellenséges hajó páncéllemezét áttörni. Erre szolgál az *acélgránát*. Ez a lövedék úgy van szerkesztve, hogy a csúcsban végződő hengernek hegye igen erős acélból áll, az alján pedig, a szélesebb, lapos végén, robbanó anyag van elhelyezve. A gránátban elhelyezett robbanó anyagnak nem az a rendeltetése, hogy szétrobbanása folytán a környezetben, emberekben, apróbb tárgyakban

tegyen kárt, hanem az, hogy abban a pillanatban, midőn a gránát-lövedék hegyes végével beleütődik a célba, a páncélba, az ütés folytán önmagától fölrobbanó anyag fokozza a gránát átütő képességét.

Azok a gránát-lövedékek, amelyek nem túlerős ellenállást kifejtő célra lövetnek, aminők például a nem páncélozott hajók vagy parti erődítmények, abban különböznek az acélgránáttól, hogy kisebb az átütő képességük, de annál erősebb a szétrobbanásuk, azaz több robbanó anyagot tartalmaznak. És mert ezeknek az odaütődése gyengébb és így a lövedékben rejlő robbanó anyag csak az ütés folytán, azaz önmagától föl nem robban, a hegyükön egy készülékkel vannak ellátva, amely a robbanó anyag fölrobbanását létrehozza, azaz fölgyújtja. Ezek a *gyujtó-gránátok.* Hogy a gránát-lövedék hegyén alkalmazott gyujtó-készülék véletlenül ne jöjjön működésbe már akkor, amikor a lövedéket az ágyúcsőbe helyezik, vagy talán még veszedelmesebb időben: amidőn még a lőporraktárban áll, ez okból a gyujtókészülék geniális módon úgy van szerkesztve, hogy a gyujtókészülék vagy útközben, azaz amíg a cél felé repül, önmagától, automatikusan jön működésbe, vagy csak az odaütődés pillanatában.

E két rokon (perkussziós) lövedéktől lényegesen különböznek az úgynevezett *kartács-lövedékek.* A kartács pléhből készült szelence, amely kisebb ólomgolyókkal van megtöltve. A szelence bádogja oly vékony és gyenge, hogy már a kilövés pillanatában, még az ágyúcsőben szétpattan, aminek következtében a benne levő ólomgolyók az ágyúcsőből kiszabadulva, már mint önálló lövedékek repülnek ki. Az emiatt létrejött nagymérvü szétszóródásuk folytán megvan az az »előnyük«, hogy igen nagy területet képesek beszórni, másrészt az a hátrányuk, hogy csak igen kis távolságra — 500—600 lépésnyire — repülnek. Csak csónakokkal, torpedó-

naszádokkal, főképpen pedig nagyobb embertömeggel szemben éreztetik »eredménydús működését«.

A kartácsnak ezen hiányát pótlandó szolgál a jóval hosszabb repülőképességgel bíró *shrapnel*. Hasonlít a kartácshoz, amennyiben a belseje nagyobb mennyiségü ólomgömböt tartalmaz és a vastag acélhüvely szétrobbantására elegendő mennyiségü lőpor van benne. Ugyancsak igen szellemes szerkezettel van ellátva avégből, hogy a lövedéket repülése közben robbantsa föl a benne rejlő lőpor. E szellemes szerkezeténél fogva a shrapnel *akkor és ott* robban föl, ahol és amidőn a kilövő a robbanást kivánja.

Hogy micsoda rettenetes erővel működik egy ilyen kaliberü ágyu, elképzelhető, ha ismerjük egy ilyen ágyunak a kilövés pillanatában kifejtett munkáját. Az a 90.000 liter gáz, amelyet a 400 gram durranó-higany fellobbanása által meg gyújtott 100 kilogram füsttelen lőpor fölrobbanása létrehoz, az ágyu csövében 2700 atmoszférikus nyomást hoz létre, * amely az ágyucső zárócsapját 2.600.000 kilogram erejével feszíti.

E gáz nyomása alatt, amely nem tart tovább, mint 75 tizezred-másodpercig, hagyja el a lövedék másodpercenként 900 méternyi gyorsasággal az ágyúcsövet; a lövedék a benne rejlő 2,500.000 kilogram erő által képes 3 kilométer távolságban egy 55 centiméter vastag acélpáncélt átütni. Ezen idő alatt az ágyúcső és az ágyútalp mozgatható részei, amelyek együtt 50.000 kilogram súlylyal bírnak, lökést kapnak a kifejlődött gáztól, amely lökés csaknem egy méternyire hajtja vissza az ágyúcsövet, 25 századmásodpercnyi idő alatt. Hogy ez a visszalökés kiegyenlíttessék, a fékezőkészülék 200 tonnányi ellenállási erőt fejtett ki és a »cső-visszatoló« szép csendesen, a legcsekélyebb megrázkodtatás nélkül magától

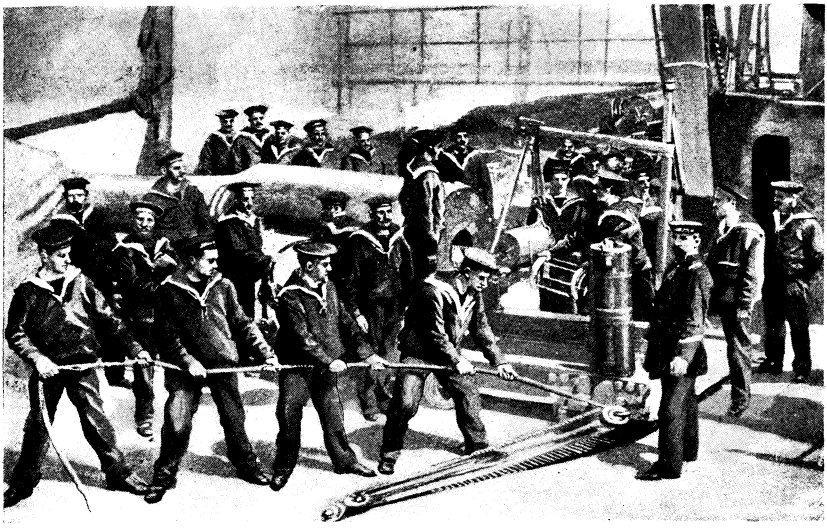
* Tájékoztatásul megemlítem, hogy egy közepes nagyságu hajó gőzgépe csak 4—5 atmoszférikus nyomást fejt ki.

visszahajtja a hatalmas ágyúcsövet eredeti helyére, lövésre kész állapotban.

Kétszáz-háromszáz lövés azonban elég, hogy egy-egy ilyen ágyú-kolosszus befejezze pályafutását. Canet francia tengerész-mérnök megjegyzése szerint, ez az ágyu olyan, mint a »tisza-virág«; átlag húsz hónapi szakadatlan munkába és 300.000 koronába kerül egy ilyen ágyúcső előállítása; a *munkaidő* pedig, amelyre képesítve van, nem több mint — *két és egy negyed másodperc!* (Tudniillik a 300 lövés összesen ennyi ideig veszi igénybe az ágyucsövet.)

E nagy kaliberü ágyúkon kívül vannak minden hajón a *robbanó lövedékek* (gránátok) és *shrapnelek* (golyószóró) kilövésére szolgáló kisebb, rendesen 15—17 centiméter kaliberü ágyúk; továbbá néhány kiskaliberü (36—47 miliméteres) gyorságyu, amelyek nemcsak köröskörül a hajó peremén, hanem az árbocok tetején (a régiek úgynevezett: árbockosarában), sőt egyes lakosztályok és kabinok ablakaiban van elhelyezve. E gyorságyúk részben arra szolgálnak, hogy a hajó fedélzetén tartózkodó személyzetben, meg a kompaszokban, jelző apparátusokban stb. tegyenek kárt, de méginkább arra, hogy védekezzenek velük a csatahajó közelébe gyanútlanul odalopódzó vékony falu, tehát könnyen átüthető torpedónaszádok ellen.

Hogy minő fokon áll *ma* a tengerészeti tüzérség, legjobban kivehető egy kis összehasonlításból. Régebben 36 volt a legerősebb kaliberü ágyu; ez a 36 azonban nem *centimétert* jelent, hanem *36 fontot;* ennyit nyomott ugyanis a legnehezebb ágyúgolyó. Hatfontos volt a legkisebb; a legnagyobb elérhető távolság 4000 méter volt; ebben a távolságban azonban ritkán talált a lövés; legalább 800 méterre kellett közeledni egyik hajónak a másikhoz, hogy körülbelül biztosan találjon. Hogy az ellenséges hajónak akkori *legfonto-*



EXERCITIUM
A 27 cm. KALIBERŰ ÁGYÚVAL

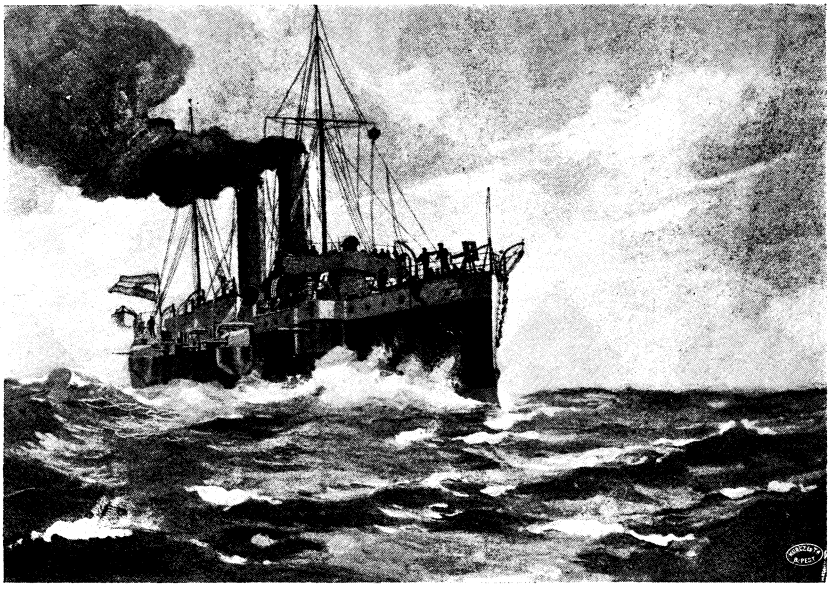
sabb alkatrészét: a vitorlákat és a kötélzetet tönkre tegyék, »láncos« golyókat lőttek rája. Tudniillik két ágyúgolyót lánccal kötöttek össze és így lőtték ki egyszerre mindakettőt. A hajó felgyujtására tüzes golyókat lőttek a fedélzetre, vagy pedig »kénes ingekkel«; azaz könnyen gyulékony anyagokkal töltött vászonzsákokat erősített meg egy vakmerő, bátor csapat az ellenséges hajó oldalán, amely csapat evezős csónakon merészkedett odáig közeledni. Az árbockosarakból pedig puskákkal és kézi gránátokkal lövöldöztek. (Tudvalevőleg egy ilyen árbockosárból lőtt golyó ölte meg Nelsont is Trafalgarnál.)

A *mai* tüzérség pedig páncéllal védett tornyokban elhelyezett ágyukolosszusokkal dolgozik, amelynek némelyike, mint láttuk, 45 centiméter kaliberü; az ágyúcső súlya 100, 110 sőt 120 tonna, azaz 120.000 kilogram; a lövedék súlya pedig 780 kilogram; tehát 44-szer súlyosabb, mint a régieké; a 45 centiméteres ágyu lövedéke azonban majdnem *egy tonna*

(1000 kilogram). Ez a lövedék 1000 méter távolságban átüt egy 30 centiméter vastag páncéllemezt, anélkül, hogy a lövedéken egy körömnyi karcolás esnék! A régi »nagy« ágyúkhoz 12—16 ember kellett »egyénenként« (azaz minden egyes ágyuhoz); még az én időmben is 16 ember bajlódott kötelekkel és csigákkal egy-egy otromba Wahrendorf csövön; ma 3—4 ember játszva dolgozik a százezer kilogramos ágyúcsövön; a töltést, irányítást stb. elvégzi a villamos erő és a hidraulikus készülék. És hogy minő rombolást visz végbe egy hajón a jól irányzott lövés, azt megmutatta többek közt a kinai-japáni tengeri ütközet. A kinaiak egyetlen lövedéke (acélgránát) a japán tengernagyi-hajó ágyúütegébe ütött be. Ez egyetlen lövés 120 embert ütött le!

Ezer szerencse, hogy a lövedékek e romboló erejével semmiféle arányban sem áll a találó képesség. De nem is lőnek sehol sem nehezebb viszonyok között, mint a tengeren. Úgy a lövő készülék, mint a célpont ingó és himbálózó. A hajó, amelyen lőnek, jobbról balra dül, vagy elülről hátra bukdácsol; a célpont pedig hol eltűnik egy mély hullámvölgyben, vagy pedig magasra emelkedik a hullám-hegygyel. Innen van, hogy igazán sastekintet és különösen kifejlett »távolságérzék« szükséges ahhoz, hogy a tengeren, különösen a hullámzó tengeren biztos lövés essék.

A spanyol amerikai tengeri ütközetek alkalmával derült ki igen világosan, hogy mily kevés lövés talál a tengeren. A háboru befejezésével ugyanis egy amerikai tengerészbizottság megvizsgálta, hogy az elsülyesztett spanyol hajóroncsokat hány lövés érte? Összesen 170 lövés talált, holott maga a »Jowa« amerikai páncélos 1473 gránátot lőtt reájok, s azalatt még hat más amerikai hajó segédkezett neki. 107 hajóról összesen 6000 lövést tettek és nem talált több 170-nél. (Mégis csak jó, hogy a pálmák nem nőnek az égig!)



SZIGETVÁR,
OSZTRÁK-MAGYAR CIRKÁLÓ

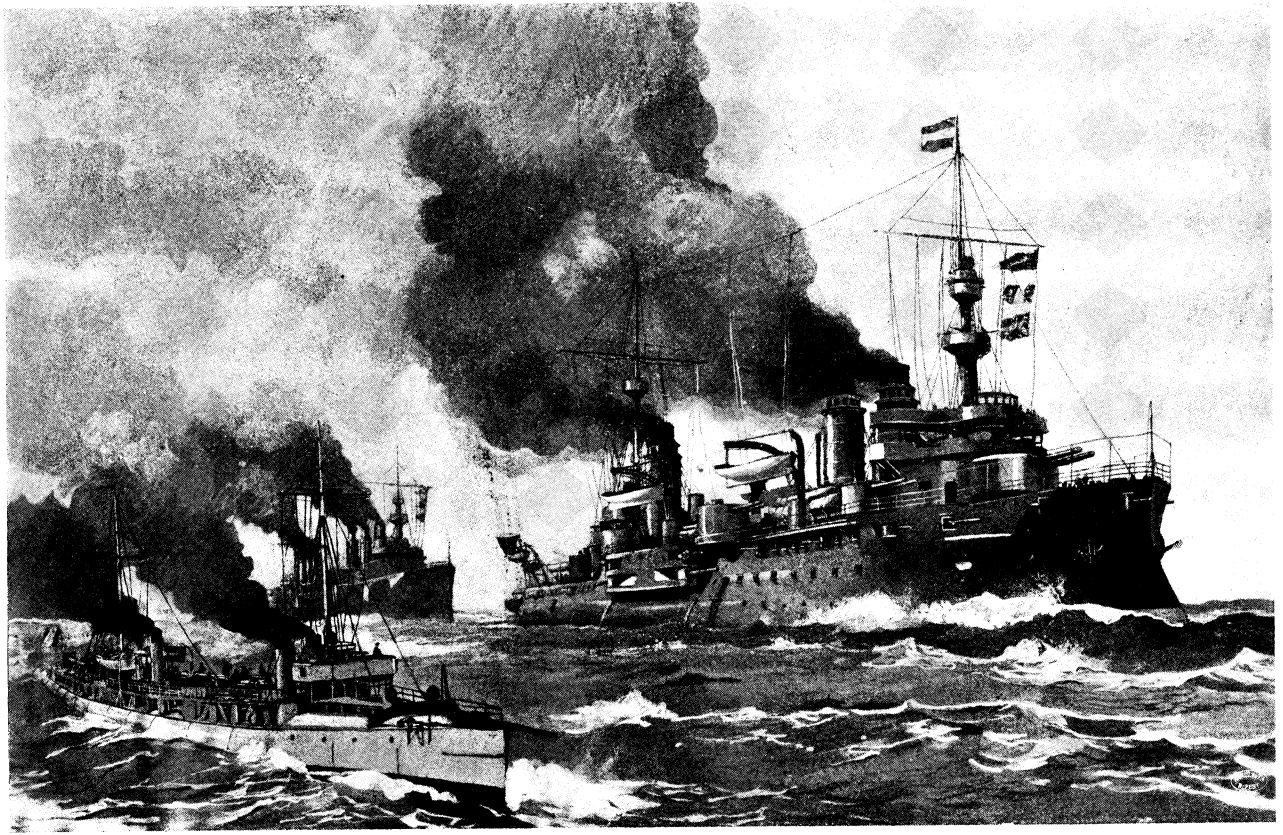
V.

Cirkáló toronyhajó. — Koshajó. — „Ferdinand Max“ Lissánál. — A City of Paris. — Mi a repülő hajóraj? — A „magyar globusz“ a tengeren. — Torpedó-naszádok. — Szép hivatás és nehéz kenyér. — Mibe kerül egy kilogram hadihajó? — Szénfogyasztó molochok.

A nagy ágyúkat hordó elsőrendü csatahajók után rangra nézve következnek az úgynevezett »*cirkálóhajók*«. Ezek is hatalmas testüek ugyan és vastag páncéllal vannak vértezve, de különböznek a tulajdonképpeni csatahajóktól abban, hogy vértezetük könnyebb, az ágyúk kalibere kisebb, tömérdek aprókaliberü gyors- és revolver-ágyujok van és néhány torpedóval is el vannak látva. A csatahajókkal szemben fennálló ezen gyöngébb mivoltukat kiegyenlíti azonban a nagyobb gyorsaságuk. Gépeik tudniillik oly hatalmas méretüek, hogy azok segítségével rendkivüli gyorsaság kifejtésére képesek.

A cirkáló-hajók között megkülönböztetők a *cirkáló-toronyhajók* és a *cirkáló-kos (vagy döfő) hajók*. Az elsőkön egy vagy két forgó tornyon (barbettán) két vagy négy nagykaliberü csatahajószerü ágyu van elhelyezve, mint főfegyver, míg a cirkáló-koshajónak főfegyvere: *az orra, a döfő-sarkantyuja*. A kos- vagy döfőkészülék nem egyéb, mint a hajóorr vízalatti részének nyulványa, a mintegy 20—30.000 kilogram súlyu hegyes acéltömb. Ez acél-sarkantyúval oly óriási erővel kell neki menni az ellenséges hajó hosszoldalának, hogy átüsse annak páncélfalát, azaz rést üssön a betóduló víz számára. Jóllehet a kos által ütött seb túltesz bármely hatalmas ágyúlövedék pusztításán, azért mégis igen ritkán alkalmazzák. A kos használata ugyanis a legvakmerőbb, mondhatni a leghősiesebb ténye valamely hajó parancsnokának. Mert: ha a nekirohanás nem történt elég erővel, azaz a támadás nem volt elég határozott, akkor nem üti át az ellenfél páncélját és kiszolgáltatja magát a nem halálosan sérült ellenhajó közvetlen közelből rálőtt lövedékeinek; ha pedig elég erős volt, akkor esetleg önmagán is halálos sebesülést ejthet, vagy pedig oly mélyen hatol be orrával a megtámadott hajó eleven testébe, hogy sarkantyúját nem tudja többé vagy elég gyorsan visszahúzni az ütött résből és együtt sülyed el a megsérült hajóval.

Az 1866-iki lissai tengeri csatában — amely elévülhetetlen dicsőséget hozott a mi haditengerészetünkre — ez a kos- vagy döfőkészülék határozott az ütközet kimenetele fölött. A mi tengerészetünk tüzérsége akkor még gyenge volt (nem minőségre, hanem ágyúink számát tekintve), az olasz tüzérség pedig gyakorlatlan és nem »tűz-fegyelmezett«; a tüzérség tehát nem dönthette el az ütközet kimenetelét. Ekkor történt, hogy Sterneck báró, haditengerészetünk volt parancsnoka, akkor még sorhajókapitány, a rengeteg füst-



CIRKÁLÓ TORONY-
ÉS KOSHAJÓK

GUILLAUME JANSSEN

felhőben egy szürke hatalmas tömeget pillantott meg a saját hajója közelében. Felismerte benne a »Ré d'Italiát«, az olasz flotta egyik leggyönyörűbb hajóját. Minden gondolkozás nélkül neki irányította hajóját, a »Ferdinand Max«-ot és írtózatos erővel döfött a »Ré d'Italiá«-nak oldalába A sérülés oly nagy volt, hogy az olasz hajó *nem egészen három perc alatt elsülyedt!* Ez egyetlen merész és vakmerő lépés mily nagyfontosságu eseménynyé fejlődött!

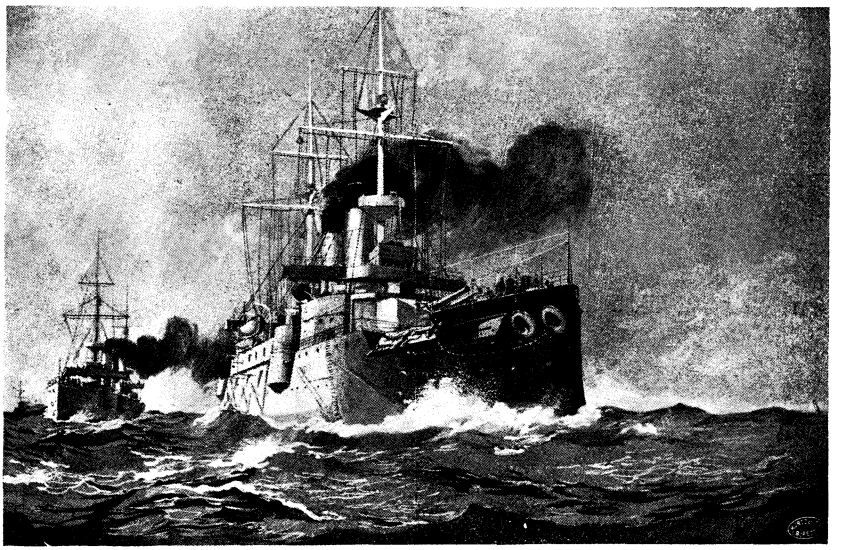
Egy tengerésztisztünk számítása szerint azonban a kosdöfés nem is olyan — nagy dolog. Nem szükséges hozzá egyéb, mint: *kitünő taktika, vakmerőség* és *hidegész.*

A leírt cirkáló-hajók egyik rendeltetése többek közt az, hogy a kereskedelmi hajókat ellenőrizze, esetleg a gyanusakat megvizsgálja vagy elfogja. E hivatásukra alkalmassá teszi őket részint a rendkivüli gyorsaságuk, amelylyel fölveszik a versenyt bármely kereskedelmi hajóval, részben pedig erős ágyúütegük.

Egy kereskedelmi hajó elfogása valamely cirkáló hajó által a képzelhető legegyszerübb haditény. Vegyük például a szóban levő spanyol-amerikai háborút. Az ellenséges cirkáló, mondjuk: a »Reina Regente« útját állva a kereskedelmi hajónak, például a »City of Paris«-nak, egy ágyúlövéssel fölszólítja a megállásra, amely fölszólításnak egy józaneszü kereskedelmi hajó minden körülmények között eleget teszen. A cirkáló hajó aztán kikérdezi a neve és a társadalmi állása felől, amely nationale megadása után egyszerűen fölszólítja, hogy már most folytassa az utját; de nem oda, ahova eredetileg tervezte, hanem sziveskedjék abba a kikötőbe fáradni, amelyet ő, a cirkálóhajó, jelöl ki számára. És hogy a háborus időkben valami baja ne essék, hát ajánlkozik, hogy ő majd elkiséri. A szegény kereskedelmi hajó, fedélzetén néha 800—1000 utassal és egy milliót érő árúval, nem tehet semmi ellenvetést, mivelhogy teljesen fegyvertelen

állapotánál fogva ki van szolgáltatva a hadihajó ágyúinak és torpedóinak.

Maga az eljárás ténye tehát, mint láthatjuk, nem nagy »kunszt« és dicsőség. Egy cseppel sem különb, mint mikor egy megkötözött gyermeket egy erős férfiu megrendszabályoz. Hanem igenis napokra és éjjelekre terjedő megszakítatlan kutatás és fürkészés kell hozzá, továbbá bámulatos kitartás



ELSŐOSZTÁLYU
CIRKÁLÓ

és ügyesség, jól fegyelmezett, megeröltető őrszolgálat és legfőbképpen pompás szimat szükséges a hajó fölfedezéséhez

Ezeket pedig nem adják ingyen.

A tengeri ütközetek harcterének óriási terjedelme hozza magával, hogy előtérbe lép a »*repülő hajórajok*« működése. Így történt ez a mult évtizedben a japán-kinai, a chilei és a spanyol-amerikai háboruban.

Nagy tévedés volna azonban azt hinni, hogy a »repülő«

elnevezés talán az illető hajóraj rendkivüli gyorsaságára vonatkozik. A repülő hajóraj éppenséggel nem repül, hanem egy központi tengeri haderőnek a központtól távoleső vidékekre vagy a gyarmatokra detachirozott (elkülönített) osztályát képezi, amelynek hajói hol itt, hol amott tűnnek föl; ritkán egyenkint, hanem többnyire együtt, csoportosan.

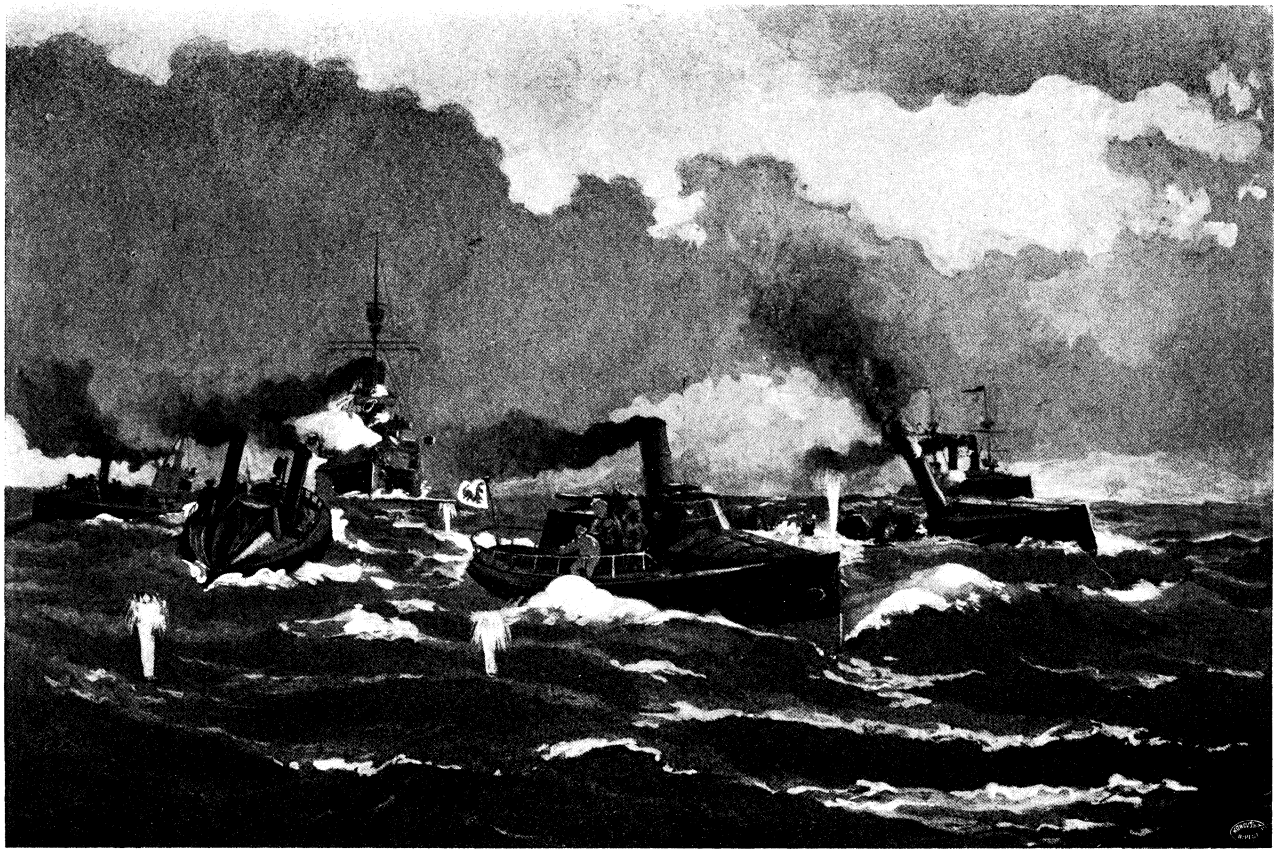
Repülő hajórajuk csak a gyarmatokkal bíró nemzeteknek van és különösen erős azoké, amelyeknek különböző világrészek pontjain vannak gyarmataik. A repülő hajórajok föladata abban áll, hogy nem lévén állandó állomáshoz kötve, a váltakozó gyarmatpolitikai viszonyoknak megfelelően vagy az egyik, vagy a másik gyarmaton jelennek meg, ahol jelenlétük éppen szükségesnek mutatkozik. Így például az angol repülő rajok egyike a 30—35 hajóból álló »Mediterrian Flying Squadron«, a Földközi tengeren tartózkodik Málta és Cyprus-szigetek állomásával. Egy második »Flying Squadron« az Atlanti Oceán két partjára — Afrika nyugati és Amerika keleti partjára — van kiküldve. A harmadik pedig a végtelen Csendes Óceánon uralkodik. Hogy mily óriási terület ez utóbbi hajóraj működési tere, kitünik például abból, hogy a Csendes Oceánra detachirozott raj hajói hol Kina és Japán partjain, meg a Yang-Tze-Kiang városaiban jelennek meg az angol érdekek védelmére, hol pedig 3000 mértfölddel mélyebben délre Borneo-szigetének partjain és a legközelebbi alkalommal már 7000 mértfölddel odább, Dél-Amerika nyugati partjain cirkálnak.

Spanyolországnak nem volt (és persze most sincs és magától értetődik, hogy soha sem lesz) repülő hajóraja; (ellenben van X. ezer klastroma és Y. tízezer szerzetese). Ennek folytán a földgömb túlsó oldalán levő birtokának védelmére saját testéből — a központi flottából, saját partjainak védelmére szolgáló flottájából — kellett hajókat kitépnie, azaz kiküldenie a mintegy 9000 mértföldnyi távolságban

fekvő gyarmataira. A Philippini-szigetek tudniillik a Csendes Oceánnak az Egyenlítő közelében, ettől néhány foknyira északra, Hátsó-Indiától pedig néhány fokkal keletre feküsznek.* Míg a spanyol hajók odaértek, meg kellett kerülniök egész Afrikát, végig kellett vonulniok az Indiai Oceánon és még jókora darabot a Csendes Oceánon. Hetekig tartó nehéz utat kellett tehát megtenniök, amíg odaértek; míg ellenben az amerikai repülő hajóraj a Philippini-szigetek tőszomszédságában fekvő hong-kongi központjukból egy-két nap alatt a műveletek színterére értek. — Ime, egy klasszikus példája a repülő-hajórajok rendeltetésének és előnyének.

(Hogy azonban miért neveztük mi és nevezzük most is — az egész művelt világtól eltérőleg — a Philippini-szigeteket »Fülöp-szigeteknek«, azt akkor sem tudtam megfejteni és ma sem tudom. A benszülött tagalok és manillák, meg a szomszéd Celebesen és Borneóban a vad dayakkok valószínüleg a saját nyelvükön hívják valahogy a Philippini-szigeteket. De annyi tény, hogy az angolok, olaszok, franciák, svédek, oroszok, németek stb. a Philippineket Philippineknek nevezik. Mi azonban a borneoi dayakkokkal és a celebesi tagalokkal tartunk és nevezzük őket Fülöp-szigeteknek, amely néven e szigetcsoport egyetlen térképen sem található. Ha már magyarosítani akarunk *minden áron* (még az értelmesség, józan ész és jóízlés árán is meg akarjuk magyarosítani az egész földgömböt), akkor legyünk következetesek és mondjuk San-Domingót »Szent-Domokosnak«, Puerto-Ricot »Gazdag kikötőnek«, Key-Westet »Nyugot-Kulcsának« stb. és akkor igazán megcsináltuk a »saját külön magyar glóbuszt«. A leendő *magyar iskolahajó* parancsnokának rendelkezésére álló térképeken azt írjuk majd Monte-

* A Spanyolország birtokában volt Philippini-szigetek a háboru eldöntésekor tudvalevőleg az észak-amerikai Egyesült-Államok tulajdonába mentek át.



JAPÁNI TORPEDÓ-VADÁSZ ÜLDÖZ KINAI TORPEDÓ-VADÁSZOKAT
(JOBBOLDALT EGY NASZÁD SÜLYEDŐBEN)

Video helyett, hogy; »Hegyet-Látok«, Cap-Verdi helyett, »Zöldfoki-szigetek« stb., és aztán navigáljon szegény magyar parancsnok a *magyar* térkép után!)

A repülő hajóraj ugyanazon hajónemekből (typusokból) van összeállítva, mint amelyek a nagy flották összeségét alkotják. A repülő rajnak is vannak csatahajói, cirkálói, torpedó-vadászai és külön *torpedó-flottillája*.

A tengerészetek bármely hadi akciójában, legyen az sík tengeren vagy part közelében, éjjel vagy nappal, támadásban vagy védelemben, ma még mindig fontos szerepet játszik a *torpedó-naszád*. (A *tenger alatt járó torpedó-naszádról* később lesz szó.)

Bármily lélekölő és idegizgató háborus időben a hadihajók személyzetére a szolgálattal járó veszély és izgalom és bármily komplikált legyen is a páncél-szörnyekkel való művelet, mindezeket messze felülmulja komplikációk és idegrontások dolgában a tengerészet legfélelmesebb fegyverével: a *torpedóval* folytatott harc. E tekintetben nemcsak az évenként megtartott manöverekből, hanem a mult évtized tengeri csatáiból merített tanuságok is megmutatták, hogy úgy a mostanában, mint a közel jövőben történő tengeri ütközetben a torpedó lesz a mérvadó fegyver és hogy tényleg be fog válni egy francia tengernagynak azon mondása, hogy: »a jövőben az nyeri meg a tengeri csatát, akinek erősebb — idegei lesznek«.

A torpedó, a leggeniálisabb és legtökéletesebb fegyver és gyilkoló eszköz, amelyet eddig emberi elme megalkotott, valóságos kétélü kard. Tönkreteszi az idegeit annak, akinek van oka félni tőle, és testileg, lelkileg kimeríti azt, aki támadni akar vele.

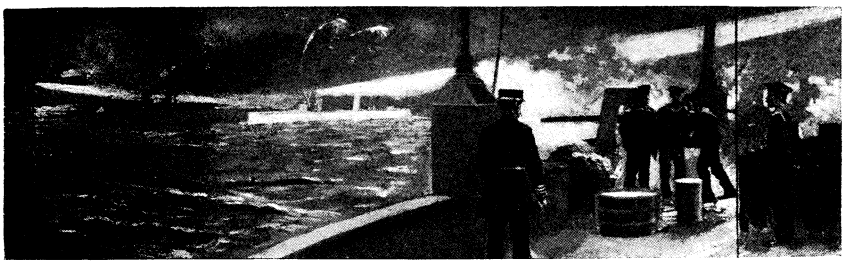
A torpedó-naszád úgyszólván a haditengerészet lovassága. Hivatása két részre oszlik: részben csak kém- és földerítő szolgálatot teszen, amely szolgálatra rendkivüli gyor-

sasága képesíti (egy torpedó-naszád átlag 24—26 tengerimértföldet képes óránként megtenni; vannak azonban már »siktengeri torpedó-naszádok«, (Hochsee-Torpedó-Boot), amelyek 30, sőt 33 tengerimértföldet futnak óránként!). A második és fontosabb hivatása az ellenséges hajók örökös nyugtalanításában áll. Sekély járatuknál fogva befuthatnak a legalacsonyabb állású vízbe; apró, fekete testükkel, amely alig nyúlik ki egy méternyire a víz szine fölött, sokszor észrevehetetlenek a legszorgosabb és legéberebb figyelem mellett is; roppant gyorsaságukkal és rendkivül élénk mozgékonyságukkal kisiklanak a legveszedelmesebb kelepcéből is, és ami legfontosabb: egyetlen jól sikerült lövéssel a levegőbe röpítenek egy páncélhajót.

E tulajdonságokra való tekintettel természetes, hogy a tőlük félő hajók egyetlen percig sem maradhatnak nyugalomban. Folyton várják a támadásukat és folyton készülnek ellenük. Hogy mily ideg- és szellemi munkába kerül e folytonos bizonytalanság, várás és résen levés, képzelhető. Pedig meg van téve ellenük minden kifejthető óvóintézkedés: a védő sodronyhálók (a kilőtt torpedó, a lövedék, ennek átvágására egy készülékkel van azonban ellátva), a gyors- és revolver-ágyúk (a legénység egy pillanatra sem távozhat azok mellől); a világító projektorok, amelyek egyenként 40—45.000 gázlángfénynyel világítják be a hajó környékét. Mindez óvóintézkedéseket azonban végre is kell hajtani, még pedig rögtön, azonnal, egyetlen perc késedelem nélkül. Az őrszemek ébersége egyetlen pillanatra nem lankadhat, annál kevésbbé, mert ritkán, majdnem sohasem támad egy egyes naszád, hanem mindig kisebb csoportokban.

Ilyen a helyzet, a személyzet állapota a támadástól tartó páncéloson. És lássuk most, hogy milyen az élet a parányi kis naszádon? Hiszen azon is emberek szolgálnak!

A naszád mintegy negyven méter hosszu és 2—3 méter széles jármü, oly vékony páncélból előállitva, hogy egy Mannlicher-golyó is képes lyukat ütni rajta. A naszádon élő néhány embernek, többnyire két tiszt, néhány gépész és tüzér (torpedista), alig marad hely a naszád belsejében, amelyet minden zúgában kitöltenek a túlerős gépek, a kőszénkészlet, a torpedók kilövésére szolgáló lancirozó csövek és a torpedókészlet.* Az egész személyzet (a gépészek kivételével) csaknem állandóan a fedélzeten tartózkodik, amelyen szüntelenül átcsapnak a naszád gyors száguldása által fölvert hullámok.



VILLAMOS PROJEKTOROK ÁLTAL KÖZREFOGOTT ELLENSÉGES HAJÓ

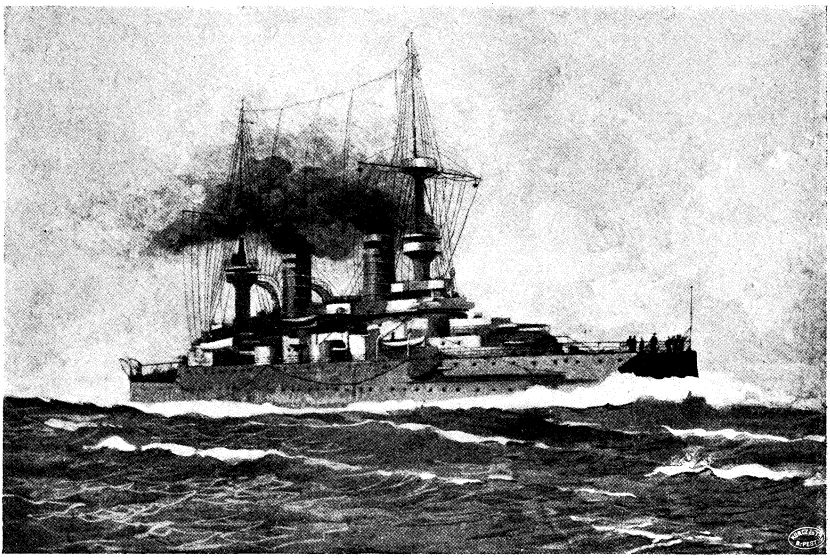
A naszád oly lenge, labilis, hogy már csekély hullámjárás mellett is fölfordulhat, ami egyértelmü az elsülyedésével. Benn a naszádban tikkasztó forróság, kőszéngáz és olajgőz, fojtó, fülledt levegő; a táplálkozás heteken át a legszükségesebb konzervekre szoritkozik; kényelemről vagy pihenésről álmodni sem lehet. Éjjeli nyugalom ki van zárva, hiszen a naszád csak éjjeli támadásra alkalmas, amidőn az éj sötét leple alatt az ellenséges hajó közelébe lopózhatik, hogy annak közvetlen közeléből — lehetőleg 400 méteren belől — lőjje ki fegyverét, a torpedót.

* A naszádról, a lövedékről stb. lásd bővebben „Negyvenezer mértföld vitorlával és gőzzel" cimü művemben.

Amint látjuk, a torpedónaszádokon élők sem pihennek rózsákon.

A modern tengerészet nemcsak emberben drága. Pénzben is az. Ha a hadviseléshez mindenekfölött három dolog szükséges, tudniillik pénz, pénz és pénz, akkor a haditengerészethez szükséges föltételt így formulázhatjuk: igen sok millió szükséges ahhoz!

A vitorlás hajók ismertetésénél említettem, hogy a vitorláshajók építése mennyivel kevesebbe kerül a gőzhajó építésénél. A kettő közötti arányt igen jól lehet számokban kifejezni. A vitorlás (hadi-) hajónak *egy kilogramja ötven fillérbe kerül*, a páncélhajónak kilogramja pedig *3—5, sőt 7 koronába*! Minél nagyobb, azaz minél több tonna súlya van a hajónak, annál kevesebbe kerül kilogramja és minél kisebb, annál többe. — E látszólagos ellenmondás abban leli magyarázatát, hogy minél kevesebb tonna tartalmu



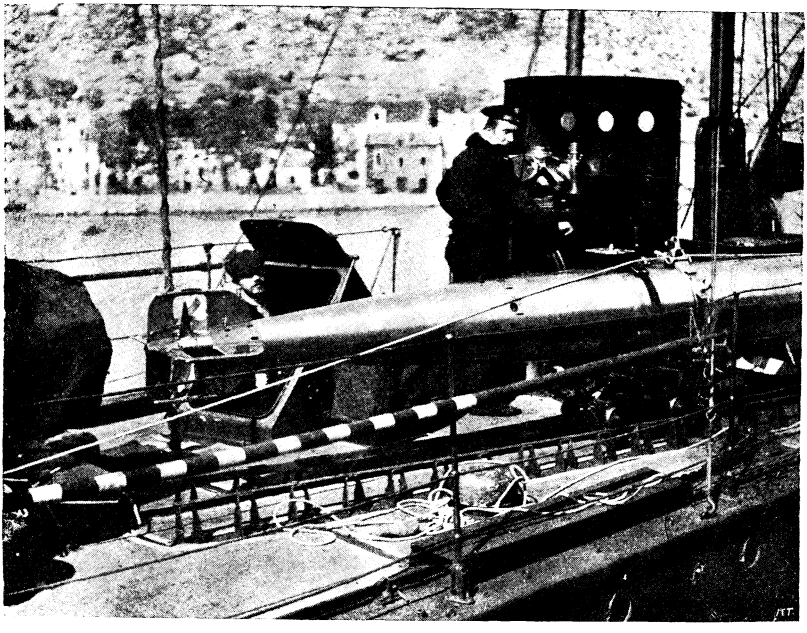
ELSŐOSZTÁLYU
TORONY-CSATAHAJÓ

valamely hadihajó, annál precizebb kivitelt igényelnek az egyes alkatrészei és annál finomabb minőségü anyagból kell előállítani. Egy 10.000 tonnás csatahajónak kilogramja (páncélok, gépek, ágyúk stb. beleszámításával) 2 korona; egy torpedó-vadászé 3 korona, egy síktengeri torpedó-naszádé már 5 korona, sőt a tengeralatti naszád kilogramja 6 koronába kerül. Amily jelentéktelennek tűnnek föl e számok első pillantra, olyan óriási nagyságuvá fejlődnek végeredményükben. Így például egy 10.000 tonnás csatahajó körülbelől *csak* (!) 20,000 000 koronába kerül; egy 800 tonnás torpedó-vadász 2,400.000 koronába; egy csupán 150 tonnás kis síktengeri torpedó-naszád már 750.000 koronát emészt föl; a parányi kis tengeralatti naszád, alig 100 tonnányi súlylyal, már 600.000 koronába kerül. Ezeket a horribilis árakat megmagyarázzák a hajó alkatrészeinek és fölszerelésének árai. A magas ár azonnal érthetővé lesz, ha tudjuk, hogy például egy 30 centiméter kaliberü ágyúnak *csupán a csöve*, amely 48.500 kilogramm súlyu, 200.000 koronába kerül! Hol van még az ágyucső fölszerelése! A lafetta (ágyútalp), a lövedék-fölhúzógép, a szivattyu a lövedék betolásához az ágyúcsőbe szintén mintegy 200.000 koronába kerül. A lövedék, amely egy méternél is magasabb drága acél-tömeg, meg a hozzávaló 140 kilogram puskapor szintén temérdek pénzbe kerül. Temérdek pénzbe kerül továbbá a páncélzat. A ma előállított páncéllemezeknek kilogramja mintegy 3 korona. Egy jókora — csak középnagyságu — csatahajónak a páncélzata azonban nem kevesebb, mint 2000 tonna, azaz 2,000.000 kilogram. Az összes vértezet tehát mintegy 6,000.000 koronába kerül.

És hol vannak még a gépek, e hatalmas szénfogyasztó molochok. Maga a gép sok százezer koronába kerül; minél kisebb a hajó, aránylag annál drágább a gépe; a szén azon-

ban, amelyet egyenként és együttesen elemésztenek, *milliókba kerül*! Jóllehet a kazánok és gépek szerkezete ma már oly geniális, hogy a fütőanyagot a legparányibb atomig fölhasználják és kiaknázzák, mindazonáltal a laikusnak elképzelhetetlen mennyiséget fogyasztanak.

Régebben, az 50-es években, még 2—2·5 kilogram



TORPEDÓ-NASZÁD
FEDÉLZETE

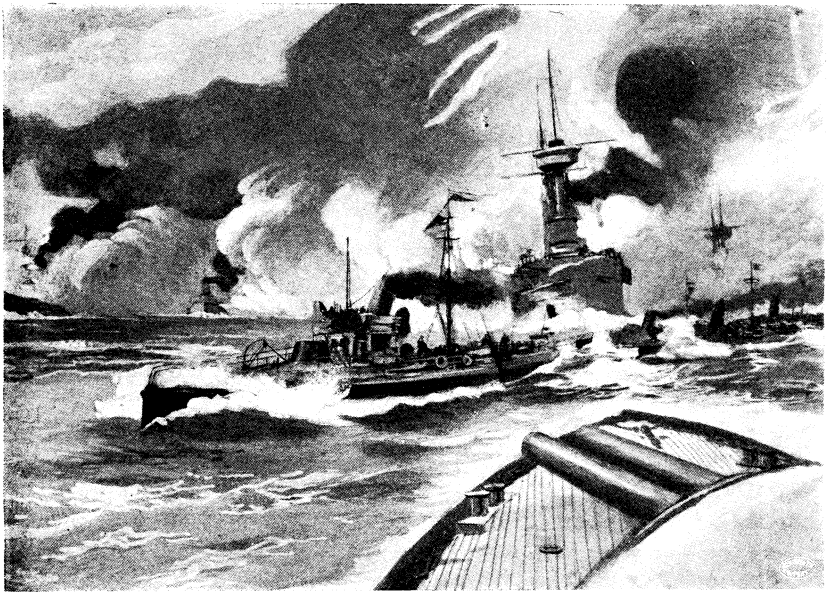
szenet számítottak lóerőnként egy órára, amely szénfogyasztásnál a könnyü hajó alig volt képes óránként 10 tengeri mértföldre. Húsz évvel ezelőtt még 1—1·5 kilogram kellett; ma pedig — a három és négyszeres expansiós gépekhez — nem kell több, mint 700 gram óránként és lóerőnként, miközben a 10.000 tonnás hajó 17—19 mértföldet fut óránkint.

Szénfogyasztás tekintetében azonban nem a nagy csata-

hajók viszik a vezérszerepet, hanem a nagy személyszállítók. Ezeknél a fogyasztás valóban a mesével határos. Ha ezeknek az órai és lóerőnkénti szénfogyasztása még ugyanaz lenne, ami volt csak húsz évvel ezelőtt, képtelenek lennének bármily más szolgálatra, mint csupán arra, hogy a saját testüket, az üres hajót vigyék előre. Tudniillik oly tömérdek szenet kellene magukkal vinniök, hogy nem maradna hely a legcsekélyebb térfogatu más teher számára. Egy akkora hajó, mint például a francia »Lorraine« 22.000 lóerővel, vagy a »Kaiser Wilhelm der Grosse« 28.000 lóerővel, vagy a »Deutschland« 33.000 lóerővel csak a saját használatára szükséges szénmennyiséget lenne képes fölvenni. A régi szénfogyasztás mellett ezeknek a hajóknak Európa-Amerika közti egyszeri útjokra — csupán az átkeléshez — 9—10.000 tonna szenet kellene magukkal vinniök, míg ellenben a mai gépezetükkel oda és vissza legfeljebb 4500—5000 tonna szénre van szükségük.

Dacára a fütőanyag ez ökonomikus fölhasználásának, az elfogyasztott szénmennyiség óriási, a költségek pedig jelentékenyek; egy ilyen nagyságu hajónak évenkint mintegy 100—120 ezer korona értékü szén szükséges. Hozzászámítva a hajó jókarban tartását, a fütő- és gépszemélyzetet, a révkalauz díját, vámpénzeket, kikötői dijakat stb., egy nagyobbszabásu személyszállító hajó évi költségei fölrúgnak 15—16 millió koronára.

Ebből viszont következtethetünk arra, hogy mily horribilis költséggel jár a hadihajók fentartása.



TORPEDÓ-FLOTTILLA ÁTTÖRI PÁNCÉLHAJÓK CSATASORÁT

VI.

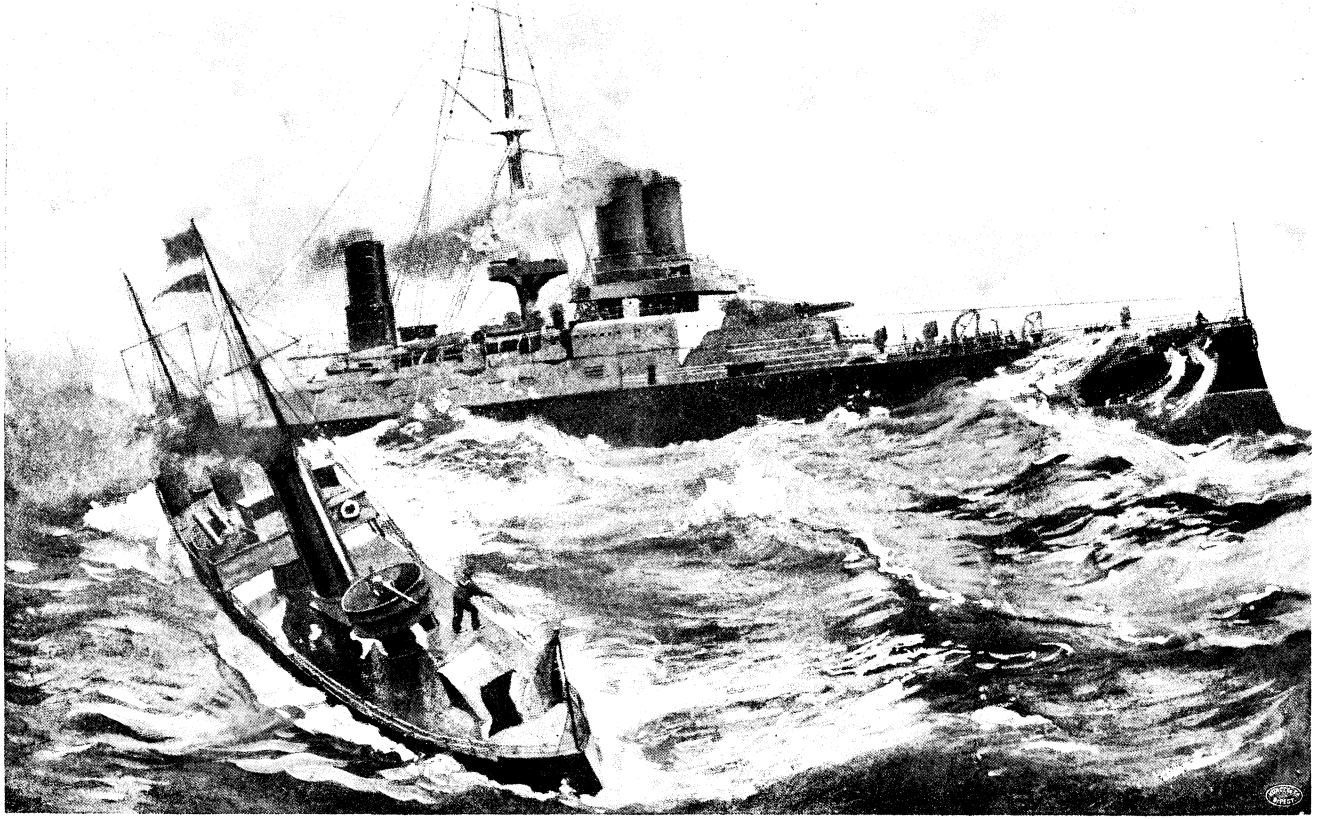
Dávid és Góliát.

Azokon a hosszu estéken, mikor a nagy flottamanőverek alkalmával hajónk egy esetleges éjjeli támadásra teljesen fölszerelve *harcra készen* cirkált a sötét éjtől borított fekete vízen, sokszor gondolkoztam azon: hogyan és miképpen lenne ez a *valóságban?* Ha ez a harcra kész állapot tényleges és valóságos harcra való előkészület lenne? Ha az ágyúk és gyorstüzelők talpa köré leheveredett tüzérség nem az üres patron-hordókat tartaná a kezében, hanem acélgránáttal meg srapnellel töltött lövedékeket? Ha a nagy ágyúk torka igazán be lenne tömve azokkal a két-háromszáz kilogramos acéltömbökkel és a hajó peremére kikönyökölő legénység Mannlicher-puskája nem exercirozó patronokkal, hanem valóságos gyilkoló acélhengerekkel lenne megtöltve?

És mi lenne akkor, ha az éj sötét leple alatt, meg a zajló tenger tompa moraja által észrevehetetlenné vált torpedónaszád, amely a közeli szirt-szakadékok vagy szikla-hasadékok mögül száguldva rohanna felénk és nem csupán gőzsípjának bugásával, meg a *szirén* sivító sikoltásaival jelezné, hogy: *lett volna alkalma* kilőni ránk a torpedóját (mert négyszáz méternél közelebb jutott hozzánk, mielőtt észrevettük) és ha a felénk irányított torpedó-lövedék tényleg találná hajónkat? A lövedék pedig nem negyvenöt kilogram margarinnal vagy faggyúval lenne megtöltve (mint a szokásos gyakorlati torpedók), hanem igenis: negyvenöt kilogram lőgyapottal? 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 elmult; a baloldali divizió kétszáznyolcvan embere lépett szolgálatba, a jobboldali divizió pedig lement a függőágyaihoz és lefeküdt. De csak ruhástól, hogy a kürtriadó 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 kaszemattok nagy ágyuinál, valamint a parancsnoki lakásban, meg a tiszti kabinokban elhelyezett gyorságyúknál és mitrailleuzöknél. A csata- (katona) árbocon* két kiválóan éles látásu őrszem. A hajó peremén kikönyöklő legénység maga elé fektetve tartja megtöltött kézifegyverét és tágra nyilt pupillával fürkészi a sötét vizet és szemhatárt abban az irányban, amelyből a naplementekor

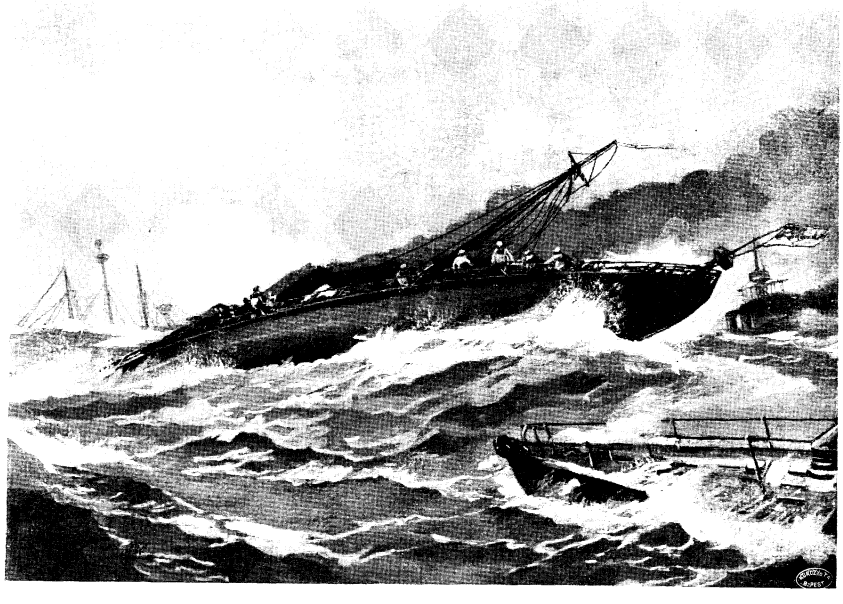
* Katona-árbocnak nevezik az újabb páncélhajókon azt a hatalmas acél-oszlopot, amely a régi „nagy-árboc" helyén áll. Ennek a tetejére páncéllal körülvett kis torony van építve, amelyen az őrszemen kivül rendesen egy-két gyorságyu van elhelyezve. A katona-árbocnak egynéhány méter magas nyulványa is van, amelyen egy vitorlarúd van keresztbe fektetve. Ez arra szolgál, hogy erre húzzák föl a jelzésre szolgáló lobogókat, gömböket és a villamos jelzőlámpákat.



DÁVID
ÉS GÓLIÁT

kémszemléjéről visszatért avizóhajó az ellenséges torpedónaszád-flottilla éjjeli támadását valószinűnek jelezte.

A környek megvilágítására szolgáló projektorok gépészei a sötétben tapogatva, még egyszer meggyőződnek, hogy a csapok, csavarok, zárok és billentyűk labirintusában tudnak-e villámgyorsan, az első odanyulásra tájékozódni? A hajóhelyiségek egyes részeinek páncél-rekeszei gondosan el vannak



TORPEDÓ-NASZÁD,
A FELFORDULÁS PILLANATÁBAN

zárva. A *helyzet-mutató* lámpák, tudniillik a jobboldali zöld lámpa és a baloldali vörös, el vannak födve, valamint a hajó összes lámpái eloltva vagy elfödve, hogy kivülről egyetlen fénysugár se legyen látható. A lőporkamrák és municiós vasszekrények nyitva vannak; a sebesültek szállításához szükséges gyaloghintók és *függőszék*-ek a hajó különböző helyein elhelyezve; a hajó-kórházban minden el

van készítve a tömeges sebesültek fogadására és a tömeges első-segítségre.

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

A hajó parancsnoka a tisztek egynéhányával a fedélzeten van. Halk suttogással beszélgetnek, hogy még a szellő se vihesse el a hangjukat. A támadást az éjjel biztosra veszik; a kémszemléről visszatért avizó-hajó látta a támadásra készülő torpedó-flottilát az e helytől dél-keletre eső szirtöbölben. A parancsnokot és tisztjeit aggasztja a sűrű sötétség. Ez teljesen észrevehetetlenné teszi a közeledő naszádokat és zavarja a hullámok moraja, amely 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 percre meglazult éberséggel elmerül — másirányu gondolatokba. Még fiatal ember; harmincéves. Nyugodt és higgadt, aminők a komoly foglalkozásu, tudománynyal bíró és válságos helyzetekkel már számtalanszor megküzdött férfiak; vidám és gondtalan; deli és egészséges, mint az az ember, aki gyermekkorától kezdve a tengeren tölti életét és boldog, mert — vőlegény. A tavaszi előléptetésekkel kapitány lesz és akkor nőül veszi azt, akire e *szabad* pillanatában is gondol. Vajjon mikor látja őt ismét? — — —

Soha!! — — —

— *Torpedók jobbra, elől!*

Valósággal vérfagyasztóan hangzik a csata-árbocról

elsikoltott jelzés. Orák óta, percről-percre, úgyszolván másodpercenkint várták a jelzést és el is voltak rá készülve, mégis meglepően, megdöbbentően hangzik. A fedélzeten tartózkodó parancsnok fölrohan a hajóhídra, a tisztek az állomásaikra. Riadó kürtharsogás és élesen sivító sípok füttyje riasztja föl a legénységet. Rohanva siet mindenki a maga helyére és harsány vezényszavak hallszanak a hajó minden zugában. A villámos projektorok vakitóan fehér, széles fénysávokat árasztanak a hajó körül.

Jobbra, a hajó előrésze irányában, négy-öt fekete pont tűnik föl a megvilágított tengeren. Nem nagyobbak, mint a cápa kiálló hátuszonya, az úszó emberhez viszonyítva; de épp oly megdöbbentők a hajóra, mint amaz az emberre. A fekete pontok rohamosan közelednek; rendkivül gyorsan száguldanak. Az orrukkal fölvert víz, megvilágítva a villámos projektorok fehér fényétől, mint ezüst eső hull vissza a fölkavart tengerre.

A megtámadott páncéloson száz és száz agyúcsőből meg puskából hangzik a menydörgés. Ahány faj ágyú, a menydörgés-skála annyiféle hangján dörögnek, pukkannak és bömbölnek. A mitrailleuzök és Mannlicherek gyors, apró pattogásába percenkint néhányszor beleszólnak a nagy ágyúk fülsiketítő rettenetes dörgései.

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

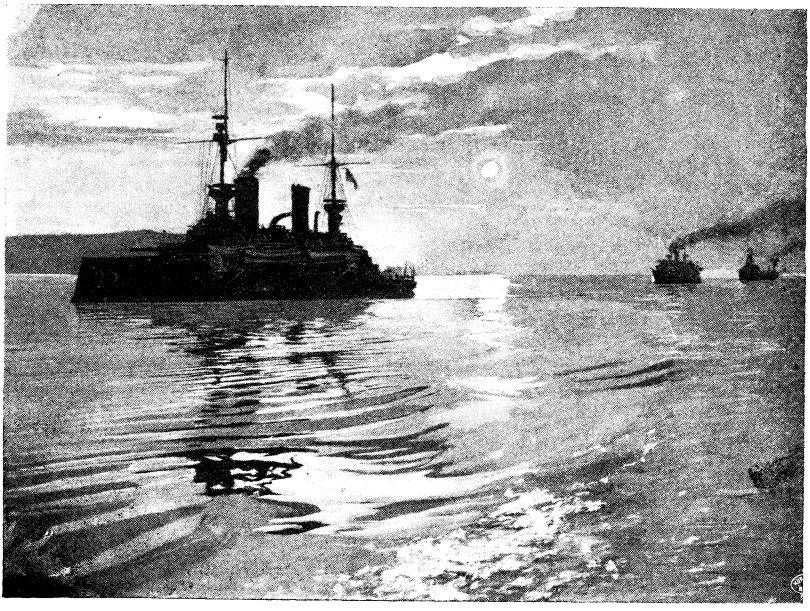
E pillanatban, közvetetlen a hajó baloldalán, alig kétháromszáz méterre attól, egy ponton, amelyre éppen e pillanatban esik a villámos fénysáv, föltűnik egy naszád teljes hosszában.

Közte és a páncélos között egy fehér csik látszik a vizen: *ezt a fehér csikot a naszádról kilőtt torpedó-lövedék*

fölszálló légbuborékjai hozzák létre. Jele annak, hogy egy torpedó úszik a megtámadott hajó irányába.

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

A naszádra záporként hulló ágyugolyók egy pillanat



ELŐKÉSZÜLETEK ÉJJELI TÁMADÁSRA

alatt szétzuzzák a naszádot, amely mint a fullánkját kibocsátott méh, belehal a sebesítésbe.

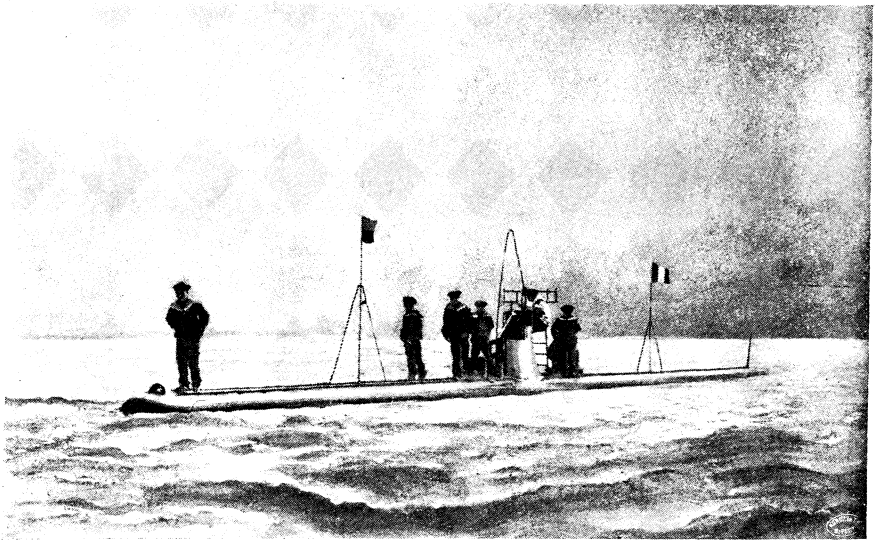
De ugyane pillanatban mindent túlharsogó írtózatos mennydörgés hallszik. *A kilőtt torpedó szétrobbant a páncélhajó vértezetén.* Mint bikaviadaloknál a megbőszült bika által felöklelt bekötött szemü szegény áldozat: a ló, fölfordul és férfikar vastagságban ömlik belőle a bikaszarv által ütött

seben a vére, úgy fordul a hatalmas páncélos féloldalra. Fellökte a torpedó. Föl van szakítva a teste! Ágyúk, csónakok, emberek, egészben és roncsokká tépve repülnek föl ötven méter magasra a kolosszális víztoronynyal. A betóduló víztömeg fortyanó örvényekben zúgva ömlik a nyitott hajótestbe, amely halálos sebesülésében már nem egyéb, mint nagy tömeg élettelen páncéltömb, amely rohamosan sülyed előbbi elemébe. — — —

Két-három perccel később az elsülyedés helyén még forr, kering és kavarog a fölháborodott tenger.

Tiz perccel ezután a felhők mögül előbujó hold nyugodt és csöndes vizen fürészti sápadt sugarait. A tenger oly sima, mint a tükör. Nem történt semmi.

Csak hatszáz ember pusztult el a föld szinéről, és az emberi lángelmének néhány millió értékü csodaalkotása emeli egy ponton néhány méterrel magasabbra a tenger fenekét.



TENGER ALATT JÁRÓ TORPEDÓ-NASZÁD
EGÉSZ HOSSZÁBAN A FELSZINEN

VII.

Az „enfant gâtè.“ — A „Gustav Zédé“ és a „Magenta.“ — Mi a periscop? — Sűrített oxygen levegőnek.

Jóllehet már maga a torpedó-naszád is jelentékeny faktor a páncéloshajók *idegéletében*, e tekintetben is jelentékeny változás történt a legújabb időben. A haditengerészet legifjabb gyermeke és egyszersmind az *»enfant gâté«-ja* ma a *tenger alatt járó naszád*. A torpedó-naszád, a víz felszinén járó, veszített félelmetes jellegéből, amióta az ellene védekező fölszerelések tökéletesedni kezdtek. Nappali támadásukat ugyanis meghiúsítja az emlitett rendkivüli figyelem, éberség, a sodronyháló, meg a tömérdek apró kaliberü revolver- és gyorságyu, amelyekkel valóságos golyózáport lehet a támadó (és észrevett) torpedó-naszádra zúditani. A vékonyfalu naszádot egyetlen löveg is képes a tenger fenekére süllyeszteni. Éjjeli

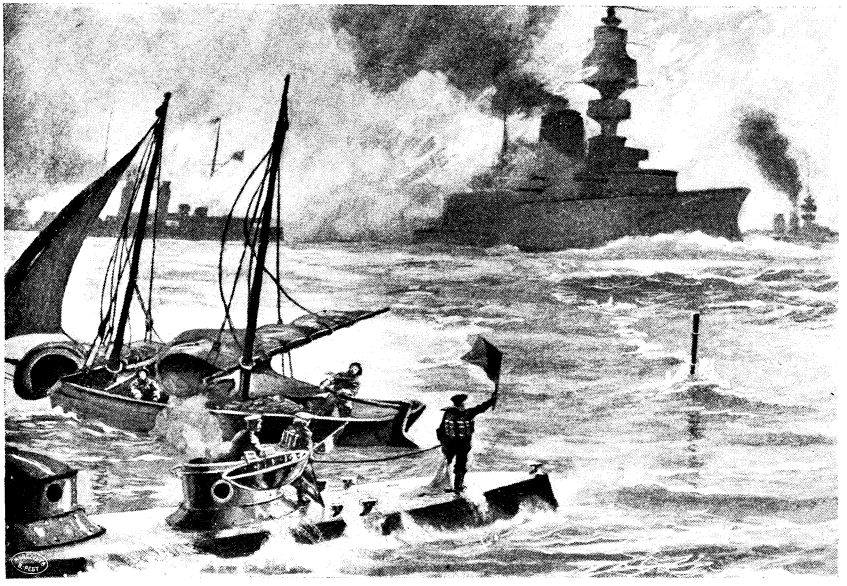
támadásukat nehézzé teszi a villamos fény, a tenger megvilágítása. Minden páncélosnak ugyanis néhány hatalmas villamos fényszórója (Projector) van, amelynek sok ezer gázláng (már nem is gyertyafény szerint megy a számítás!) erejü fényével hatalmas körbe világítja meg a tengert maga körül.

A tenger alatt járó naszád elől azonban ma még *nincs menekülés*. Ez a jármü ugyanis *néhány méternyire a víz felszíne alatt*, rendesen nem mélyebben, mint amennyire átlag egy nehéz vérteshajó a vízbe merül, jár az ellenség után. Rosszabb és ravaszabb a cápánál. Mert ezt a tengeri szörnyet legalább elárulja a vízből kiálló hát-uszonya. A vízalatti naszád azonban oly csendben, oly sötéten és alattomosan támad, mint az orgyilkos. Ez ellen nem használ sem a sodronyháló, mert ő ennél mélyebben bocsátkozhatik, sem a fényszoró, sem a revolver-ágyu.

A mintegy tíz év óta épitett tengeralatt járó naszádok legtökéletesebbje ma a »*Gustav Zédé*«, ámbár még 1892-ben épült. Az eleinte »La Syrene« nevü naszádot genialis megteremtője: Zédé Gusztáv francia tengerészmérnök nevére keresztelték, annak halála után.

A »Zédé« 45 méter hosszu, 3 méter széles és 260 tonna súlyu vízi jármü. Hogy mily fokán áll az elérhető tökélynek, mutatja a következő eset. 1899 nyarán, a francia flotta-manőverek alkalmával a »Zédé« parancsnoka bejelentett egy támadást fényes nappal egy páncélhajó ellen. A »Magenta« — a megtámadandó hajó — teljesen harcra készülten fölszerelve várta a támadást. A »Zédé« mintegy ezer méternyi távolságban indult meg a »Magenta« felé és csakhamar a víz alá sülyedt. A »Magenta« összes személyzete a legnagyobb figyelemmel leste és kereste a víz alá sülyedt 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 föltünik a »Zédé« a »Magenta« közvetlen közelében az egész személyzetnek általános és óriási meglepetésére. Mielőtt a teljes erővel száguldó páncélhajó kitérhetett volna a támadás elől, a naszád már rég — *még a víz alatt* — kilőtte torpedóját (persze csak »gyakorlatit«) a hajó felé s

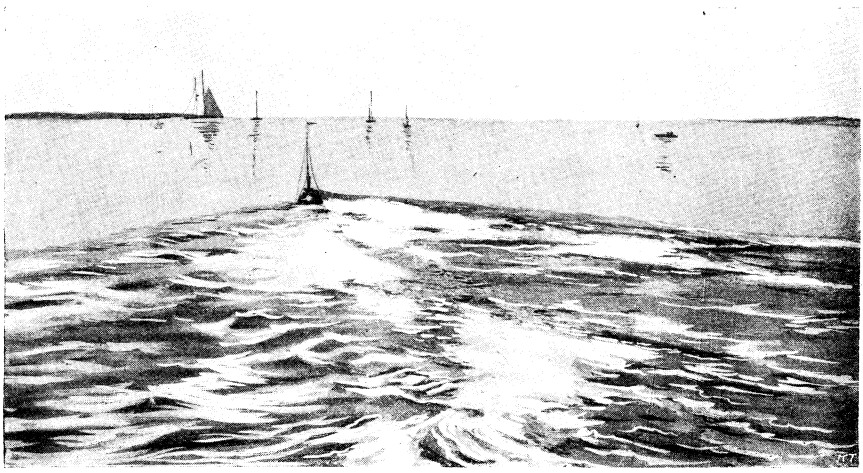


(A kiálló cső a naszád periscopja.) FELSZINRE EMELKEDŐ TENGERALATTI-NASZÁD AZ ÖSSZEÜTKÖZÉS VESZÉLYÉBEN

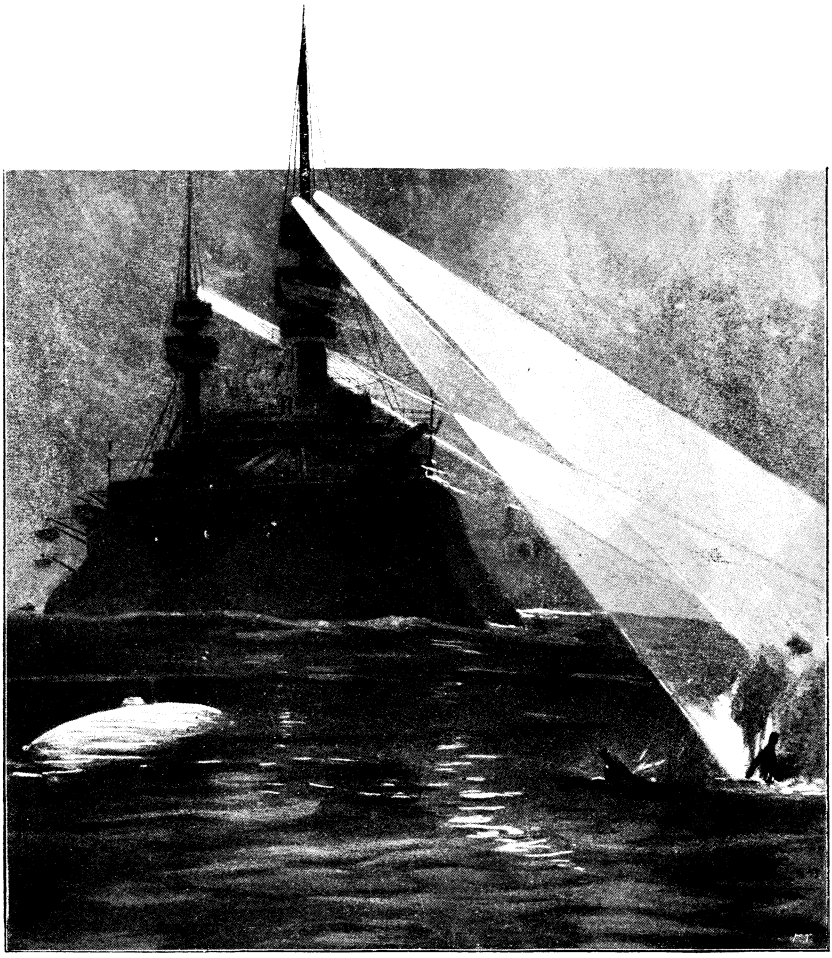
azt éppen a legérzékenyebb helyén, a gépek táján találta. Ha komoly lett volna a dolog, bizony nem maradt volna a »Magentá«-ból egy centiméternyi darab sem épségben. Amily hirtelen tünt föl a »Zédé«, éppen olyan hirtelen sülyedt ismét a mélységbe. A gyorstüzelő és revolver-ágyúk legénységének annyi ideje sem maradt a meglepetésben, hogy megadják a naszád felé az első lövéseket.

Ez az *egy* kisérlet a tenger alatti naszáddal oly óriási hatással volt az egész francia nemzetre, hogy egyetlen ujság — a »La Matin« — fölhivására néhány hét alatt egy millió frank gyűlt össze tengeralatti naszádok épitésére. (Vajjon mikor lesz együtt a millió a magyar iskolahajó épitésére?)

A tenger alatt járó naszád nem kénytelen egészen a fölszinre emelkedni, hogy kémszemlét tartson a megtámadandó hajó holléte felől és igy nem szükséges, hogy kitegye magát az ellenséges lövegeknek. Elég, ha oly magasra száll a fölszín közelébe, hogy a »periskop«-ja kiálljon a vízből. A *periskop* tudniillik egy hosszu cső, amelyben 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 igy nem árulja el a víz alatt úszó kis szörnyet. E cső arra szolgál, hogy fölfogja a tengeren úszó hajók képét és továbbítsa azt a naszád mélyében elhelyezett megfigyelő lapra, amelyen híven visszaadja a megfigyelt hajónak nemcsak alakját, hanem



TENGER ALATT JÁRÓ NASZÁD,
MELYNEK PERISCOPJA KIÁLL A VIZBŐL



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.)

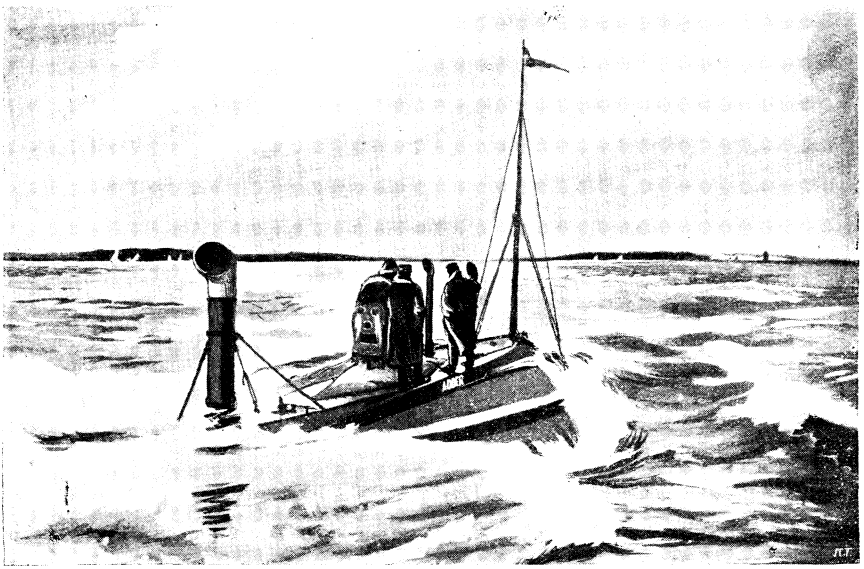
annak mozgását és gyorsaságát is. Azaz csak visszaadná, ha a tenger hullámai nem födnék el majdnem szüntelenül a periskop lencséjét és ha a tenger vizének sója nem kristályosodnék le a megfigyelő lencsére, átláthatatlan réteget képezvén rajta. Ez okból kénytelen tehát mégis igen sűrű időközökben, mintegy félóránként a fölszínre emelkedni, hogy körülnézhessen.

Nagy hátrányára van továbbá e pokolgépnek a lassúsága. Az eddig elért legnagyobb gyorsaság a fölszínen 10—12 tengeri mértföld volt, alásülyedt állapotban pedig csak 5—8 mértföld. A hadihajók 18—26 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 mulva semmit sem lát; harmadszor pedig a fölötte megvilágított tengerrészlet elárulhatja hollétét. Legtökéletlenebb azonban e jármű azért, mert személyzetének életmódja a rendkivül sajátságos helyzetnél fogva oly természetü, amelyet tüdővel lélegző, pirosmelegvérü és idegekkel működő lények, emberek csak a legtúlfeszítettebb megerőltetéssel képesek ideig-óráig elviselni.

Egy emberre átlag négy köbméter levegő jut a naszád belsejében, és ez legfeljebb 2—3 órai hermetikus elzárásra elegendő. Miután ugyanezen idő alatt minden egyes ember átlag 20—22 liter szénsavat lehel ki, ez időn túl okvetlenül szükséges a levegő fölfrissítése. Az elhasznált levegőt vagy sűrített levegővel, vagy pedig sűrített élenynyel (oxygénnel) kell a meggyült szénsavtól vegyi úton megtisztítani. Megjegyzendő, hogy erre való tekintetből, tudnillik 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 kaucsuköltözetbe, 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 kaucsuköltönyökben, egyszerüen türhetetlen.

Az a készülék, amely a víz be- és kibocsátása által a



TENGERALATTI NASZÁD
FÉLIG A VIZSZINEN

naszád sülyedését 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 valószínüleg még beláthatatlan hosszu időre — nem embernek való.

Majd ha eljön az az idő, amidőn mi emberek megélünk komprimált levegőből, lencséken összegyüjtött napfényből és bronchusaink kopoltyu-féle szervekké fognak átalakulni (persze

anélkül, hogy azért colobronchusokká változzanak), akkor majd bővebben foglalkozunk velök. Addig hagyjuk őket az »enfant gâté«-k szokott útján haladni: hadd pajkoskodjanak és zsarnokoskodjanak; úgyis lekerülnek az első helyről. Szakasztott olyan lesz a sorsuk, mint a szülők becézett jövevényeié. Mikor én mint családapa eljutottam az én páncélosomhoz — a Laci fiamhoz, ő volt a jövő reménye, a család szemefénye és konkurrencia nélküli magaslaton állott mindaddig, amíg megszületett a torpedó-naszád — Géza fiam. Ekkor aztán évekig ez volt az enfant gâté, amíg őt is kitúrta a tengeralatti naszád — a Miklós gyerek. Természetesen, most e legújabb jövevény dominálja a tengert, meg a házat, mindaddig, amíg jön a . . . — Azaz, hogy álljunk meg egyelőre a már meglevőknél . . .

VIII.

II. Vilmos császár és Miklós cár gondjai. — Uralkodók üdvözlése hadihajón. — Lobogódísz. — A spitheadi flotta-szemle. — Mit bir el egy horgonylánc? — Horgonyzás. — A „Zrinyi" Singapureban. — A „Frundsberg" Keraton-Bayben.

Nem kell okvetlenül tengerészembernek lenni, hogy a komikum hatásával legyen az a sok naiv közlemény, hír és ujdonság, amit 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 kisérete gyönyörü, hatalmas páncélhajókból áll. Hogy az orosz cár yachtját ez alkalommal ugyancsak az orosz flotta büszkeségei kisérik, az magától értetődik. Elismerem, sőt fölvilágositásképpen fölemlítem, hogy ilyen találkozások a tengeren a képzelhető legnagyobb és legkomolyabb szertartással és etikettel vannak összekötve. E szertartásoknak — ceremóniáknak — azonban minden legcsekélyebb fázisa, minden legparányibb mozzanata már régen megírt és a szolgálati szabályzat paragrafusaiban előírt törvények, amelyeknek a végrehajtására nem kell mindannyiszor külön parancs vagy rendelet, mert hiszen épp oly természetesek, mint például a lobogó fölvonása, vagy exercitium az ágyúkkal.

Milyen kómikus tehát, ha az ember ilyen nagyszabásu császár-flotta találkozásnál mint valami különös, rejtelmes és nagy horderejü eseményt olvassa a sürgöny-rovatban a következőt: »Amint az orosz cár elhagyta a német császári yachtot, a német császár parancsot adott, hogy adjanak üdvlövéseket.« Szegény II. Vilmos! Mi mindent nem imputálnak neki.

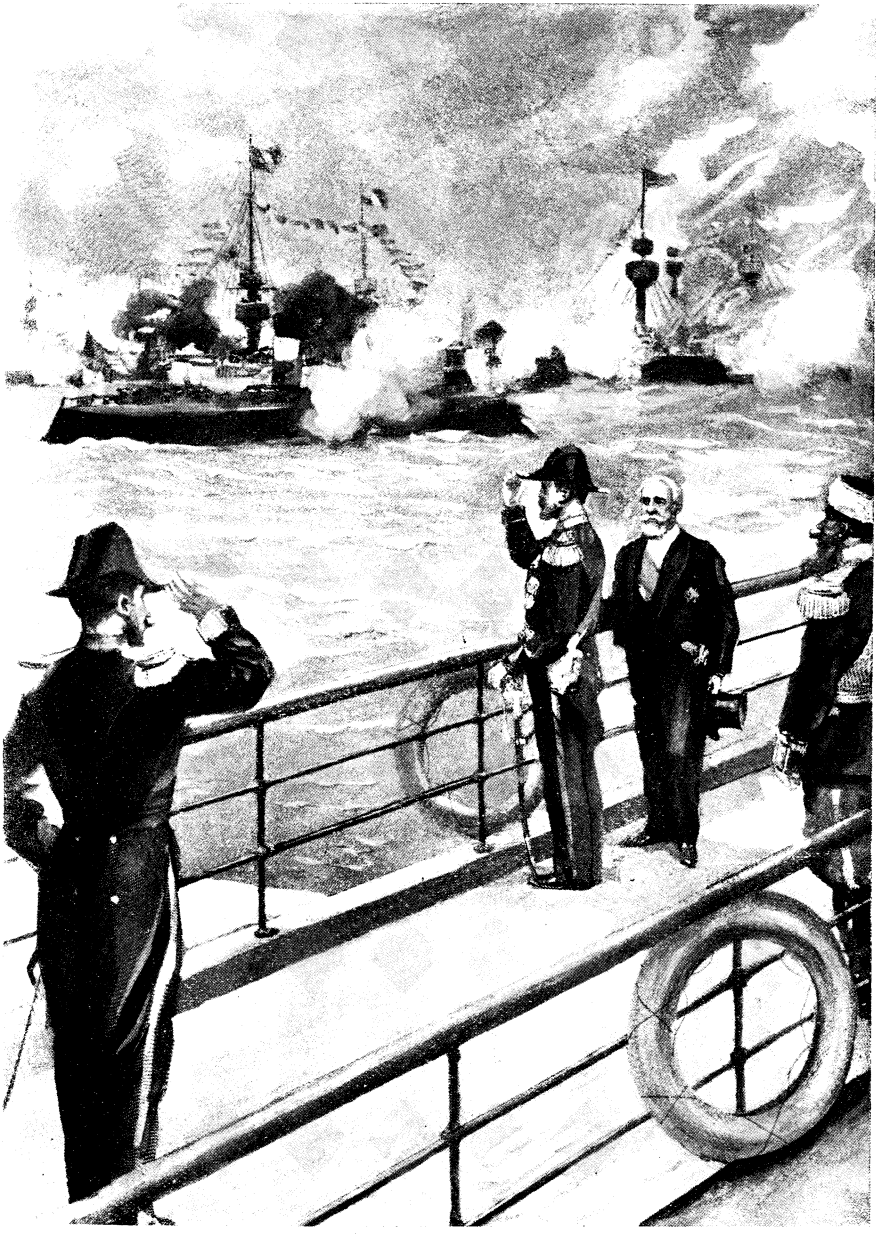
Hogy a mennykőbe jusson neki eszébe az ő oly sokféle teendői és gondjai közepette és éppen most, amikor Isten tudja milyen világraszóló nagy horderejü tárgyat beszélt meg császár-kollégájával, egy olyan dolog, ami tulajdonképpen a hajó valamelyik igen fiatal tisztjének jólismert és már számtalanszor teljesitett kötelessége!

Ime, egy másik nagyfontosságu esemény a császártalálkozásnál: »Midőn a német flotta föltünt a szemhatáron, élén a császári yachttal, Miklós cár elrendelte, hogy vonják föl az »Észak csillaga« középárbocára a német uralkodói lobogót!«

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

Igaz, hogy mindezek jelentéktelen dolgok, amelyek senkiben sem tesznek kárt, de ne felejtsük el, hogy nekünk is lesznek, sőt hála Istennek, már vannak is lobogóink a tengeren, a mi trikolorunkat — a piros-fehér-zöld szint — is mutatjuk idegen földön és a távoli tengereken, hát ne legyünk az eféle dolgokban olyan hihetetlenül naivak.

Valószinüleg a sűrű nemzetközi érintkezés hozta magával, hogy a hadihajók, bizonyos tekintetben a kereskedelmihajók is, úgy az egymásközti — értem az ugyanazon lobogót



DEFILÉ MIKLÓS CÁR ÉS LOUBET
KÖZTÁRSASÁGI ELNÖK ELŐTT

viselőket, — valamint az idegenekkel való érintkezésben pontosan előírt és nemzetközileg elfogadott udvariassági szabályokat tartanak be. Az érintkezés, mint már fennebb említettem, igen ceremoniális, komoly és méltóságteljes.

Teszem föl, Ő felsége, vagy egy idegen uralkodó vagy az uralkodóház valamely tagja jön valamely hajóra. Ezen esetben a hadihajók az előírt tisztelgések ceremoniájának 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:

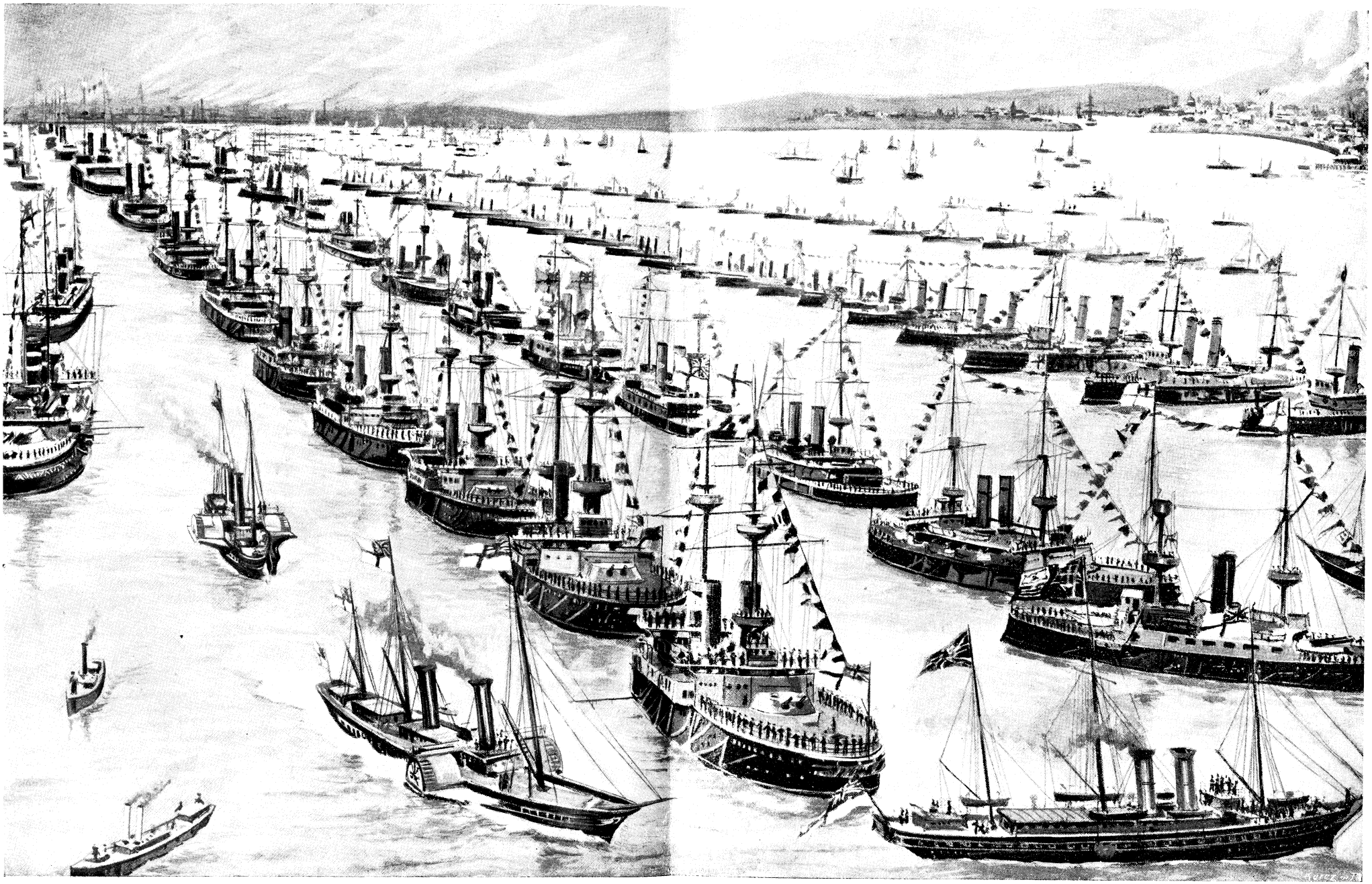
A hajó teljes lobogódíszt ölt; a középárbocok csucsán az uralkodói vagy az uralkodóház tagját megillető lobogójelvénynyel (Standarte). Az összes személyzet »teljes díszbe« van öltözve. A tisztikar, élén a parancsnokkal, a fedélzeten várja a magas vendéget; ha nem jön a hajóra, hanem csak elhalad mellette, akkor a fedélzet egyik kimagasló részén, a hajóhidon vagy a hátsó-kassaretten helyezkednek el. A legénység egy része az árbocokon, 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 a szalut-lövéseket befejezik. Egy egészen különös neme a szalutálásnak, amelyet kizárólag lobogóstiszteknek adott lövéseknél alkalmaznak, abban áll, hogy a szalutálás alatt — még kikötőkben is, horgony előtt — fölvonják a »vihar-tarcslót«, azt a háromszögü, hosszu vitorlát, amelyet az orrmányrúd és az előárboc sudárrúdja között szoktak hordani. Az üdvlövésekre használt ágyúkkal (= Salut-Batterie) huszonegy lövést tesznek pontosan kimért időközökben. Ha a hajón e célra elegendő számu ágyu áll rendelkezésre, akkor a lövések öt másodpercnyi időközökben

durranak el. Kisebb hajókon, amelyeken csak kevés számu ágyu van, és azok megtöltése sok időt veszen igénybe, akkor nagyobb időközökben, tizenöt-húsz másodpercenként. De mindenkor a legpontosabban betartott időközökben. Minden ágyúlövést a legénység »hurrája« követi, amely kiáltás alatt a legénység a sapkáját lengeti. A kiáltásra a csónakmester adja meg a jelt sípjának éles fütyülésével. Ha az illető magasrangu személyiség nem jön a hajóra, hanem csak érinti azt útjában, akkor abban a percben, midőn legközelebb jár a hajóhoz, a legénység ötszörös hurrát kiált. Az uralkodóház tagjait háromszoros hurráh illeti meg. Azokon a hajókon, amelyeken nincsenek árbocok, illetve vitorlarudak, a legénység a hajó pereme körül és a fedélzet kimagasló részein sorakozik.

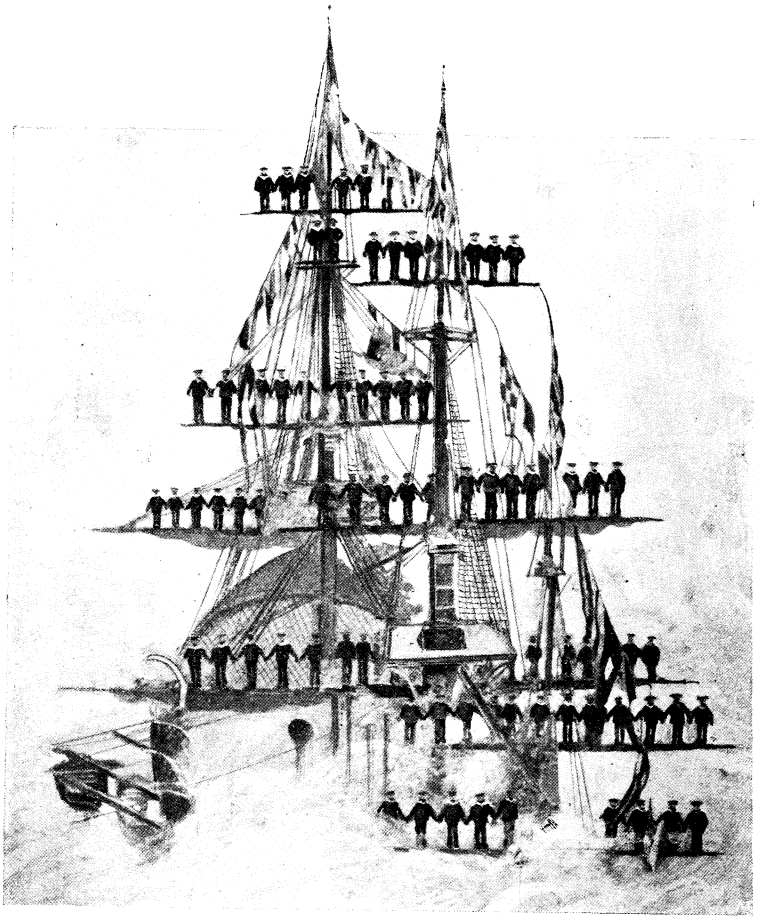
Lobogódíszben álló hajó, amelyen a sokszínü, tömérdek tarka lobogót élénken lengeti a szél, körülötte a hatalmas ágyucsövek torkából kilőtt fehér lőporfüst, amely úgy gomolyog a hajó körül, mintha tengeralatti kráter okádta volna ki, továbbá a vitorlarudakon álló legénység érces, erős hangon elkiáltott szabatos és egyöntetü hurrája, amely oly röviden, ércesen és egyszerre hangzik el, mint egy gyalogezred pompásan sikerült sortüze: valóban lélekemelő, gyönyörü látvány.

A mellékelt képen, amelyen egy árbocos hajó egyik mintegy negyvenöt méter magas árbocának lőporfüsttől körülvett vitorlarúdjai vannak feltüntetve, látható az a helyzet, amelyben a legénység a rudakon kisorakozik. (Raaen Salut.) A másik képen viszont, amely VII. Edvárd angol király koronáztatása alkalmával a spitheadi 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, amelyeknek nincsenek árbocaik.

A szárazföldi embernek fogalma sem lehet arról, mily



FLOTTA-SZEMLE
A SPITHEADI KIKÖTŐBEN



SZALUTÁLÁS A VITORLARUDAKON
(= RAAEN SALUT.)

óriási nehézségekkel jár az és hogy mennyi gyakorlottság, kitünő taktikai ügyesség és a hajó mozdulatainak mily alapos ismerete szükséges ahhoz, hogy a kolosszális acéltömegeket ily szabályos és pontosan kimért körökben horgonyozzák el.

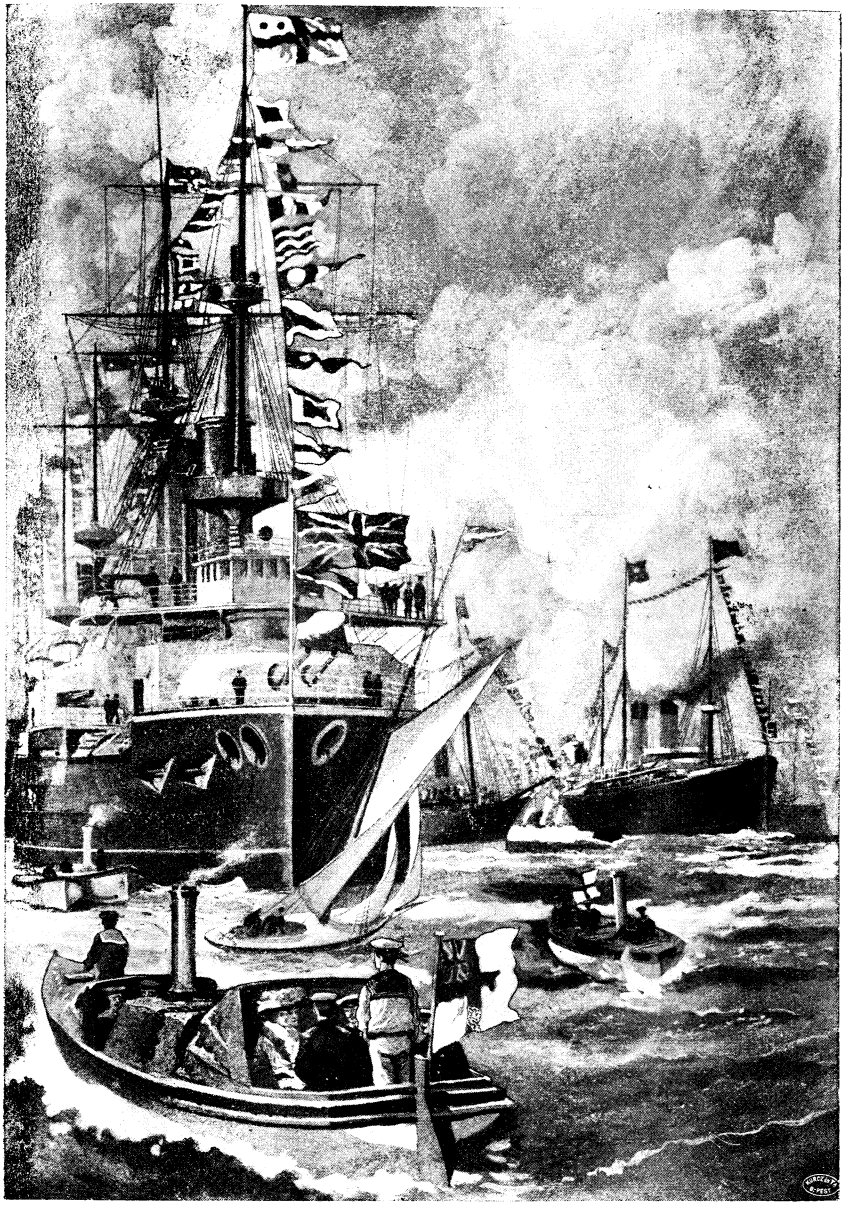
Ha olvassuk, hogy valamely hajó »kikötött« valamely város kikötőjében, akkor értsük ezt úgy, hogy »horgonyt vetett« valamely kikötőben. Mert egy hadihajó, vagy akár jelentékenyebb személyszállító csak a legeslegritkább esetben köti magát a parthoz az e célra fölállított készülékek segélyével. Minden hajó két-három horgonynyal van ellátva, melyeknek nagysága arányban áll a hajó tonna-tartalmával vagyis »deplacement«-jával. Így például az »Erzherzogin Stephanie« hajónak, melynek deplacementja 5060 tonna, 5500 kilogram súlyu horgonya van; a »Leopard«-é 1530 tonnával 1950 kilogramos; a »Blitz«-é 360 tonnával 500 kilogram.

Nem kevésbbé hatalmas az a lánc, illetőleg az a *két* lánc, amely a horgonyokat tartja, és amelynek vastagsága meg erőssége arányban áll a horgonyok nagyságával. Az előbb említett három különböző nagyságu hajó horgonyláncának vastagsága 55 milliméter, illetőleg 35 milliméter és 25 milliméter. Mielőtt a láncokat a hajókon megerősítik, alapos vizsgálatnak vetik alá, amelylyel húzó- vagy ellentálló képességüket teszik próbára. Így például a »Stephania« láncának egy 25 méter hosszu darabja 85.000 kilogram húzó-erőnek kell ellentállania és a lánc három szemének csak 115.000 kilogram súly alatt szabad elszakadnia.

Tekintettel ez óriási súlyokra, meg a haditengerészetnél megkövetelt preciz és pontos manőverezésre, magától értetődik, hogy egy nagyobbszabásu hajó elhorgonyzása nem csekély dolog. Az elhorgonyzás célja ugyanis az, hogy a hajó a kikötőnek valamely pontján, még pedig *pontosan a kijelölt pontján*, megállíttassék és e helyen *tartósan* meg-

erősíttessék. 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 láncok nyomása alatt is az egyik karjával belefúrja magát a a tengerfenékbe és mivelhogy a hajó — habár nagyon lassan — az útját még folytatja, a maga után vonszolt horgony még mélyebben fúrodik a fenékbe. Amikor a hajó véglegesen megállott, azaz arra a pontra jutott, amely a kikötői hatóságok vagy egy több hajóból álló rajt vezénylő parancsnok által számára kijelöltetett, akkor a fölöslegesen kibocsátott láncrészeket visszavonják, azaz ismét fölcsavarják. A tengerfenéken lévő horgony, meg a hajótest között csak annyi lánc marad, amennyi a hajó ide-odafordulhatását 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, épp úgy viharos hullámzásnál *egy* horgony nem elég biztosíték. A szél, meg a hullámzás nyomása alatt a hajó kiemeli a horgonyát a fenékből és »hajtani« kezd, azaz elmozdul a helyéről. Ez pedig különböző okoknál fogva lehet veszélyes. Ugyanis a »hajtó« (helyesebben: hajtott) 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 kap, vagy pedig nekimegy egy másik hajónak, amely esetben mindakettő megsérülhet. Ily esetekben kidobnak még egy horgonyt, esetleg egy harmadikat is. Egyes kikötőkben egészen különös intézkedések kötelezők avégből, hogy a hajó négyszeresen legyen elhorgonyozva. Ez részben olyan



PÁNCÉL-HAJÓ
LOBOGÓDISZBEN

helyeken történik, amelyeken gyakoriak a hirtelen föllépő súlyos viharok, vagy amelyek az óriási forgalomnak csak úgy adhatnak helyet, ha a horgonyzó hajók szorosan egymás mellé feküsznek. Az ilyen kikötőkben az elhorgonyzás úgy történik, hogy a hajó elejét két horgonynyal a tengerfenékhez erősítik, a hajó tatját pedig két hatalmas, férfikarvastagságu drótkötelekkel kötik a parton fölállított vascölöpökhöz. (Rendesen régi és igen nagy kaliberü ágyúcsövek szolgálnak e célra.)

A legerősebb elhorgonyzás dacára is számtalanszor megtörténik, hogy a hajó nincs biztonságban a kikötőben. Ez esetben nem marad más hátra, mint hirtelen gőzt fejleszteni, fölszedni a horgonyokat és kifutni a kikötőből a sík tengerre. E kifutás néha oly sürgőssé válik, hogy a hajónak nem marad ideje a horgonyait fölszedni, hanem »*futni hagyja*« azokat, azaz kioldják a láncokat a hajóhoz erősített kötelékeikből és az egész lánc szintén a tenger fenekére süllyed. A vihar csillapultával a kimenekült hajó visszatér és kiemeli az elsüllyedt láncot horgonyostúl.

Igy például a mi »Saïdá«-nk évekkel ezelőtt Madeirában kénytelen volt horgonyait futni hagyni és haladéktalanul kimenekülni a kikötőből, holott a parancsnok, a tisztikarnak egy része és nagyszámu legénység volt éppen a parton. A vihar oly hirtelen keletkezett és oly vehemens dühvel tört ki, hogy lehetetlenség volt bevárni, míg a parton levők is hajóra szállnak. Három vagy négy napig lavirozott a »Saïda« künn a sík tengeren, míg a kikötőbe visszatérhetett, hogy fölszedje otthagyott horgonyait és tisztjeit. Mi a »Zrinyi«-vel hasonló helyzetbe jutottunk Singapure kikötőjében, ahol már az első ott tartózkodásunk alkalmával volt bajunk a horgonynyal. És nem is a mienkkel, hanem egy *más* hajó horgonyaival. Tudniillik az előttünk fekvő «Leipzig«

német hadihajó elmozdult a horgony-helyéről az erős vihar nyomása alatt. Hasztalanul dobta ki második és harmadik horgonyát is; a hajó kérlelhetlenül hajtott hátrafelé, egyenesen a mi »Zrinyink«-nek. Mi, a »Zrinyi«-n ugyancsak hasztalanul védekeztünk az összeütközés ellen az által, hogy a horgony-láncainkat egész hosszukban kibocsátottuk. Nagyon hosszúra azonban mi sem bocsáthattuk, mert közvetlenül mögöttünk a spanyol »Gerona« horgonyzott, amelyen — látván a mi veszedelmünket — szintén csináltak valami manövert, de hogy *mit csinálnak*, azt nem tudtuk kivenni. Nagyon »spanyolul« volt. Már-már megtörtént az összeütközés a »Leipzig« meg a »Zrinyi« között, amikor ezer szerencsénkre az »első hadnagyunk« által vezetett kitérési-manöver (a parancsnok tudnillik a szárazon volt) fényesen sikerült.

Az első hadnagy ugyanis már a veszedelem kezdetekor azonnal fűttette a kazánokat, hogy a hajó gőz alatti manöverezésre legyen képes. Gépészeink és fűtőink oly derekasan végezték a munkát, hogy korvettánk nem egészen 30 perc alatt »teljes gőz« alatt állott. A »Leipzig« tatja alig volt néhány méterre a »Zrinyi« orrától, mikor a vezérgépész jelentette, hogy: »Teljes gőz!« Egy bravuros és merész fordulattal az első hadnagy kivitte a »Zrinyit« a kellemetlen kettős szomszédságból és néhány száz méterrel odább előkelő exclusivitásban vetettünk ismét horgonyt.

A »Frundsberg«-gel történt Kréta szigetének déli partján, Keraton-Bayban, ahol egy igen vehemens északi vihar elől kerestünk menedéket, hogy eleinte a horgonyaink nem akartak belekapaszkodni a lejtős, sima sziklafenékbe. Amikor aztán nagy küzdelmek árán valahogy fogtak a »vasmacskáink« (?) és már-már biztonságban éreztük magunkat, egyszerre olyan démoni, leírhatatlan vad dühhel támadt reánk az orkán, hogy

mindakét horgonyláncunk 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 fölkorbácsolt tengeren, miközben némileg védve voltunk Kréta szigetének a déli partjain végighúzódó meredek, fekete sziklái által. — — —

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

TISZTELGÉS CSÓNAKBAN
(EVEZŐT FEL!)

IX.

Tisztelgés csónakban. — Sok a hurrah szárazon. — A hadihajó névjegye. — Bemutatkozás. — A suda-bay-i bum-bum. — Kölcsönadott puskapor.

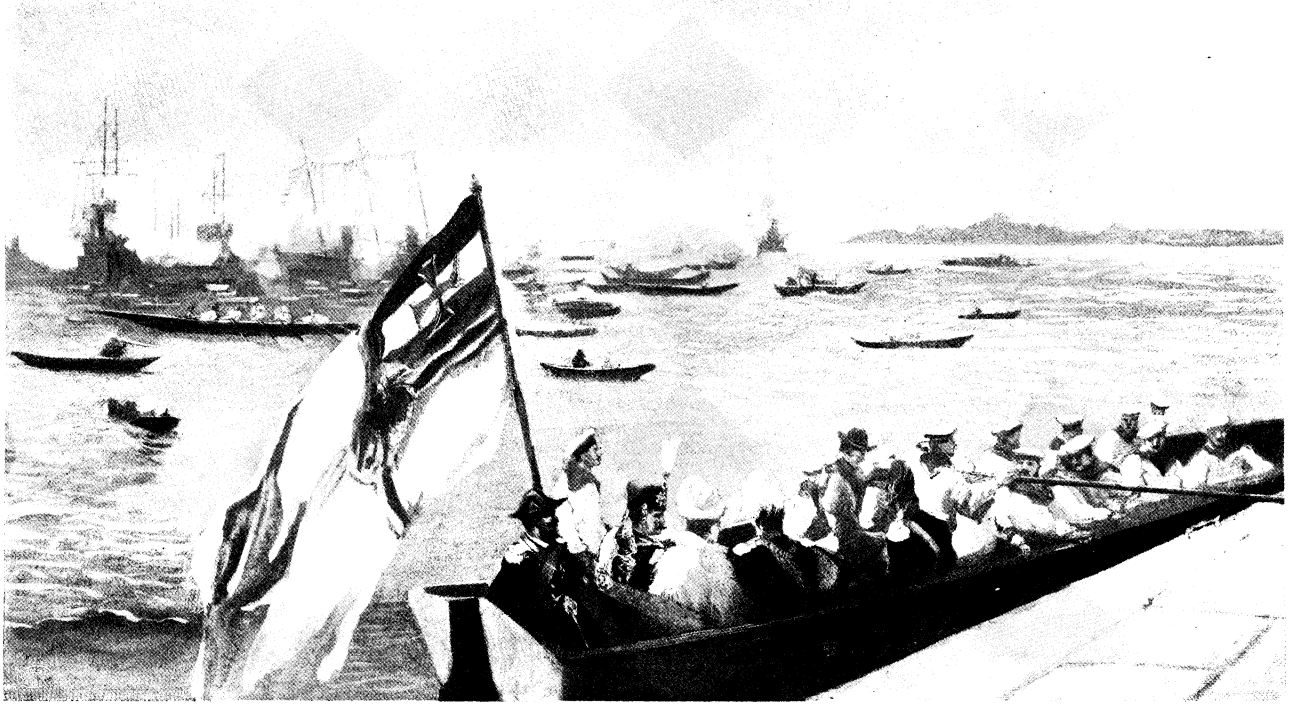
Nemkevésbbé nagy gyakorlottság, ügyesség és az evezők biztos kezelése szükséges ahhoz, hogy a csónakokban történő tisztelgés is simán és baj nélkül menjen végbe. Ha például egy csónak vagy több csónakból álló raj találkozik egy olyan csónakkal, amelyben ugyancsak a legmagasabb, vagy más igen magasrangu személyiség ül, a tisztelgés oly módon történik, hogy evezés közben, húsz-negyven méternyi távolságban az üdvözlendő személy csónakjától a tisztelgő csónakok összes legénysége hirtelen kiragadja a vízből a hosszu, súlyos evezőt és egyetlen lendítéssel beemelik azt végeikkel függélyesen a csónak fenekére, oly módon, hogy azok a lapjaikkal

párhuzamosan állnak egymáshoz. (= Riemen auf!) Csak az uralkodóknak, ezek családtagjainak, meg a haditengerészet főparancsnokának köszönnek úgy, hogy a csónakban ülők egész személyzete föláll, arccal az üdvözlendő személy felé fordul és állva marad addig, amíg a csónakok egymástól eltávolodtak; más főranguaknak a köszönés abban áll, hogy az evezést abban hagyják és az evezőket »laposra fektetik« (= Riemen platt!) a csónak peremén, és ülőhelyzetben arccal feléje fordulnak.

Mind e mozdulatok a legnagyobb precizitással és a lehető legkisebb zajjal történnek. A szükséges vezényszavakon kívül egyetlen fölösleges mozdulat sem történik. Egyáltalában jellegzetes a tengerészetre, hogy minden tényked és, legyen az akár az árbocokon vagy a csónakokban, akár a födélzeten vagy a szárazon, mindig és mindenben nyugodtan, másodpercekre kiszámított pontossággal folyik le; emellett gyorsan, exakt és preciz.

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

Nos, én megnyugtathatom az ilyen tünődőt, amennyiben



II. VILMOS CSÁSZÁR
ÉS KISÉRETE CSÓNAKON

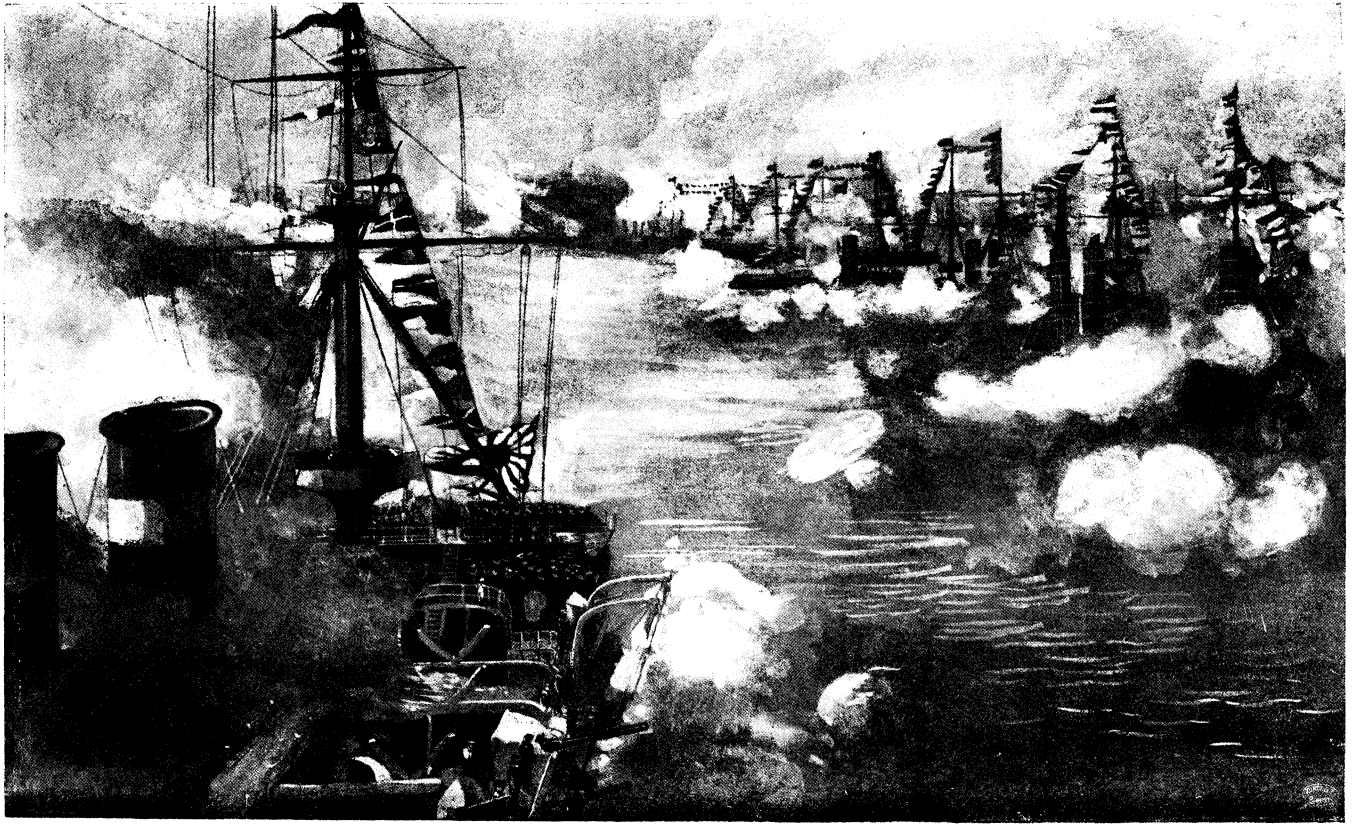
fölvilágosítom, hogy a földgömb bármely tengerész nemzetének a hajóin jelentékenyen kevesebbet hiphipeznek, mint a tavakon meg patakokon evezők legkisebb társulatában is. A hadihajókon ugyanis a fent leírt eseteken kivül valóban csak a legritkább esetekben hall az ember hurrázni. Sőt a különböző nemzetek tengerész-klubbjaiban 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: búcsu a hazai kikötőtől igen hosszura tervezett utazás előtt, vagy üdvözlése a kikötőnek egy ilyen útról való hazatérés után; vagy ha valamely parancsnok a hajó leszerélése után búcsuzik a legénységtől. Ez eseteken kivül azonban sapkalengetésnek meg ordítozásnak hadihajón nincs helye. És ha valakinek eszébe jutna ezen alkalmakon kivül is hip-hipezni, akkor azt az illetőt oktalan kiabálásért egyszerüen becsuknák...

Azok a pontosan meghatározott szertartások, amelyek az idegen nemzetekkel való érintkezések alkalmára elő vannak irva és évszázadok óta szokásosak, teljesen okadatoltak. Idegen kikötőben valamely idegen hajó egy darabot jelent abból a nemzetből, amelyhez tartozik vagy hivatalos jellegü magasrangu személyiséget, akinek a névjegye a *hajó lobogója*. Ez a lobogó mutatja meg, hogy ki az az idegen úr. Éppen ezért ennek a személyiséget ábrázoló lobogónak a bemutatása szertartásos és ünnepélyes.

Mondjuk, hogy valamely hadihajó olyan időben vet horgonyt valamely kikötőben, amikor a nap még fenn van az égen, akkor a horgonyzó hajó, amelynek keresztárbocán a nemzeti lobogó leng, fölvonja a hajó orrára is a saját lobogóját, a nagy árboc csúcsára pedig annak a nemzetnek a lobogóját, amelynek kikötőjében tartózkodik. Az eljárás

persze komoly és szertartásos: amely pillanatban lezuhan az óriási horgony a tartó láncairól, ugyanabban a pillanatban érinti a fölvont idegen lobogó a középárboc csúcsát és ugyane pillanatban dördül el az első ágyúlövés, amelyet tizedmásodpercekre pontosan beosztott időközökben követ még húsz ágyúlövés. Az utolsó ágyúlövés eldördülése után bevonják a fölösleges lobogókat és nem hagyják oktalanul künn lógni, mint teszem föl minálunk — a szárazföldön, — ahol például egy oly nagy és emlékezetes ünnep tiszteletére, mint Kossuth Lajos születésének évszázados emlékére fölvont lobogókat már napokkal előbb kitűzzük házainkra és ott hagyjuk lógni meg szomoruan ázni hetekig a nagy nap után. Hát hogyan legyen akkor a lobogónak a szimbolumhoz kötött lelkesítő hatása, ha egy nagy és emlékezetes esemény alkalmára azon célból kitűzve, hogy a megpillantása mindannyiszor emlékeztessen bennünket a nagy nap jelentőségére, napokig hagyjuk 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 nyolc nappal később is éppen úgy künn lóg, mint a nagy ünnep napján! Nem is szimbolum az többé a nyolcadik napon, hanem szines — vászondarab!

Térjünk vissza a hajó lobogójához. Tegyük föl, hogy a hajó későn este érkezett a kikötőbe, amikor hiába hord lobogót, hiszen a sötétben úgy sem látják a színét, akkor ez a hajó már napfeljöttekor fölvonja ismertető lobogóját, hogy a kikötőnek valamint a környezetének tudtul adja, hogy miféle nemzetbeli. A lobogónak *ez* a fölvonása minden ceremónia nélkül történik. Néhány perccel azonban reggeli 8 óra előtt bevonják a lobogót, hogy aztán 8 óra, 0 perc és 0 másodperckor — egyidejüleg a földgömb bármely pontján tartózkodó hajókkal — hivatalos szertartással mutassa be



PÁNCÉL-FLOTTA LOBOGÓDÍSZBEN,
AMINT SZALUTOT LŐ

legbüszkébb szimbolumát. Ezt a szertartást követi néhány perccel később az idegen kikötőt üdvözlő szertartás, a 21 ágyúlövéssel.

Hogy ez a szertartás nem történik mindig mulatságos quiproquok nélkül, mutatja a következő eset: Egy korvettánk több évvel ezelőtt Kréta szigetén Suda-Bayban horgonyzott. Mint tudjuk, a nemzetközi tengerjog értelmében a korvetta parancsnokának meg kellett volna adnia a szokásos territoriális salutot a 21 ágyúlövéssel. Ezt a salutot azonban az illető kikötő erődjének, vagy egy esetleg ott horgonyzó nemzetbeli hadihajónak viszonoznia kell, miközben viszonzásul a tisztelgő hadihajónak lobogóját vonja föl árbocára. Ha a megérkező hajó parancsnokának biztos tudomása van arról, hogy az általa adott salutot sem az erődről, sem valamely hadihajóról nem viszonozhatják, akkor a salut megadása kényes dolog. Olyan az, mint két férfiu között a nem viszonzott köszöntés.

Az említett korvettának parancsnoka véletlenül nem talált török hadihajót Suda-Bayban; innen tehát nem várhatott viszonzást. Hogy egy erőd van Suda-Bayben, azt tudta; de hogy az az erőd tud-e 21 ágyúlövést visszaadni, azt már kétségbe vonta. Először is, mert tudta, hogy Suda-Bay török; másodszor pedig, mert tudta, hogy Suda-Bay 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 ágyu is, meg lőpor is, akkor meg nincs tüzérség kéznél; és ha mind a három megvan, akkor még sem lehet lőnni, mert a tüzértiszt nem hagyhatja el a szobáját, mivelhogy nincs csizmája.

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

Reggel nyolckor 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 felöl. A török tiszt azonban angolul felelt a francia kérdésre. Véletlenül parancsnokunk nem beszélt angolul s így a mellette álló tisztet bizta meg, hogy kérdezze meg a törököt. mi lesz a saluttal?

Tisztünk szépen szótagolt angol nyelven kérdezte meg a törököt: »Ha mi megadjuk a kommanderenek a salutot, fogja-e ő azt viszonozni?«

A török tiszt válasza ez volt: »Commander 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 csinálok bum-bumot, csináltok ti is bum-bumot?)

— Oh yees! — mondá a török, nagyot lélegezve örömében, — we make bum-bum!!

Igy aztán megesett a hiressé vált sudabayi bum-bum . .

Jellemző és az akkori viszonyokat is jól megvilágító kis intermezzó az, amely egy francia és egy angol hadihajó között történt régebben a nyilt tengeren.

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

Az angol-francia háboru befejezése után történt, — hogy az angol-francia partok közelében két e nemzetbeli

hadihajó találkozott a nyilt tengeren. Az angol hajó előárbocán altengernagyi lobogó lengett, annak jeléül, hogy a hajón altengernagyi rangban álló tiszt tartózkodik. Ugyancsak a nemzetközi tengerjog értelmében a francia hajó üdvözli az angol tengernagyot, azaz hogy felvonja előárbocára az angol altengernagyot megillető lobogót és megadja hozzá az előirt számu ágyulövéseket, mondjuk, hogy tizenhármat.* A salut befejeztével bevonja az idegen lobogót és várja a viszonzást.

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

A francia hajó ekkor felvonja a »megszólító lobogóját« és udvariasan kérdi az angoltól, hogy miért nem viszonozza az üdvözlést?

»Elfogyott a puskaporunk« jelzi vissza az angol.

Egy perccel később ágyúgolyó süvített az angol hajo árbocai között; ezzel egyidejüleg következő jelzés jelent meg a francia hajón:

»Álljanak meg; kölcsönzünk Önöknek a szükséges lövésekhez elegendő lőport. És ha akkor sem lőnek, majd mi lövünk!«

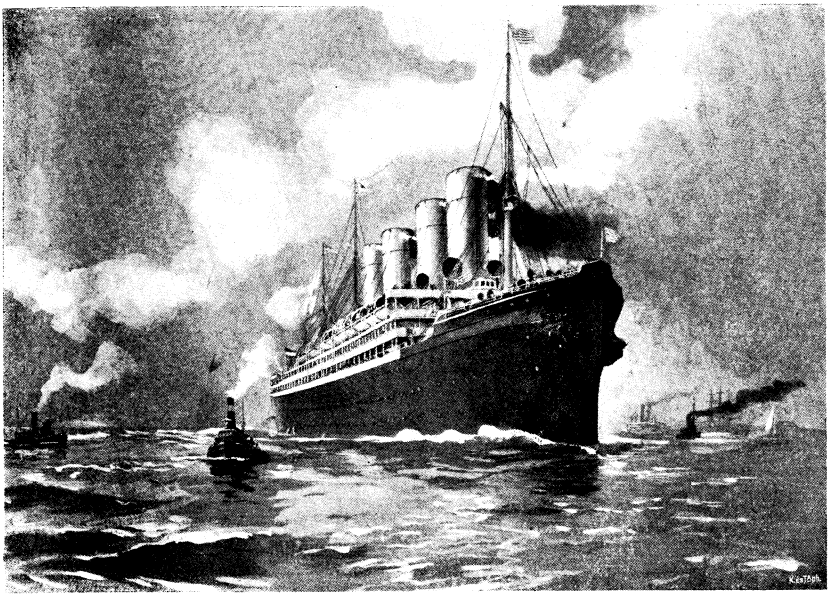
Az angol hajó megállásra fordította a vitorláit, bevárta az oldala alá evező francia csónakot, amely a lőport hozta, fölvonta a franciák lobogóját és »udvariasan« viszonozta a köszönést.

Akkor ugyanis még nagy »gloire« környékezte a francia trikolort!

* Nemzetközi megegyezés szerint az üdvözlő ágyulövések száma következőleg van megállapítva: Uralkodóknak és a nemzeti lobogóknak huszonegy lövés dukál; miniszteréknek, kardinálisoknak, nagyköveteknek stb. tizenkilenc; tengernagynak, táborszernagynak stb. tizenhét; ellentengernagynak, altábornagynak tizenöt; altengernagynak, tábornoknak tizenhárom; sorhajókapitánynak, ezredesnek, főkonzulnak tizenegy, stb.

III.

A KERESKEDELMI TENGERÉSZET



A „KAISER WILHELM II."

Személyszállítók.

Német, francia, angol, olasz és osztrák hajók. — Az úszó kastély. — Napirend az Oceánon. — Menu az „Oldenburg"-on. — Menu a hadihajón. — Találkozások régente és manapság. — A III. osztályon. — Egy epizód.

Hogy a »civil« tengerészettel is megismerkedjünk nagyjában, vállalkozzunk egy kirándulásra, pl. a közeli — Japán partokra. Azért mondom: közeli, mert mai közlekedési viszonyainknál fogva az egész utazás Budapesttől Jokohamáig alig több egy kirándulásnál, anélkül, hogy igénybe vennők a Moszkva—Vladivostocki trans-szibériai vasutnak mintegy 14 napra terjedő szárazföldi útvonalát. Tengeren sem venne igénybe több időt, mint amennyi kellett pl. az édesapámnak Szilágysomlyóról Budapestre az ő fiatal korában. (Igaz, hogy az öreg úr ma — 85 éves.)

És ha már hajón utazunk, engedtessék meg nekem az

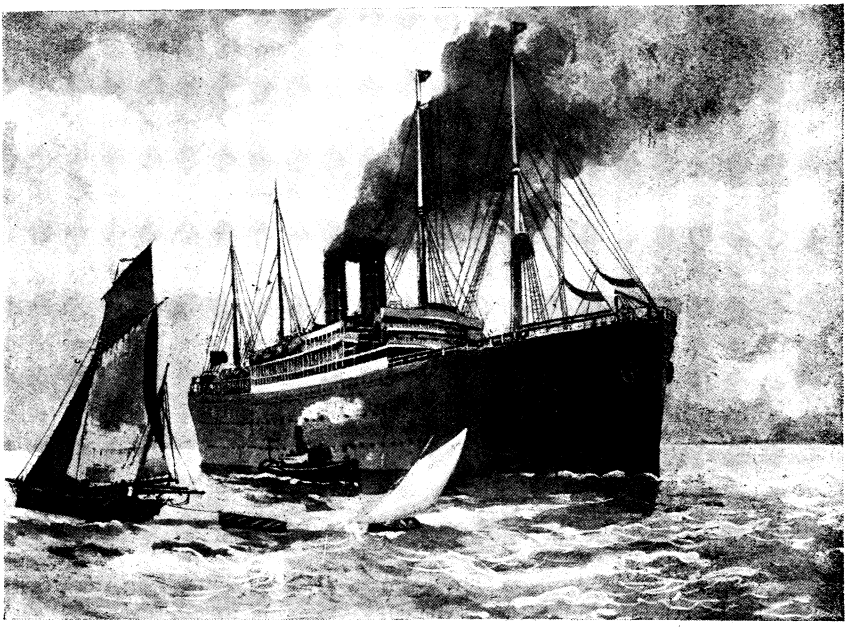
a tanács — és szíveltessék is meg ez a tanácsom, — hogy szálljunk a Norddeutsche Lloydnak valamelyik újabb keletü személyszállító hajójára, pl az »Oldenburg«-ra, a »Deutschland«-ra vagy »II. Vilmos«-ra. Indokolni akarom, hogy miért ajánlok német hajót. Azért, mert amint — kevés kivétellel — mindamaz intézmény, amely *német*, Európa és Amerika többi nemzetééhez hasonlítva határozottan a *legjobb* és legmegbízhatóbb, úgy a kereskedelmi tengerészet terén is határozottan a legkiválóbb és legmegbízhatóbb, ami német. Az előkelő német tengerészeti társulatok hajói jóval felülmulják a más nemzetbeli hajótársulatok hajóit biztonság, kényelem és minden egyéb dolgában.

A Norddeutsche Lloyd hajói kevés kivétellel mind új keletüek; tágasak, kényelmesek, mintaszerűen tiszták és az elemi eshetőségekre való tekintettel a legpontosabbak. Az élelmezés elsőrendü, a legénység fegyelmezett és tisztességtudó, a tisztikar pedig előzékeny, figyelmes és udvarias. Persze oly értelemben, ahogyan a német előzékeny és udvarias szokott és tud lenni.

A francia társulatok legelőkelőbbje: a »Messageries Maritimes« (rövidítve: »M. M.«) hajói között megtartott több elavült régi berendezésü hajót is. Elég fényüzéssel vannak berendezve, de nem föltétlenül tiszták. Az élelmezés középszerü; sok cifraság 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 — 30 évnél fiatalabb nőkkel szemben (ha elég előnyös a külsejük). Egy tekintetben előnyösen különböznek a többi társulatoktól: a table d'hote-nál teljesen az utas diskréciójára bízzák az elfogyasztandó bort és cognacot.

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

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«) épp úgy a nyakára nőttek »Old-England«-nek, mint sok-sok minden más »made in Germany«. A társulat, amely egy-



A „CELTIC"
ANGOL SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ

kor egész Keletnek és Délnek hajózását tartotta a kezében, ma már nagyon háttérbe szoríttatott a németek által. Mondhatnám, hogy kizárólag az a nagyszámu hivatalnoksereg veszi igénybe a hajóit, amelyet az angol kormány az anyaországból és a földgömb különböző pontjain levő gyarmatairól ide-oda el- és áttranzferáltat. Ezek ugyanis hivatalból kötelesek a P. &. O. hajóit igénybevenni. Önkénytesen azonban

vajmi kevesen szánják rá magukat a rövidsége ellenére is hetekig eltartó rengeteg útra.

A P. & O. hajói többnyire kiérdemült fregattokra emlékeztetnek. Fölösleges fényűzés ugyan nincs rajtuk, de annál kevesebb a kényelem, amelynek hiánya ritkán párosul a föltétlen tisztasággal. A legénység goromba, a tisztikar gőgös, a stewardok pedig zsarolnak és arrogansok. Mind a három kategoria megegyezik abban, hogy az utast, kivált ha nem angol, alsórendü — árunak tekinti. Az élelmezés minőségét legjobban jellemzi angol mivolta.

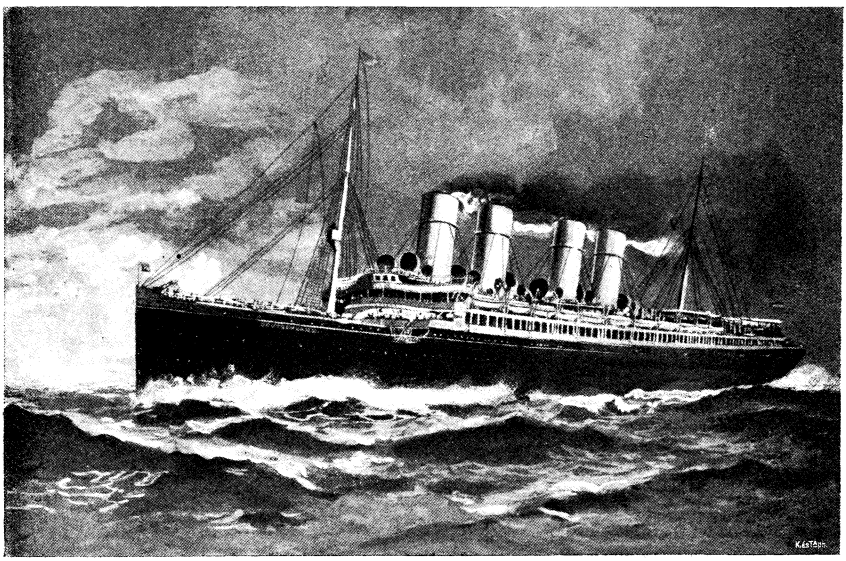
Az osztrák hajók olyanok, mint az olaszok. Kivül-belül, élelmezésben és társadalmi életükben annyira azonosak, hogy csupán a lobogó színe különbözteti meg őket. A középszerűség színvonalán állnak mindenben; elég gyorsak, elég kényelmesek, elég megbizhatók; aki pedig szereti a bécsi konyhába ojtott olasz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

Mégis van *egy* különbség az olasz meg az osztrák hajók között: az olasz hajókon ugyanis *nápolyi* dialektusban beszélik az olaszt, az osztrák hajókon a *velencei* dialektus járja.

Ez okokból ajánlom a Norddeutsche Lloyd egyik szép hajóját. Hajózzuk hát be magunkat a »Deutschland«-ra.

Már hajóraszálláskor kellemesen vagyunk meglepve. Mekkora dimenziók, micsoda impozáns nagyság, milyen elevenség és tisztaság. A 208 méter hosszu és 21 méter széles óriási területü fedélzet ragyog a minuciózus tisztaságtól. A számunkra beosztott kabin — azaz most már nem lévén hadihajón, tehát nem kabin, hanem kajütt, — tágas, világos, kényelmes, sőt fényűző. Annak a bizonyos ismeretes émelyítő és gyomorfölforgató specificus hajószagnak nyoma sincs. Kérdéseinkre a személyzet szívesen és udvariasan válaszol és egyszer sem mondja: »Hallja, izé, szárazföldi patkány!«

A sík tengerre kiérve, ahol 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 köpőedényhez, hogy megadjuk az Oceánnak, ami az Oceáné. Óh nem! *Egyelőre* még elég »tengerszilárdak« vagyunk, mert a hatalmas hajó olyan nyugodt méltósággal siklik tova a hullámokon, hogy alig



A „DEUTSCHLAND"

érezzük nyugodt és szelid himbálását. Igaz, hogy a hajó »tele van«; azaz hogy 16.000 tonna teher van a gyomrában, amely súly oly mélyen nyomja le a vízbe, hogy nem kevesebb, mint 23.000 tonna, azaz kétmilliótháromszázezer kilogramm vizet szorít ki a helyéből. Már pedig »nagyra nőjjön« az a hullám, amely ekkora súlyt megtáncoltat! Más tekintetben is megnyugtat bennünket a hajó biztonsági berendezése. Az egész hajó huszonnégy kettősfenekü és egymástól teljesen

független vízmentes cellára 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, amelyek óránként *négymillió liter vízzel* is képesek megbirkózni.

Mintegy ezer utas van a hajón, azok között az 530 emberből álló személyzet fel se tünik; annál kevésbbé, mert ezeknek túlnyomó nagy része lenn a gépeknél, kazánoknál és szénraktáraknál van elfoglalva.

Hajónk gyorsan halad hosszúra tervezett pályáján. Óránként 23 mértföldet teszünk, akár egy gyorsjáratu torpedónaszádon. De nem csoda: 33 ezer lónak az indító erejével dolgozik a kolosszális gépkomplexus lenn a hajó mélyében. Ezt a komplexust tizenhat kazán látja el gőzzel, amelyeket összesen száztizenkét helyen fűtenek 8000 □-méternyi tüzelő felületen, miközben 130 tonna szenet fogyasztanak el naponként. Annyit, amennyi Budapesten 2600 család számára elegendő tüzelőanyag egy hideg téli napra.*

Rendkivül kellemes az a tágas, szabad terület, amely lehetővé teszi a teljesen szabad mozgást. Ha elgondolom, hogy évekig éltem olyan hajókon, amelyeknek fedélzetén a megkötözött ágyúk, fedélzetre beemelt csónakok, kötélcsomók stb. között alig lehetett pár lépést tenni a külömben is sikamlós-vizes, lejtős deszkákon, és most magam előtt látom ezt a *160 méter hosszu* sétateret, hát valósággal elfog a — kóborlási ösztön.

Amily impozánsak és nagyméretűek a hajó arányai, épp

* Tájékoztatásul és összehasonlítás végett megemlítem, hogy egy I. osztályu Woolf-Compound mozdony vonóereje 500—540 Pf.; a gőznyomás 13 atmoszféra; 80—90 kilométer óránkénti menetsebességnél és maximális terhelés mellett 1200—1500 kilogramm szenet fogyaszt; a fűtőfelülete 135 m^2. Ime, mily elenyészően csekély méretek az I. osztályu gőzhajók arányaihoz képest.

oly fényűző és gyönyörü a többi berendezés is. Az óriási szalon pazar fényűzéssel van berendezve; az étterem, a zongora, — dohányzó — és a játszótermek mind megannyi acélba, peluchebe és selyembe öntött és vont remekei a német iparnak és művészetnek. A termek födélzetén lévő freskók egy-egy vagyonba kerültek. Az utasok kényelméről, kellemes tartózkodásáról olyan mértékben van gondoskodva, mint ahogy 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 nagyszabásu méreteivel azonos az *idő beosztása* is; vagyis ennek sincs megszabott határa. Az utasok úgy élnek, mintha a nap nem 24 órára beosztott időmérték lenne, hanem egyetlen időköz, amely kezdődik a hajóralépéssel és végződik annak elhagyásával. Az utas csak *egy* kötelességet és föladatot ismer: hogy ezt az időközt valamikép kitöltse evéssel, társalgással, alvással és semmittevéssel. Ez a fogalom: »dolgozni«, az utas előtt egészen ismeretlen. Legalább gyakorlatban az. Pedig csaknem mindenki, aki hosszabb oceáni útra indul, egy tonna »jó szándékkal« hajózza be magát. Hogy mi mindent fog ő majd a hajón elvégezni: fog írni, kidolgozni, komponálni stb. stb. És mikor hozzá akar fogni, akkor veszi észre, hogy abszolute semmi munkakedve. Már az is sok, ha egypár jegyzetet csinál, vagy hozzáfog hazaírandó leveleiben a — megszólításhoz. A fölkiáltó jelen túl csak kevesen jutnak. Én, aki éveken át a legtevékenyebb szellemi életet és munkát voltam kénytelen kifejteni a hadihajókon, tekintet nélkül viharra, szélcsendre, páncélosra vagy vitorlás hajóra, annyira elvesz-

tettem minden munkakedvemet, önfegyelmezettségemet és energiámat, amint csak pár napra kerültem valamely személyszállító hajóra, hogy képtelen voltam egyetlen betünek megírására, vagy egyetlen beteg panaszának türelmes végighallgatására. A tenger az ő soha meg nem szünő játékával és változataival, a hullámok zajlása, szétömlése és egymásra tornyosulása, meg sistergő, morajló habozása, meg aztán az abszolut gondtalan élet, az előkelő, jól nevelt (vagy ilyennek mutatkozó) nagy társaság, aztán a sok evés, ivás, játék, séta stb., stb. még a kevéssé impresszionábilis embernél is a közérzületet oly sajátszerüen kellemes, lanyha, mondhatnám: önfeledt lelki állapotba és kedélyhangulatba tereli, hogy nem csuda, ha a legjobb szándék mellett is nem marad egyébre 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, amelyet korán reggel adnak. Reggeli után séta, fürdő, zongora, játék, koncert, olvasás. Tizenegykor második reggeli, hangversenynyel egybekötve. Kevés ugyan (a reggeli), de polgárember lakodalma napján sem lát különb 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 üzsonna és héttől nyolcig a »piéce de resistence«, a nap legnehezebb órája: *az ebéd*. Nagy toilettben a nők, dekolltálva, az urak frakkban; aztán hajókoncert. Esti kilencig séta, zongora, játék, stb. És hogy ne muljék el a nap minden élvezet nélkül, féltizenegykor tea (sör, sandvich, sonka). Másnap reggel pedig elölről kezdődik ugyanez a napi beosztás.

Nem kell azt hinni, hogy ez a napirend tréfás túlzása a kereskedelmi hajókon utazók napi foglalkozásának. Személyszállító hajókon (az előkelőkön) így tölti a napot minden utas, aki 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* kiszegezett étlapját. Az étlap elegáns és ízléses nyomtatvány, amelyet minden nap a hajón készítenek a gyorssajtón.

I. Reggeli. (Breakfast.) *Idő: 8 órakor.* Kávé, tea, kakaó, csokoládé, tejfel, tejszín, vaj; narancs, sárgadinnye, szilva; rizs tejben, dara, (magyarul: griz); füstölt hering, szardinia; filet, ürücottelett, bécsi snicli; friss kolbász, sült sonka, angol szalonna; tojás (héjában, vagy rántva és sütve, olasz-módra); tojáslepény gyümölcsízzel; hideg borjusült, pácolt nyelv; pirított bisquitt, száraz sütemény, marmelade, gelée.

II. Tiffin. Idő: 1 órakor. Lencseleves, marhahúsleves; ürücomb angol módra, magyar gulyás; narancskompót, narancskrém, kávé, tea, vaj; hideg étkek *kívánság szerint;* vesztfáli sonka, pácolt nyelv, kolbász, mortadella; csirke, ruca, libasült, szardinia, angolna olajban, füstölt lazac, olajbogyó, apró retek, ugorka, mixed pikles; burgonya, bab, olasz- és francia-saláta; sajtok (eidami, Lloyd, svájci).

III. Ebéd. Idő: esti 7 órakor. »Erőleves« rizszsel; halfilét rákmártással; Chateaubriand, vegyes saláta; pácolt nyelv lengyel-módra; pulykapecsenye, cseresznye kompót, fejessaláta; csokoládépudding vanilliamártással; fagylalt, gyümölcs; deszert, kávé.

És most tessék ehhez hozzáképzelni a nagyválasztéku francia, rajnai és spanyol borokat, a müncheni és pilseni sört; a konyakot, 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 végigesszük!

Összehasonlításul fölsorolom most egy hadihajó menüjét, a tisztikarét. Nem kötöm a menüt sem bizonyos hajóhoz, sem helyhez, sem időhöz. Legyen az akár a nyolcvanas, akár a kilencvenes évek elején, akár télen, akár nyáron, akár az Atlanti Oceán északi részén, akár az Indiai Oceán közepén. Tehát:

I. Reggeli. (Breakfast.) *Idő:* amikor az ember éppen hozzájut. Egy pléhdobozban van egy sárgás-barna szinű, sajátságos illatu, nyúlós és tapadós anyagi az étlapon »*condensált svájci tej*« név alatt szerepel. Ebből az ember kivesz egy-két kávéskanálnyit, önt hozzá a csészébe 100—150 gramm meleg vizet és fölkeveri. Aztán önt hozzá egy barnás-fekete szinű 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, aki megverte a feleségét, azért, mert fölébresztette, holott éppen kávét 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: konyak szifonnal. Az ember, illetőleg a tiszt, ilyen időtájt lekiabál a fedélzetről a korridorban tartózkodó inasának: »Hej, Giacomo, egy pohár szifont egy ujjnyi konyakkal!« Giacomo egyetlen egyszer sem mulasztotta el megkérdezni: »Sior, hogyan parancsolja az ujjnyi konyakot? Így? (mutatta a *vízszintesen* tartott ujját); vagy így? (*függélyesen* lefelé tartván az ujját).

II. Ebéd. (Dinner.) Idő: Déli 12 óra 0 perckor. Rizsleves (365-ször évenként; szökőévben 366 szor); szálakra szétfőtt marhahus, garnírozva rizszsel (de nem mindennap; hetenként kétszer burgonyával); marhasült valamilyen anyagból (néha mikroszkop segélyével sem tudtam megállapítani, hogy vesepecsenye-e, vagy — fogoly?); szárnyas, olasz salátával, sok olajjal, ecet nélkül (azóta kést fogok mindenkire, aki 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:* $^1/_2 7$ *órakor.* Risotto (365-ször évenként); »ombolo« macaronival (183-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 kihuzták az üvegből, a sör fehér haboszlopban futott ki az üvegből); isztriai bor (ezt a bor—zasztó italt fiatal tengerész koromban ecetben oldott — suviksznak néztem és ittam).

Az asztalnál minden ember fölött ott lógott egy úgynevezett »piatto pendolo«, a lógó tányér; kettős lapu fatálca, amely láncon lóg le a tetőről és amelybe lyukak vannak vágva az üveg és a poharak számára Asztal és székek csavarokkal vannak a padozathoz erősítve; az abrosz pléhkapcsokkal van hozzászorítva az asztalra. Minden étkező előtt lécekből csinált kis négyszegletü farekesz áll, amely rekeszen belül helyezik el a tányérokat és evőeszközt. E rekesz nélkül egy darabka sem maradna meg az asztalon, a hajó erős hánykolódása miatt. Világítás: egy vagy két olajlámpa erősen himbálózó állapotban, amelyek rendesen jobban füs-

töltek, mint világítottak. (Olaj csak kevés csepegett az asztalra vagy a tányérokra.) *

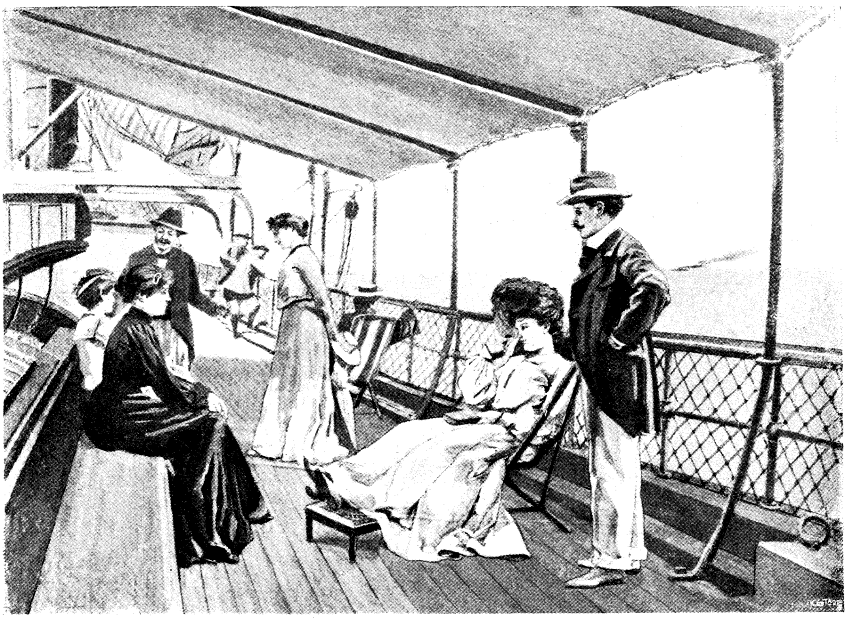
Térjünk vissza a »Deutschland-«ra és folytassuk utunkat.

Ebéd végeztével a társaság az ilyenkor szokásos »emelkedett« hangulatban van (utalok egy bankettre a Hungária külön termében, vagy egy főispáni ebédre a szatmári Nagykoronában). A társaság nagyobb része a fedélzetre vonul, hogy gyönyörködjék a szép, holdvilágos, csendes éjben, a zenekar valcereiben, a hölgyek toilettjének azon részében, amelyek hiányzanak; az urak flirtelnek, a nők affektálnak, az esetleges tudósok (és melyik német hajón nincsenek tudósok?) fontoskodnak és nagyképűsködnek; a vállalkozó fiatalság táncra perdül (Németországban még létezik ez a »fossil« faj!); ének- és zeneművészek meg művésznők néhány tucat 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 a scat szépségeit.

A regényes hajlamúak meg az inkognitó-utazó novellaírók átnéznek a második és harmadik osztály utasai közzé. Különösen a harmadosztályu utasok iránt érdeklődnek sokan. Remélik, hogy kötetekre való anyagot észlelhetnek és gyűjthetnek ott. Sajnos, nincs ott semmi érdekes. Az urak ugyanis elkéstek egy kicsit. Harminc-negyven évvel ezelőtt kellett volna megtenni ezeket a megfigyeléseket, amikor még vitorlás hajókon jártak a kivándorlók, és amikor 40—50 nap kellett

* Mint említém, így volt az még a 90-es évek elején. A modern fölszerelésü páncélhajókon minden tekintetben és mindenben lényeges a változás. De azért meg vagyok győződve, hogy mi mindnyájan, akik még részt vettünk az ombolóban, meg a farekeszes-terítékekben, örömmel emlékszünk a — régi jó időkre, a tengerészet lovagkorára.

Brémától New-Yorkig és 150—170 nap Ausztráliáig. Abban az időben a gyérszámu utasok a hetekig tartó utazás végtelen unalmában eseménynek tekintették a legcsekélyebb dolgot, amely egypár percre megszakította az unalom és egyformaság hosszu fonalát. Egy cápa a hajó közelében, vagy a napfényben játszadozó delfinek csoportja épp oly

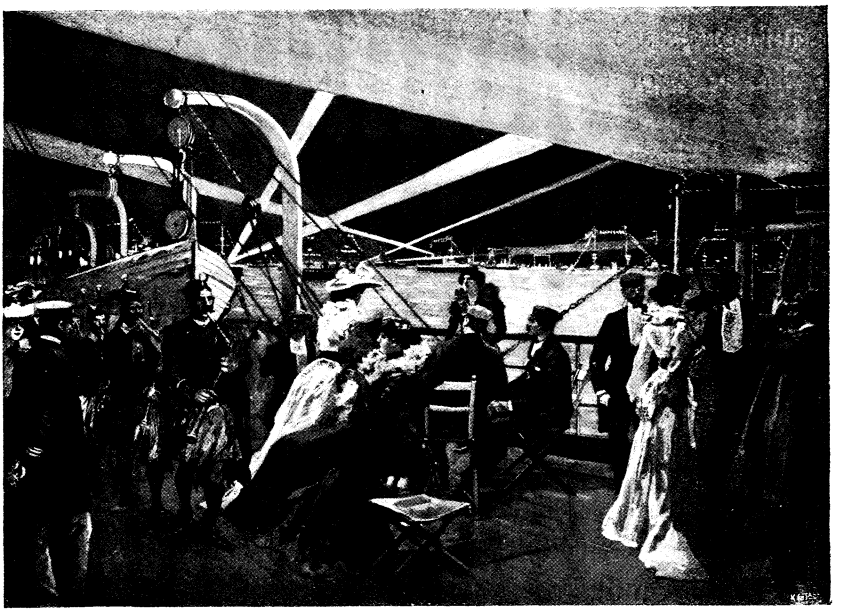


AZ ELSŐ OSZTÁLY FEDÉLZETÉN

érdeklődést keltett, mint egy árboc-csúcs vagy egy füstoszlop a messze szemhatáron. Az a hajó, amelyhez az árboc-csúcs tartozott, vagy amelyiknek kürtőjéből a füst felszállt, még a szemhatár nivója alatt állott, amikor már megindult a fogadás, a totalizatőr: milyen nemzetiségü az a hajó a távolban? fognak-e vele találkozni? Ha igen, hány óra mulva? Ha aztán a két hajó találkozott, oly módon üdvözölték egymást,

és úgy örvendeztek egymásnak, mint ahogyan két jó ismerős örvend egymásnak valahol a külföldön, távol az otthontól. 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 »helyzet?« (Tudnillik déli tizenkét órakor a szélesség és hosszúság melyik fokát állapították meg?) Milyen az időjárás meg a tenger ott, ahol átjöttek és minők a kilátások? És aztán melegen elbúcsúzva egymástól, folytatták útjokat. Az unalomtól és egyhangúságtól meggyötört utasok napokig kérődztek egy ilyen jelentéktelen esemény által eredményezett thémákon.

Ma pedig az utazás rövid tartama úgy ki van töltve a hajó önmaga nyújtotta eseményeivel, meg a hivatalos napi programmal, 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 feltünő 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 kiváncsiak semmire. Mindenki pozitive tudja a maga dolgát és siet a maga dolga után. Maholnap — hála legyen érte a »dróttalan Marconi«-nak — az oceánon utazó üzletember az oceán közepén fogja megtudni, hogy »milyen volt a budapesti tőzsdén a déli zárlat: lanyha-e vagy szilárd?« A családapa néhány ezer mértföldre a partoktól tukozódhatik otthon hagyott családjának állapota felől és a megszokott háziorvosnak — aki hosszu útra ment — a nyilt oceánról sürgöny útján kérhetjük ki a tanácsát egy hirtelen föllépő megbetegedés esetében.



HANGVERSENY ÉS KIVILÁGÍTÁS
A KIKÖTŐBEN

Ma már nincs semmi poézis a fedélzetközi* utasok között. A kifizetett útiköltséget a hajótársulatok, különösen a németek, becsületesen megszolgálják. A harmadosztályu utasoknak tágas, kényelmes és tiszta helyiségek állnak rendelkezésökre; az ellátás a költségekhez arányítva, kitünő; az eledelek 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.

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

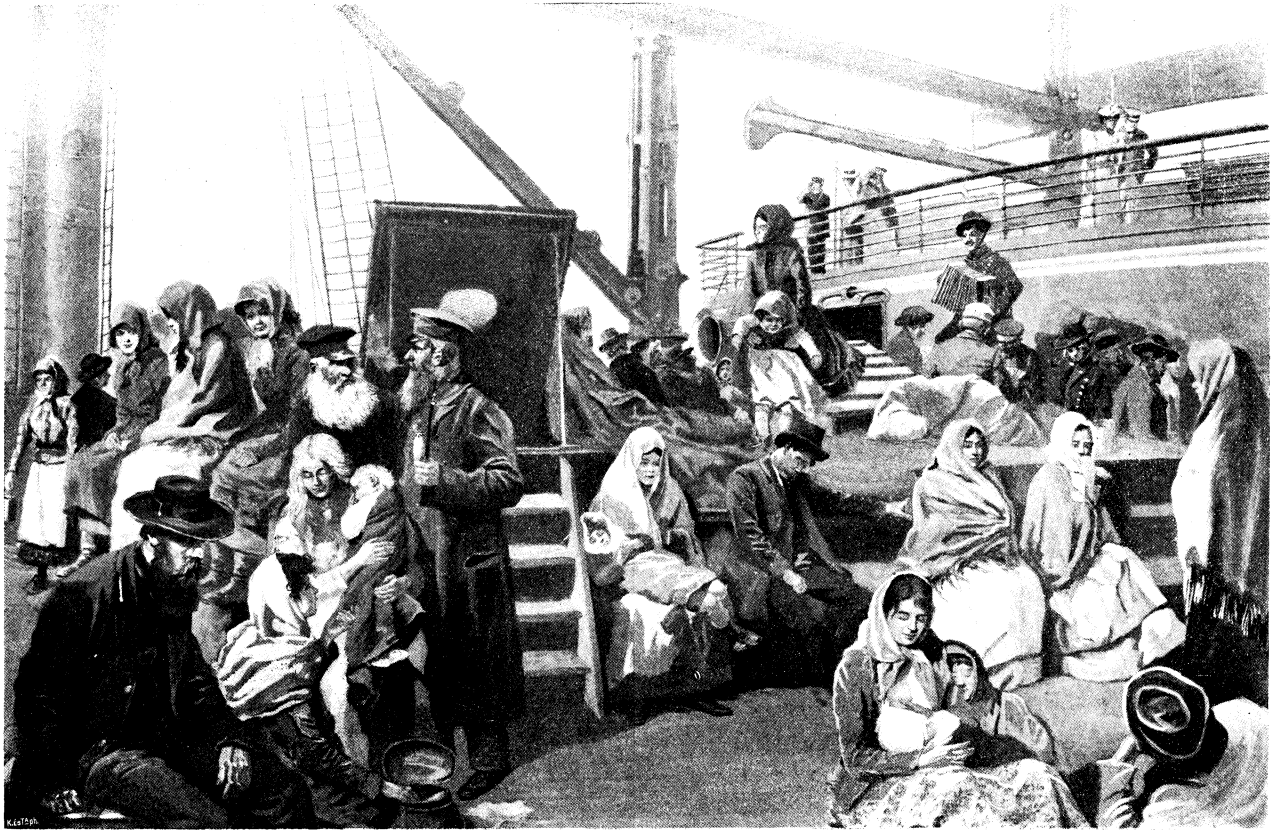
* Ismét egyike a nyakatekert fordításoknak: Zwischendeck-Passagier = fedélzetközi utas. Mennyivel egyszerűbb a „harmadosztályu utas" és mennyivel precizebb. De mert tengerről van szó, szükséges az értelmetlen és furcsán hangzó: fedélzetköz.

hasonlások és a család 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 dominálló momentumot. Züllöttség, kétségbeesés, csüggedés, szökés a büntetőtörvény elől, persze szintén képviselve vannak . . . (De nemcsak a III. osztályu utasok között.) És ha vége is a poézisnek, azért az iró 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 kiképzés legmagasabb követelményeinek is megfelel. Tehetségük kiváló, nevelésük katonás, fegyelmezettek és öntudatosak. Sajnos, az 1870—71-beli mámor itt-ott még nagyon kiri belőlük és az önérzet átcsap néha az önhittségbe. Ime egy példája a német önhittségnek és — ökölnek.

Karácsony táján volt Colomboban, Ceylon szigetén, amidőn egy estén az ordonánc egy urat jelent be, aki beszélni óhajt velem. A fedélzeten egy kereskedelmi-tengerész egyenruhát viselő urat találok, aki véres zsebkendőt tartott az arca előtt. Behivtam a kabinomba. Ott elmondotta az idegen, hogy az egy órával előbb érkezett 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 behajóznak. 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 arcát. No, úriembernél, egyenruhát viselő egyénnél mindenesetre fölháborító látvány volt az: az orra be volt zúzva és elől a felső



A HARMADIK OSZTÁLY
UTASAI

fogsorból néhány toga kiütve. A bezúzott orr, a csipkézett szélü ajksebek és a kiütött fogak helyén tátongó véres, sötét ür reám, — ki szintén hajó-orvos voltam — borzasztó benyomást tett.

Szegény meggyalázott német 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 egyeseknél ellenszenves fogadtatásra talált a hajón a tisztek között. Különösen egy fiatal hadnagy, aki e 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 köztük folyton feszültebb lett, míg végre ma este, még künn a tengeren, valamely jelentéktelen vita alkalmával a zongorateremben a hadnagy ököllel csapott az arcába.

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

Belőlem kitört a felháborodás.

— Hagyja ott azt a nyomorult hajót, — tanácsoltam neki, — menjen valamelyik hotelbe, és a legelső hajóval, amely Európába indul, menjen haza. Ez az én tanácsom.

Úgy láttam, 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 nyolcszáz utas van és az út Sydneyig nagyon hosszu.

— De hát mi köze Önnek ezek után a hajóhoz? Vagy talán tovább is egy asztalnál akar ülni az Ön hadnagyával? Adok Önnek orvosi bizonyítványt, amelyben 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 Hotel 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 rézágyban, üdül, szórakozik és hazautazik, mint egy — úr.

A rábeszélés eredménynyel járt. Beleegyezett. A bizonyítványt átküldtem a német hajóra, a kollégámat pedig kiszállíttattam a Hotel Orientalba.

Mintegy félórával ezután megjelent korvettánkon a »megorvostalanított« 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 nyolcszáz utas van a hajómon? stb.

Kijelentettem, hogy nekem semmi közöm sem az ő hajójához, sem a tizennégynapos oceáni útjához, még kevésbbé az ő nyolcszáz, akár nyolcezer utasához. Én hozzám, az orvoshoz, beteg, sebesült ember jött segélyért; testileg és lelkileg megsértett ember. Én a kérésének eleget tettem és elláttam azt a segélyt és tanácsot kérő embert oly módon, amint azt nekem legjobb tudásom és lelkiismeretem parancsolta. Hogy e tanácsom következtében az ő hajója és nyolcszáz 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, tudtam, 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.

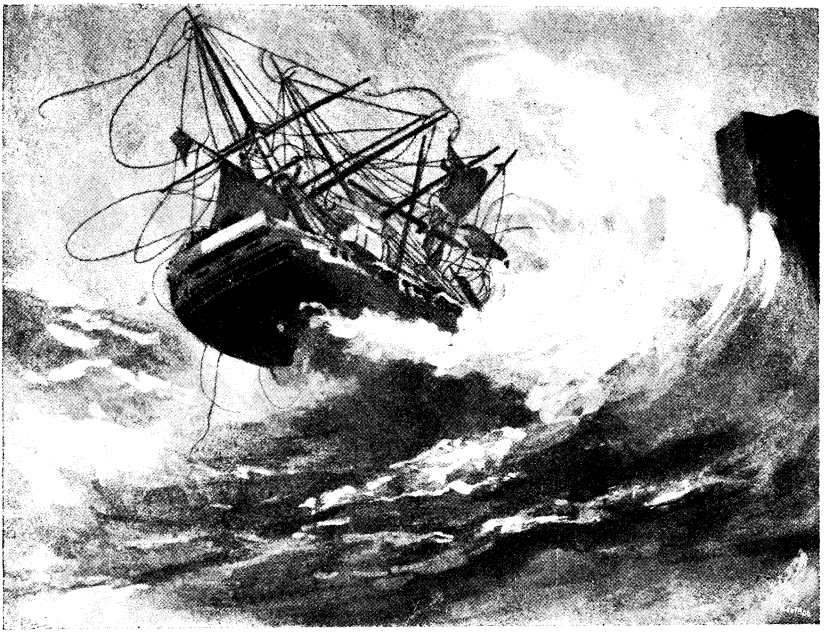
Parancsnokom azt válaszolta, hogy az ő orvosa: »hajó-orvos-főnök«; mint ilyen, az orvosi ügyekben teljesen függetlenül és önállóan intézkedik. Ha az orvos-főnök valakit betegnek jelent és a beteg érdekében intézkedik, neki, a parancsnoknak, nem áll módjában ezen intézkedések ellen tiltakozni, mindaddig,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

A kapitány az egész éjjelt azzal töltötte, hogy Colombo városának összes orvosait végigjárta, olyan célból, hogy valamelyikük fogadja el a helyettesítést Sydneyig és vissza, Colombóig. A colombói (angol) orvosok dicséretére legyen mondva, hogy amidőn megtudták a helyettesítés szükségességének okát, egyetlen egy sem vállalkozott a helyettesítésre, dacára a szorult helyzetből kifolyó igen csábító föltételeknek. (Itt próbálná meg a »Báró Hirseh jótékony (?) betegsegélyző-egylet« helyettesítő orvost találni, fokozatosan emelkedő — 200 frt évi fizetéssel!)

Másnap délben azonban — nyolc órai késéssel — a N . . . hajó mégis felvonhatta horgonyát és megindult sydneyi útjára, még pedig — tulajdon orvosával!

A súlyosan bántalmazott orvos ugyanis fényes elégtételt kapott. Az öklöző durva embert, a hadnagyot, büntetésből rövid uton (és Hamburgból jött sürgöny alapján) kihajózták és helyébe a megengesztelt orvost hajózták be.

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



SZIKLÁHOZ VERT
TEHERHAJÓ

A tenger napszámosai.

Igazságtalan mellőzés. — Vegyes társaság. — Elhagyott hajók. — Kalandos utazások. — A névtelen hősök. — Dráma a „Veronicá"-n. — Az „Euterpe" tragédiája. — Szétfeszített hajók. — Köszönés félvállról.

A világkereskedelem gócpontjaiban, mint például Hamburg, Génua, Port-Said, Bombay, Singapore, Jokoháma, San-Franciskó kikötőiben a kikötőnek egyik részét rendesen külsejükben egymáshoz teljesen hasonló hajók egész flottája lepi el. Csak a lobogójuk mutatja, hogy különböző nemzetiségüek; más tekintetekben 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, amelyet a nagy személyszállító hajókon szoktunk észrevenni.

Hosszu, tekete testüket fakóra mosta a hullám és helyenkint szürkére koptatták a mellékjük fektetett kisebb kirakodó-naszádok. Árbocozatuk gyönge; széles, magas kürtőjük felső harmadában a szokásos fehér vagy vörös csík van. Kötélzetük laza, vitorlarudjaik ferdén állanak, a lobogójuk kopott; meglátszik rajta, hogy nem szimbolum, hanem csak a nemzetiséget mutató színes vászondarab. Ezek a hajók a tenger — *napszámosai, a teherhajók.*

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

Hasonló sorsban részesülnek a tenger napszámosai, a teherhajók is. 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. Üzletemberek, akiknek az idegeit izgató és szervezetét koptató »business«-ében a beérkező »mail« (postahajó) képezi a legfőbb, legfontosabb tényezőt; (a business gócpontja a »mail«;) reményteljes szállodások és vendéglősök, a postahivatal, a

TEHERHAJÓK
A BELSŐ KIKÖTŐBEN

konzulátusok, mosónők, alkuszok, ügynökök, vezetők és a magánszemélyek egész serege várja és siet eléje, meg reája. A személyszállító hajó a társadalmi élet központját képezi arra az időre, míg a kikötőben horgonyoz, legyen az az idő csupán hat óra, vagy akár két nap. (Hadihajó heteken át is képes egy kikötőváros lakosságának a figyelmét ébren tartani.)

Azt a szegény teherhajót pedig, amely ugyanazt az utat tette meg, amely 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 eshetőségnek volt kitéve, a kikötőbe való beérkezésekor alig veszik figyelembe. Kivévén azt a néhány embert, akik üzleti vagy szolgálati okokból kénytelenek tudomást venni megérkezéséről, nincs senki, aki 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 legmagányosabb óceáni szigetet és ott, ahol csak három emberből áll a »társadalom«, az egyik még ott is megérzi a mellőzést.

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

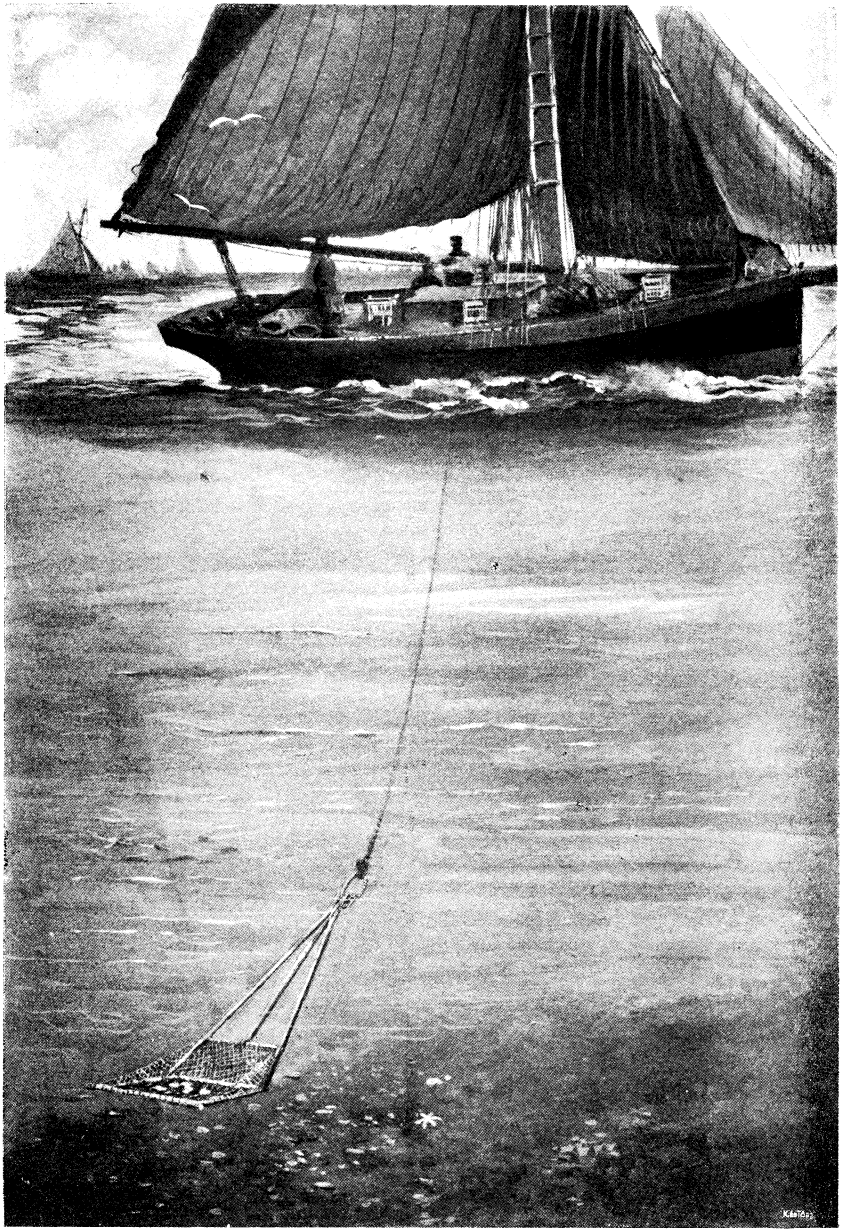
Pedig milyen életet élnek ezek a szegény teherhajósok, ezek a tulajdonképpeni tengeri napszámosok! Hajójuk, ha mindjárt a legmodernebb szerkezetü is és erős, megbizható gépezettel van ellátva, akkor is nehézkes, nehezen kormányozható és a megterheltetése folytán csökönyös. Míg becézett testvére, a fürge, karcsu és könnyü személyszállító libbenve szökik föl a hullámhegy tetejére és oly könnyedén siklik le róla a mélységes hullámvölgybe, hogy a rajta levők alig érzik meg a mozgásokat,

addig a teherhajó, a tengerészet hamupipőkéje, zihálva furja magát keresztül a szembejövő hullámhegyen, mert óriási terhével nem tud vele emelkedni és nagyokat zökkenve zuhan bele a völgybe, miközben úgy döcög, mint megfagyott kátyuban az ökrösszekér. Míg az orrával belefurja magát a hullámokba, a hátuljával annyira kiemelkedik a vízből, hogy a víznyomástól megszabadult propellerje a szokásos 60—65 fordulat helyett megteszen 200-at is. Valósággal berreg, mint a csergetyü.

Személyzete nagyon kis számu; ennélfogva az emberek idejének minden perce igénybe van véve. Szórakozás, játék, zene vagy jó konyha, a személyszállító-hajók e legfőbb vonzóereje, egészen ismeretlen a teherhajókon.

A teherhajók nagy számán a legénység összetétele még 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 egészitse ki, ahol éppen szüksége van rá, és azokból az elemekből, amelyek éppen rendelkezésére állanak. A teherhajók 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.

A nyolcvanas évek végén Ausztrália észak-keleti részében az embereket elfogta az arany-láz. Az epidémiaszerü láz átterjedt a hajókra is, akiket a véletlen ez időben vetett Ausztráliának erre a vidékére. A hajók legénysége tömegesen hagyta el a hajókat és szegődött az aranyat keresők táborához; és mivel az első időkben az aranylelet tényleg rend-



OSZTRIGA-
HALÁSZAT

kivül nagy volt, a dezertálás még nagyobb mérveket öltött. A kikötőkben számos olyan hajó volt elhorgonyozva, amely 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 oly módon pótolja a hiányt, hogy az ilyen kikötőkben mindig nagyszámban jelentkezők közül kiválogatja a kevésbbé — rossz anyagot. Ha pedig ez a kényszerített legénységpótlás csak kétszer-háromszor történik meg, akkor is előfordulhat az az eset, hogy ugyanegy hajón nagyon kevert társaság verődik össze. Igy pl. láttam Adenban egy árúszállító hajót, amelynek utazási végpontja — Kelet-Afrika, Madagaszkár és Dél-Ausztrália érintésével — Uj-Zeeland 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.

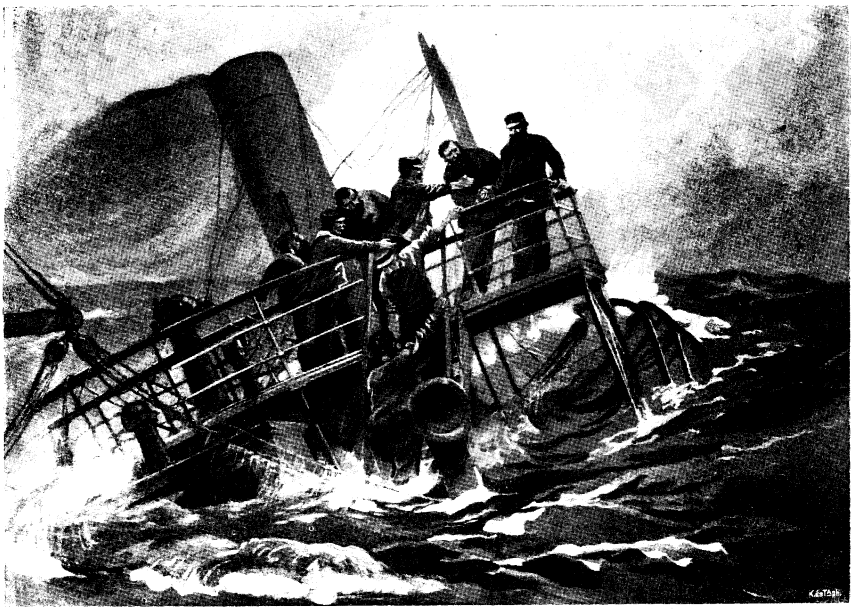
Annak illusztrálásául, hogy minő kalandos utazásokat tesznek néha az ilyen hirtelenében fölfogadott hajósok, felhozom a következő példát. Honkongi tartózkodásunk alkalmával egy matróz jelentkezett a korvettánkon, azzal a jelentéssel, hogy ő néhány évvel e jelentkezése előtt a »Saida« korvettánkról szökött meg Kalkuttában. A szökésétől e mos-

tani jelentkezéseig lefolyt időt különböző járatu és nemzetiségü hajókon töltötte el. Kalkuttából egy vitorlás teherhajón Newyorkba ment; innen egy amerikai hajón Melbournebe, Ausztráliában. Melbourneből kiindulva sokáig hajózott a Csendes Oceáni szigetek között Új-Guineában, a Bismarck-archipellen a Palau-szigetekig. Innnen fölkerült Londonba, ahonnan saját költségén átment Antwerpenbe, ahol egy 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 Hongkongban a »Zrinyit«. Meglátván a lobogót, amelyet Kalkuttában hűtelenül elhagyott, megszállta a honvágy és ezért önkényt jelentkezett. (Ugy láttam azonban, hogy a rendkivül kemény bánásmód, amelyben említett útjain a hajókon részesült és a tömérdek ütleg, amelyeknek nyoma még látható volt a meggyötört ember hátán és vállain, nagyban hozzájárultak a honvágy által létrehozott önkénytes jelentkezéshez.)

Hogy az ilyen nemzetközi személyzettel biró hajó kapitányának ugyancsak meggyűlik a baja a gyülevész 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 ellen még ma is előfordulnak. (Igaz, hogy a tengeren nem oly gyakran, mint a — novellákban.)

A teherhajók tisztikara, legelső sorban a kapitány, akárhányszor hősies magatartást tanusít az elemek meg az emberek elleni küzdelmében. A kikötőben nyugodtan élő hajótulajdonosok a vagyonukat számtalanszor köszönhetik kizárólag azon önfeláldozó becsületes embernek, akinek vezetésére bízták százezreket érő hajójukat. Ez emberek az utolsó

leheletökig 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 árbochoz vagy a hid korlátjához, hogy el ne hagyhassa a hajóját. Az emberek menekülnek; ő azonban marad. Együtt hal meg a hajójával.



A SÜLYEDŐ HAJÓ SZEMÉLYZETE
BÚCSÚZIK A KAPITÁNYTÓL

Lehet, hogy ezt exaltációnak 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, amely majdnem ugyanazon időben tárgyaltatott London egyik törvényszékénél, amidőn e sorokat írom.

A »Veronica« ezertonnás angol hajó az 1892. év

november havában indult el Ship-Island-ből, a Mexicoi öbölben. 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 jólenne a hajó tisztjeit legyilkolni, a hajót pedig birtokukba keríteni. Az összeesküvésbe bele nem egyezőket a legyilkolás fenyegetésével vették rá a közreműködésre. A mészárlást december nyolcadikára, az éjjeli őrség felváltása idejére tűzték ki, és azzal kezdték, hogy mindenekelőtt a fedélzeten levő matrózokat ütötték le vas dorongokkal; részben azokat, akik nem voltak beavatva az összeesküvésbe, részint azokat, akik nem akartak abban résztvenni. A kapitányt és a két tisztet, akik a zajra a fedélzetre siettek, revolverlövésekkel támadták meg. Az egyik tiszt holtan rogyott össze, míg a kapitány meg a második tiszt, látván a feldühödött lázadók túlnyomó erejét, a kabinjaikba menekültek.

Miután a fedélzeten levő ellenszegülőket mind leütötték, a két elzárkózott tisztre támadtak. A kabinjaik ajtaját leszegezték és elhatározták, hogy éhhallál fogják őket elemészteni. A harmadik napon azonban elhatározták, hogy legyilkolják őket. A bezárt két tiszt ezen három nap alatt egy falat kenyeret nem kapott, sőt egyetlen csepp vízzel nem enyhíthették rettenetes szomjuságokat az Egyenlítő forróságában. Baltákkal és vasdorongokkal rohantak be az elgyötört tisztek kabinjaiba és vadállati dühöngéssel gyilkolták le a szerencsétlen tiszteket.

Egy-két nappal később a gyilkos lázadók belátták, hogy ily kevesen nem vihetik előbbre a hajót. Elhatározták, hogy fölgyújtják a hajót, ők maguk pedig csónakon fognak menekülni valamelyik arra vetődő hajóra és ott azt fogják mondani, hogy tűz ütött ki a hajójukon, az összes személyzet

csónakokon menekült, de ezek közül kettő elpusztult a viharban. Két embert, akik ezt az együgyü 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 útjokba. Ez fölvette őket és úgy bánt velök, ahogyan a bajtársi érzelmü hajósok a nyilt 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 szörnyü mészárlás minden mozzanatát. A menekülőkből foglyok lettek, akiket a »Brunswick« kapitánya az angol partokra érve, átadott az angol hatóságoknak. — — —

Jóllehet az ilyen vagy ehhez hasonló véres drámák csak ritkán fordulnak elő és túlyomóan békés egyetértés uralkodik az alsórendü teherhajókon is, azért az élet az ilyen hajókon vajmi terhes. Főképpen azonban végtelen egyhangu 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, ami az egyhanguságot megszakítaná, azon sincs áldás, abban sincs köszönet. Mert miben állhat a változatosság egy teherhajón? Vagy viharossá válik az időjárás, ami csak fokozza az amúgy is nehéz és felelőségteljes szolgálatot, vagy pedig a hajó mélyén — az ürben — elhelyezett tömérdek árúban, a rakományban, történt valami hiba. S jaj annak a teherhajónak, amelynek a rakománya megbomlik, azaz, ha az elhelyezéséből kimozdul. Hugo Viktor egyik regényében leír egy jelenetet, amelyben viharos tengeren egy a kötelékeiből kiszabadult nagy ágyu ide-oda gurul az ágyúütegben és a legnagyobb mértékben

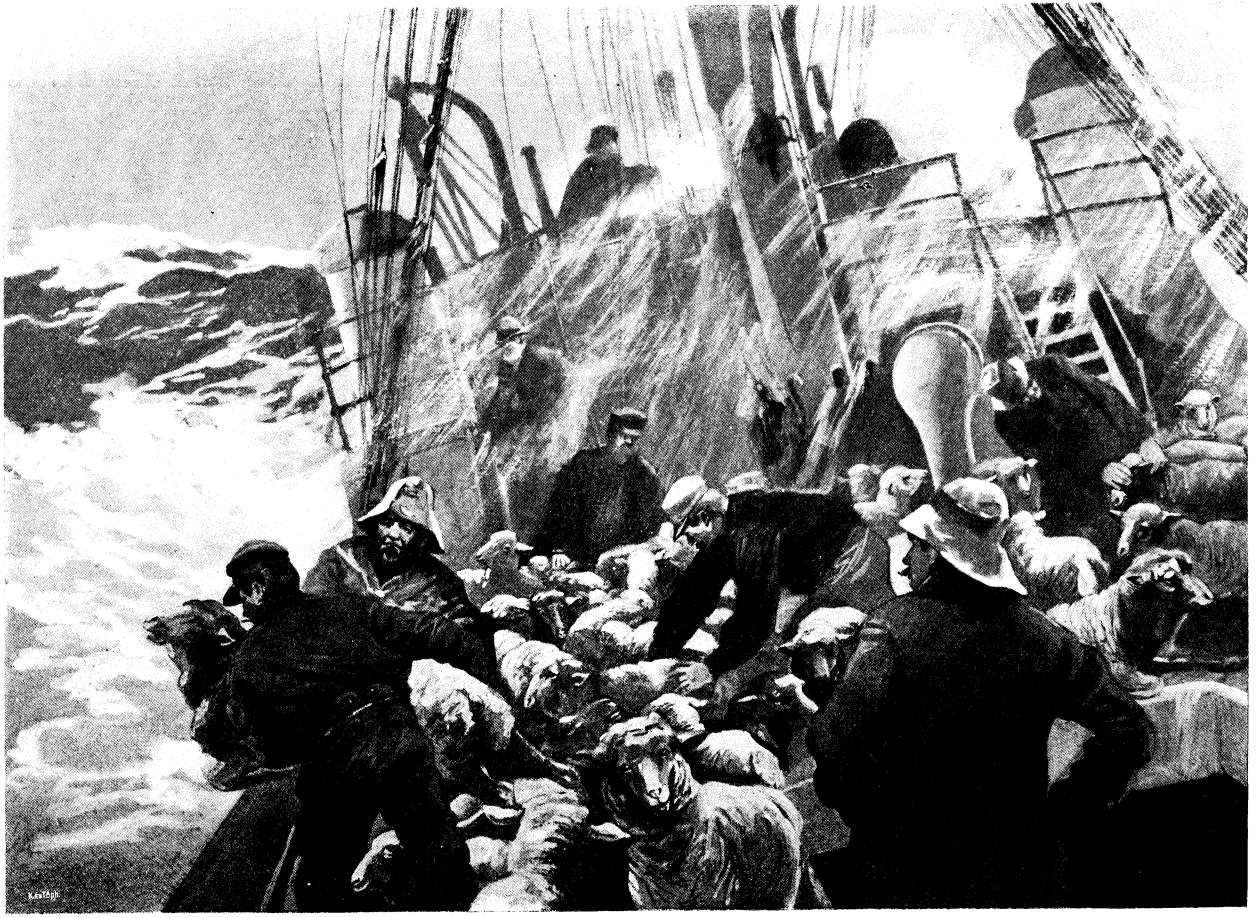
veszélyeztetett személyzet a hajófal beütésének van kitéve, ami egyenlő a megsemmisüléssel, a süllyedéssel. Az ágyu, mint a megveszekedett bika ugrik és gurul ide-oda, aszerint, amint a hajó az erősen hullámzó tengeren elülről hátra bukdácsol, jobbról-balra dülöng, vagy rézsut süllyedez. A személyzet a legvakmerőbb kisérleteket követi el az ágyu megfékezésére, jól tudván, hogyha az nekimegy a hajófalnak, olyan rést üt rajta, amelyet be nem dughatnak a világ valamennyi vitorlavásznával sem. Végre sikerült egy matróznak — ugyanannak, akinek hibája folytán az ágyu elszabadult, — élete kockáztatásával az ágyút lefülelni, amire aztán visszaviszik a talpaira és odakötözik, mint a lefülelt bikát a jászol elé.

Ez a kép jutott mindannyiszor eszembe, amikor hallottam, hogy valamelyik teherhajón a rakomány megbomlása folytán beállt a katasztrófa. Ha ugyanis nem sikerül hamarjában rendet csinálni és ha a *rakomány szétszóródása folytán megzavart egyensúlyt* nem állítják helyre, akkor az a hajó minden percben halálos veszedelemben van.

Nem csupán a rakomány megbomlása okozhat tengeri drámát. Maga a szilárdul és biztosan elhelyezett áru is veszedelmessé válhatik fizikai tulajdonságainál fogva. Ilyen árúk például a *robbanószerek*, különösen a puskapor, mert rendesen 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 anyag*-nak ismert árút érteni, mint például a puskaport, dinamitot, ekrazitot stb. Mint hajórakomány robbanó anyagoknak tekinthetők az összes gyulékony folyadékok, sőt a máskülönben oly ártalmatlan portékák is, mint a minő a gyapot, len és kender is.

Már a berakodásnál is a legmesszebb menő óvintézkedések vannak (nemzetközileg) előírva. Az egész hajón nyomá-



AZ ÉLŐ RAKOMÁNYT VÍZBE DOBJÁK
A HAJÓ MEGKÖNNYÍTÉSE CÉLJÁBÓL

nak 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 ujabb hajókon már az ily rakományu teherhajókon 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 épp oly szigorúan büntetik, mint a legszigorúbban fegyelmezett hadihajón.

Robbanószernek tekinthető az erősen maró sav is, különösen a kénsav, meg a salétromsav, amelyeket szintén rengeteg mennyiségben szállítanak teherhajón ipari célokra. Az ilyen anyag veszedelmei ellen nagyon okos és célszerü a védekezés. Ugyanis a hajófenékre, ahová a savakat tartalmazó vasedényeket helyezik, vastag réteg oltatlan meszet, krétát, homokot stb. helyeznek oly célból, hogy az esetleg kiömlő savakat fölfogja, fölszívja, vegyileg megkösse, hogy így a savak ne jöhessenek érintkezésbe a hajófenékkel, amelyet különben oly biztosan fölmarnának, mint akár az égő tűz és úgy átlyukasztanák, mint az ágyúgolyó. Kénsavat és salétromsavat, amelyeknek keverékéből tudvalevőleg egy még ezeknél is erősebben maró hatásu 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 nagyszabásu hajószerencsétlenséget a *kőszén*. Ámbár a rengeteg mennyiségü és óriási súlyu rakomány már csupán az egyenletes elhelyezés megbomlása folytán nagy veszelemmel járhat, amennyiben a hajót az egyik vagy a másik oldalára dűtheti oly nagy mértékben, hogy az erősen meg-

dült hajót a legelső viharhullám fölfordíthatja, még veszedelmessé válhatik az állapot, *ha meggyűlik a széngáz.*

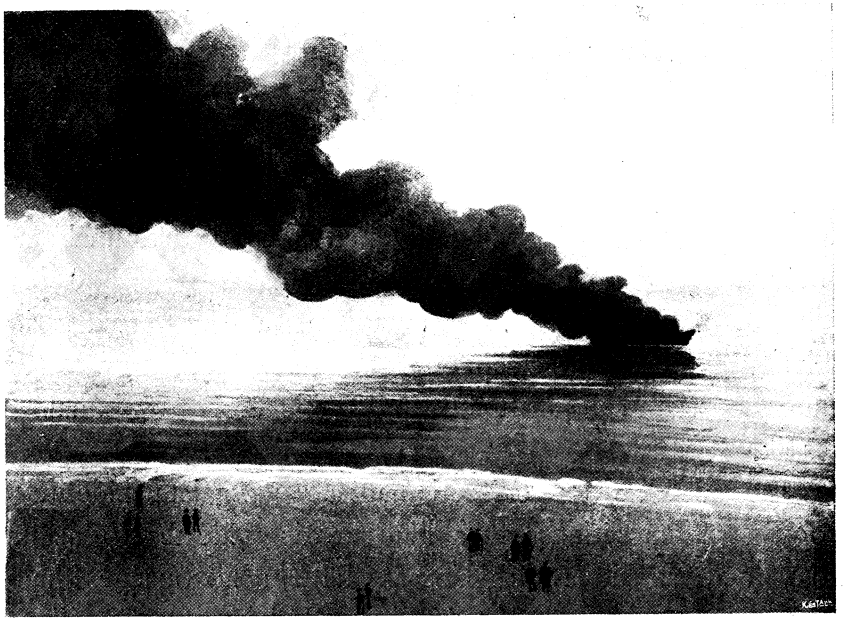
Az előbbi veszedelem ellen még lehet valahogy védekezni oly módon, hogy a hajóűrt apróbb rekeszekre osztják, amelyeket színültig megtöltenek, hogy meg se moccanhasson, ami bennük van; a gázképződést azonban az előírt óvóintézkedések soha sem tudják egészen megakadályozni.

Jóllehet, a szellőztetésről úgy gondoskodnak, hogy megfelelő arányu ventillátorokat alkalmaznak és szép időben az egész felületet szellőztetik, azért némely kőszénfajoknál, különösen az angol és skót kőszénnél, amelyek mint hajórakományok valósággal hirhedtek és félelmetesek, igen sok gáz gyűlemlik meg. A ventillátorok szélesnyílásu, magas vashengerek. Annak jellemzésére, hogy minő óriási hullámok fordulnak elő viharos időben, szolgáljon annak a ténynek a felemlítése, hogy a ventilatorokra is, amelyek előírás szerint egy méterrel magasabbak a hajó pereménél, még ezekre is védőszelentyűket tesznek, nehogy a viz a nyílásokon beömölhessen. És dacára a körültekintő óvintézkedéseknek, százakra megy évenként a száma azoknak a hajóknak, amelyek ilyen okok folytán elpusztulnak.

Még élénk emlékezetemben van egy szeneshajó drámája, amely néhány évvel ezelőtt történt a Atlanti Oceánon.

Egy német teherhajó *(az Euterpe?)* kőszenet volt szállítandó egy angol kikötőből Dél-Amerikába. Ámbár gőzerőre volt berendezve, vitorla alatt járt, fölhasználván a kedvező irányu és erejü szelet. A hajón 3500—4000 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 célból a kapitány leküldte a hajókovácsot a hajó egyik alsó helyiségébe.

A legnyugodtabb viszonyok között egyszerre óriási durranás reszkettette meg a levegőt, mintha egy egész ágyúüteg durrant volna el egyszerre. A hajó eleje egy néhány méter magas fekete füstoszlop kiséretében fölrobbant, magával ragadván a hajó orrát, az előárbocot, az ott levő csónakokat meg embereket. A rákövetkező pillanatban egy még



ÉGŐ
PETROLEUM HAJÓ

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, ami a fedélzeten volt. Nem maradt a hajóból egyéb, mint a felszakított testü hajóroncs. Olyan volt, mint egy óriási nyitott teknő. A csónak mind elpusztult és deszkadarabok alakjában úszkáltak a hajó körül. A hajó elhagyására

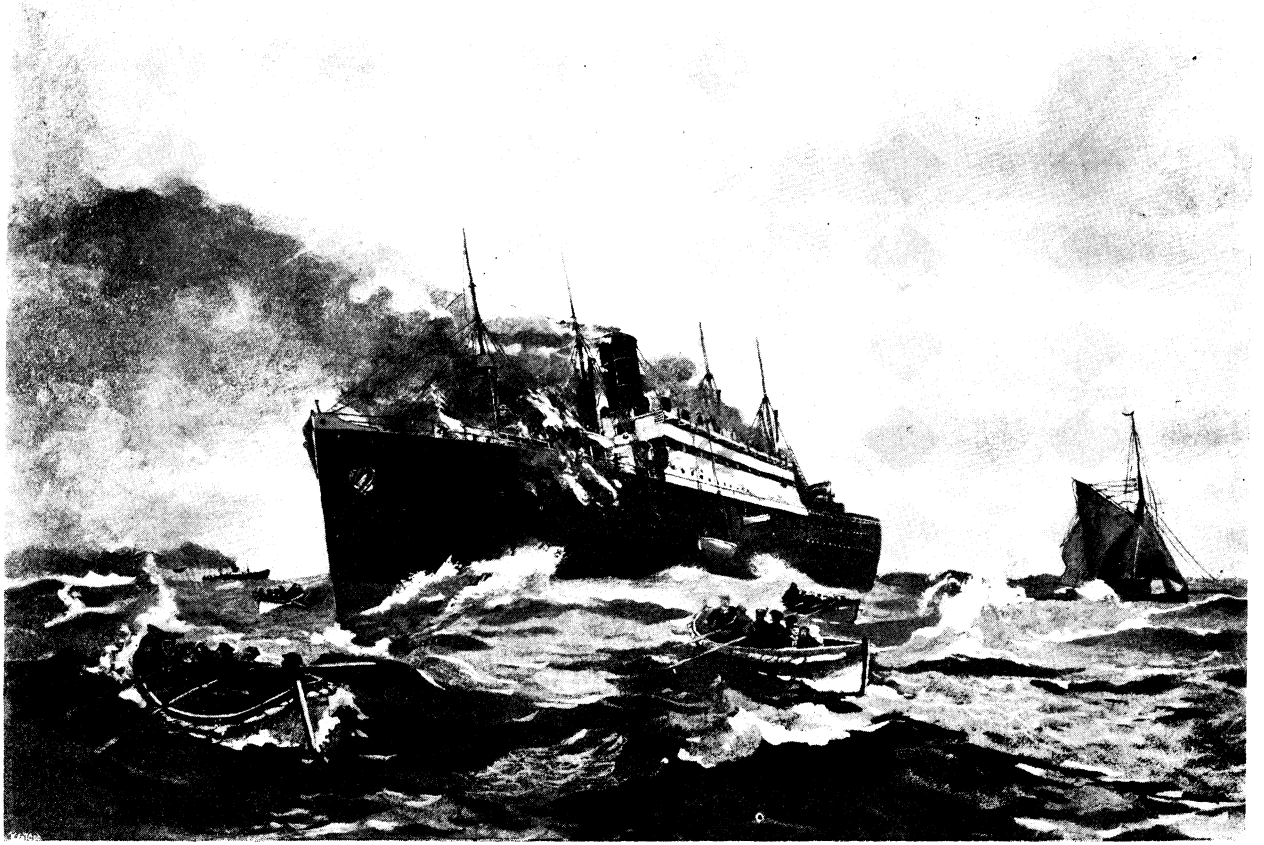
nem maradt más mentőeszközük, mint a paraffa-mellgyűrűk. Ezeket derekukra kötve, ugrottak a megmaradottak a tengerbe, a megmenekülés legparányibb reménye nélkül. A legénység egyrésze a levegőbe röpült a két robbanással, egy kisebbik része pedig súlyosan megsebesítve nyögött a hajóroncson.

Nem sokáig nyögtek. A *halálosan* megsebesült hajó nehány perc alatt elsülyedt és vele a rajta maradt sebesültek. Ellenben a paraffa-gyűrűkkel ellátott menekülteknek teljes erővel kellett igyekezniök, hogy a sülyedés helyén keletkezett keringő és zajló örvényekből elég gyorsan kiúszszanak.

Egy angol hajón, amelynek 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 e pillanatban. Irányukat megváltoztatva, a katasztrófa színhelyére siettek, ahová éppen jókor érkeztek, hogy a végkimerülés határáig jutott néhány menekülőt még kihalászhassák.

Az illetékes tengerészeti hatóság vizsgálata kiderítette, hogy a szerencsétlenséget a hajó kovácsa idézte elő azáltal, hogy nem az előírt zárt lámpát, hanem közönséges hajólámpát használt lenn a hajóürben. Jóllehet, e *tényálladék* megcáfolhatatlan volt, a vétkes kovácsot nem vonhatták felelősségre. Kivonta magát a büntetés alól azzal, hogy a robbanásnál elsőnek repült a levegőbe. Ahonnan természetesen nem is jött többé vissza.

A hajószerencsétlenségek okozójának egyik érdekes csoportja a különben oly ártalmatlan, sőt nélkülözhetetlen és áldásos — vetőmag és főzelékféle. Magától értetődik, hogy csak oly esetekben, amidőn túlzott nyerészkedési vágyból vagy zsugoriságból a berakodásnál a hajótulajdonos nem tartja meg az ilyen árúk berakodásának szabályait. Szabály



MENEKÜLÉS
AZ ÉGŐ HAJÓRÓL

ugyanis, hogy buza, rizs, tengeri, egyáltalában minden gabonanemü, valamint a főzelékféle: paszuly, borsó stb., nemcsak, hogy zsákokban viendő a hajóra, hanem hogy a hajóür rekeszekre legyen beosztva, a rekeszeket elválasztó falak erős gerendákkal legyenek megerősítve. De mert az elzsákolás időbe és pénzbe kerül és sok helyet foglal el, a kevésbbé lelkiismeretes — és mondjuk: a kevésbbé ellenőrzött — hajótulajdonos egyszerűen telerakatja a hajóürt és útra bocsátja a hajót.

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

Mindenekelőtt az történhetik, hogy az erős hullámzás folytán megrázkódott buza vagy rizs jobban leülepszik s ezáltal a látszólag szinültig történt megtöltés hézagossá lesz. A rakomány ide-oda gurulhat, ömölhet. A hullámzás folytán meglazult buza átdül az egyik oldalra, ami által a hajó egyensúlya rögtön megbomlik. A megbomlott egyensúlyu hajót pedig helyesen és jól kormányozni alig lehet. Ennek folytán a legelső erősebb hullám fölfordítja az egész hajót. Ezért találkoznak a hajók a sík tengeren számtalanszor olyan hajóroncsokkal, amelyek 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 könnyü a lékhez hozzájutni és azt bedugni. A laza tömegnél az lehetetlen. Azonkivül 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

többit. Az ilyen esetekben ugyanis a katasztrófa nem azzal áll be, hogy a hajó egyszerűen elsülyed. Előbb szétmegy, szétrobban. A vízben megdagadó gabona tudniillik térfogatában oly hatalmas mértékben nő meg, hogy szétfeszíti a legerősebb alkotásu hajót is, hacsak nem egészen vasból van épitve.

Én láttam egy ilyen esetet Dsidda kikötőjében, a Vörös-tengeren. Közel a kikötő bejáratához egy árpával, rizszsel, kásával és borsóval megrakott arab hajó összeütközött egy uszó árboccal 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 áru kirakodásához, egyszerre szétment az egész alkotmány. Szétfeszítette a temérdek veteményes és főzelék. Úgy szétmállott, mint egy hordó, amelyről leütik a pántokat. Erről a feszítő képességről bárki meggyőződhetik — kicsinyben. Töltsön meg egy faskatulyát száraz buzával vagy kukoricával; kötözze körül, vagy szegezze le jó erősen; fúrjon az alján egy parányi lyukat és állítsa az egészet egy tál vízbe. Az a néhány maroknyi buza, árpa vagy kukorica épp úgy szétrepeszti kis idő mulva a skatulyát, mint az a néhány száz vagy ezer tonna gabona a háromárbocos hajót.

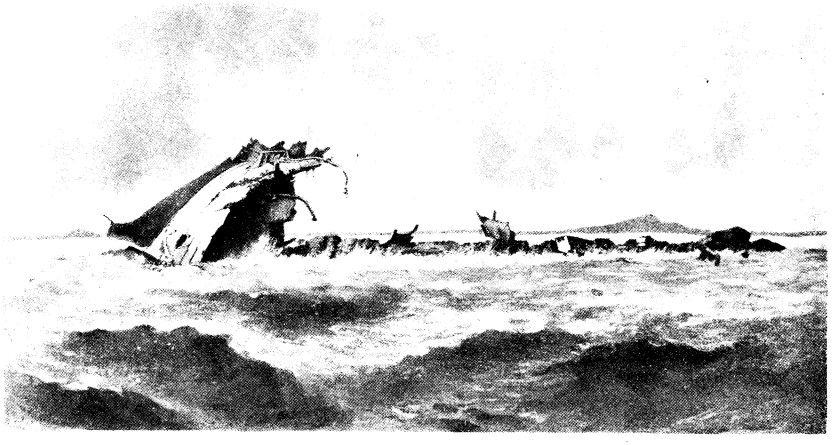
Künn a sík tengeren elég gyakran találkoztunk teherhajókkal. A teherhajó akárhányszor még ezer méter távolságban is alázatosan kalapot emelt előttünk, amennyiben háromszor egymásután vonta be és húzta ismét föl a csonkarúdra (a keresztárbocnak egy ferdén hátrafelé álló vitorlarúdjára) fakó, kopott lobogóját. Mi — mint hadihajó — csak a harmadik fölvonásnál viszonoztuk félvállról az alázatos köszöntést, mint teszem föl a szolgabíró viszonozza kocsijából az országúton a kubikos oláh alázatos köszöntését.

Én nagyon demokratikus érzelmü és hajlamu ember lehettem már akkor is (más érzelmekhez úgy sem volt jogosultságom), mert mindannyiszor boszankodtam a két matrózunkra, akik a köszönés viszonzásával voltak megbízva. A két matróz a paraszt-káplár mérhetetlen gőgjével nézett le a szegény teher-hajóra és boldog volt, ha a lobogó bevonásnál egy fél-méterrel *becsaphatta* a háromszor is köszönő *cibilt*. Való-színűnek tartom azonban, hogy az a teher-hajós nem vette valami nagyon szívére a lenézést.

Csak nem fogja tán még *evvel* is terhelni úgy is súlyos rakományát!

MÁSODIK RÉSZ

EPIZÓDOK TENGEREN ÉS SZÁRAZON



HAJÓRONCS
A ZÁTONYON

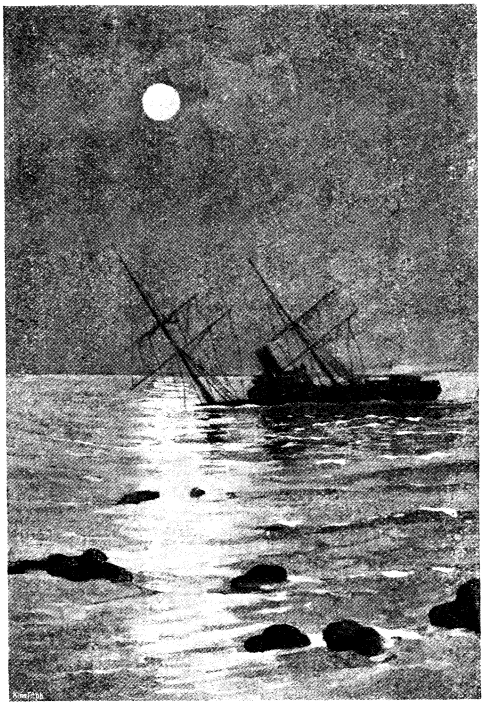
Látogatás a Dädalus-szirten.

Kellemetlen környezet. — Tengeri fürdő. — Cseberből vederbe. — A világítótorony megszólal. — Beteg-látogatás csónakban. — A „magas" beteg. — Ambuláns gyógykezelés.

Kelet-Ázsia partjaira vezető hosszu utazásunk alkalmával történt egy alkalommal, hogy már az ötödik napot töltöttük a Vöröstengeren és csak ott tartottunk, ahol az ezen vidéken egykoron száraz lábbal átgázoló néptörzsnek egyik igen tiszteletreméltó és jelenleg Mádon lakó utódja tart. A korán reggel beálló szélcsend igen szép vidéken ért bennünket utól; tudniillik előttünk — még szemhatáron kívül — a *Dädalus-szirtek*, mögöttünk a »*The Brothers*«, jobbra a *Shab-Ali zátonyok*, balra pedig a szirtes *Ashrassi zátonyok* voltak. A kilátás — tekintettel azon körülményre, hogy korvettánk teljes szélcsend alatt állott, lomhán, mozdulatlanul lelógó vitorlákkal, azaz kormányozhatatlan állapotban — nagyon érdekes és biztató volt. Ugyanis: az *Ashrassi szirtek* egyik kinyúló csúcsán feküdtek egy angol gőzös megtépett roncsai, a *Shab-Ali* közepén egy háromárbocos töredékeivel

»enyelegtek a játszi habok«, ennek szomszédságában pedig egy elsülyedt teherhajónak kürtőjén ömlöttek be a szirteken megtörő hullámok.

Hogy korvettánknak a minden tengerek legveszedelmesebbjének éppen e legkritikusabb pontján kellett tétlenül vesztegelnie, annak nem mi voltunk az okai, hanem a szél, amely nem fujt. A *Khamshin-szél,* amelyre vártunk és amelynek csak jóval mélyebbre délen, a Vörös-tenger alsó harmadában — *Mokka* körül — szabad kimaradnia, egyszerűen cserben hagyott bennünket: nem volt.



A SHAB-ALI SZIRTEKEN

Jóllehet az útunk sietős volt, mert arra törekedtünk, hogy az *Indiai Oceánon* két héttel később beálló hatalmas délnyugati *Monszún* már a mi korvettánk árboc-csúcsait is töredezze, mégsem tehettünk egyebet, mint amit már számtalanszor tettünk ilyen szélcsendes időben, tudniillik vártunk.

Közbe azzal telt el az idő, hogy rémséges melegünk volt. 58° meleg volt a napon, ellenben csak 39—41° a födélzet fölé vont ernyő árnyékában. A cápafogdosással már fölhagytunk; először azért, mert már eleget fogtunk, másodszor, mert a bestiák roppantul elbüdösítették a mi tiszta hajónkat

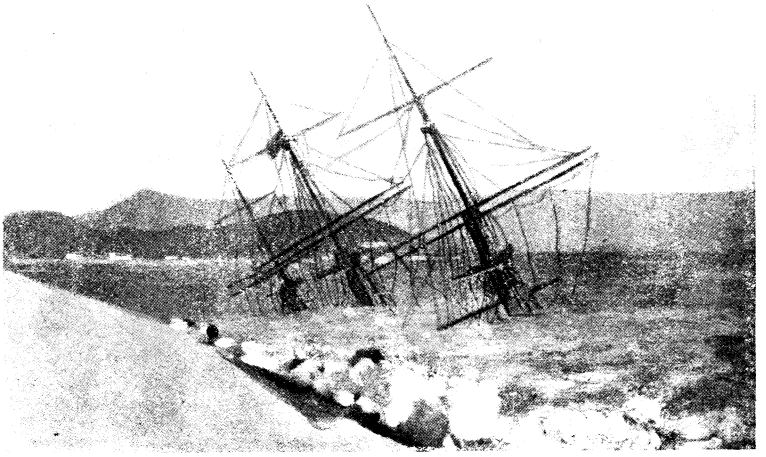
harmadszor pedig azért, mert egyetlen-egyet sem láttunk már napok óta.

Tekintettel az iszonyatos forróságra és az általa létrehozott nagyfoku testi és szellemi bágyadtságra, exerciciumok nem tartattak. Öt percig tartó foglalkozás az árbocokon vagy a födélzeti batteriában, egyenlő volt ötnapos napszúrással a hajó kórházában.

Igen kellemes időtöltések voltak a naponta többször ismétlődő fürdőzések, helyesebben mondva zuhanyozások. A zuhanyok előállítása nagyon egyszerü volt: egy szivattyu hosszu csövének az egyik végét beeresztették a tengerbe, a másik végét pedig fölhúzták egy vitorlarúdra, ahonnan az visszahajlott a födélzetre és aztán öntötte magából 20 méter magasságból a frissítő, üdítő sósvizet, amelynek hőmérséke testvérek között megért 30° Celsiust.

Mi sem oly jellemző a világtól teljesen elzártan élő matróznak ártatlan, mondhatni gyermekes kedélyére, mint az, hogy e jelentéktelen, de kitünő testedző valami is nagyszabásu mulatságszámba megy az ő egyhangu életében. A zuhanyozásra szánt egy óra alatt az önmagából és ruhájából kivetkőzött matróz élvez, üdül és mulat, ahogy csak egy matróz tud mulatni. A matróz tréfálkozása, pajkoskodása és humora száz meg százféle variációban nyilvánul; de valamennyi variáció megegyezik abban, hogy kék nyomokat hagy maga után. Ahol a matróz humorizál az ő kötelekhez és evezőrúdhoz szokott ökleivel, ott többé nem terem fű.

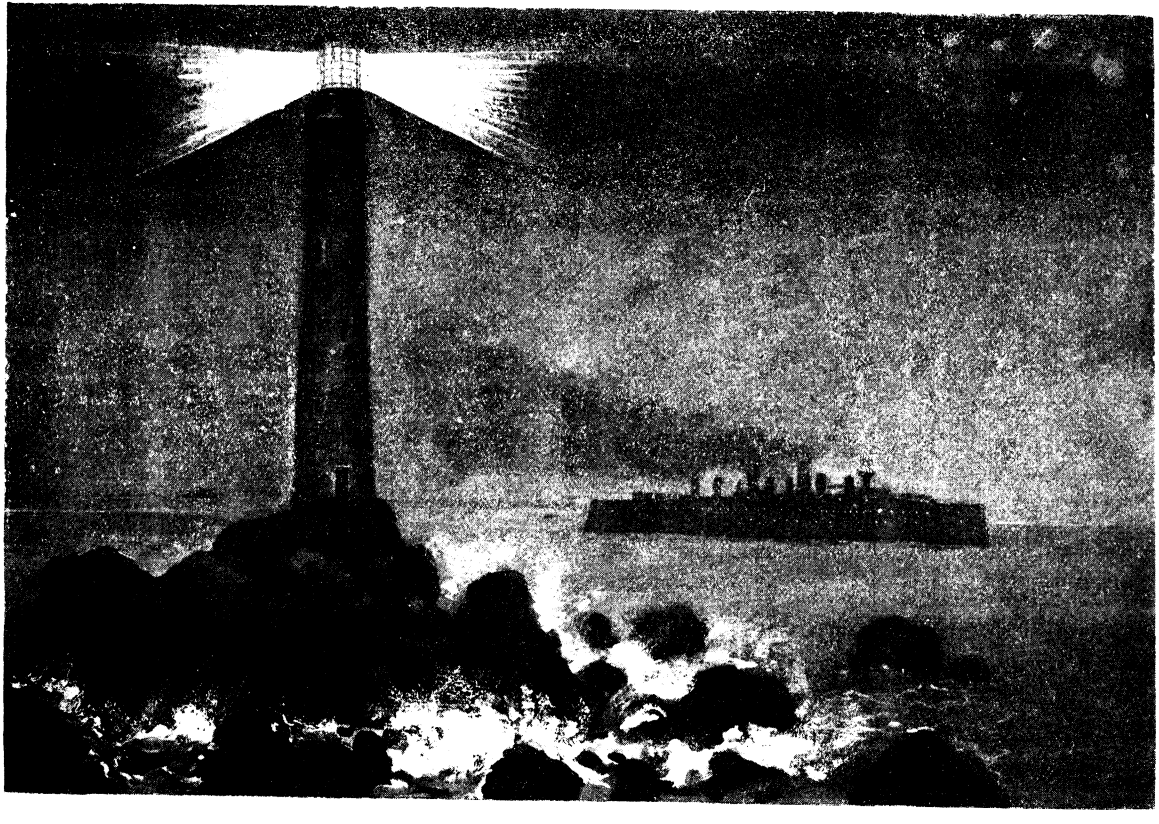
Mivelhogy — mint már említém — útunk sietős volt és különben is mindenáron igyekeztünk kimenekülni e veszedelmes szirtcsoportok és a rajtok tönkrement *memento morik* — hajóroncsok — szomszédságából, a várva várt szél tényleg hirtelen beállított. Észak-nyugati irányból — tehát nekünk kedvező irányból — feküdt neki vitorláinknak. Néhány



A DSEBEL-ZOGOOR-SZIRTEKEN

órával később messze mögöttünk maradt a »*The Brothers*« meg az *Ashrassi zátonyok*, irányt vettünk a *Zebayir Dsebel-zogoor csoportok* között *Perim szigete* felé, amelyet a Teremtő az angol admiralitás előterjesztésére az Indiai Oceán bejáratának, a *Bab-el-Mandeb szorosnak* kellő közepére helyezett el.

Az éj beálltával a korvetta helyzete nagyot változott. Tudniillik cseberből-vederbe esett. Az éj koromsötét volt; a nap lemente után az előbb még középerejü szél hirtelen fokozódott és most már tele tüdővel üvöltött, zúgott és bőgött a vitorlakötelek között. A hullámjárás is magas volt; a korvetta erősen dülve jobbra-balra, árbocaival óriási íveket írt le a levegőben. Az égbolt fekete volt, mint egy gigászi téntatartó; egyetlen csillag fénye nem törte át a sötét felhőket. A csillagászati helyzet meghatározásáról tehát szó sem lehetett. A hajó menetéből, azaz a bizonyos idők alatt megtett mértföldek összeadásából pedig csak hozzávetőleg



VILÁGÍTÓTORONY
A SIK TENGEREN

mondhatja meg a tengerész, hogy hol jár. A Vöröstenger felső felében azonban, ahol tömérdek szirt, szikla és zátony veszélyezteti az utast, a helyzetnek ilyen bizonytalan meghatározása nem elég.

Az árbocra és a hajó orrára kivezényelt őrszemeknek fokozott éles látás volt tehát megparancsolva. Kerestük a *Dädalus szirt világítótornyát*; illetőleg a fény föltűnését vártuk percről-percre. A sík tengeren sziklára emelt világítótorony a kikötők bejáratára épített világítótoronytól eltérőleg nappal is nemcsak egy szikla vagy szirt jellegével bír, hanem olyan a sík tengeren, mint egy mutató ujj. Egy kiáltó szó a pusztán, amely azt mondja: én itt meg itt meg itt állok, a szélesség és hosszúság ezen és ezen fokán, percén és másodpercén; határozd meg segítségemmel azt a pontot, amelyen éppen tartózkodol, és az pontos lesz, mert én csalhatatlan vagyok! Éjszaka pedig egy világítótorony a sík tengeren valósággal »fáklya a sötétben«. Nem azt az utat mutatja, amelyet a hajó kövessen, hanem azt, amelyet kerüljön, amelytől óvakodjék. A kikötő világítótornya, az egy meghívó: »erre tessék, itt az út!« az pedig, amely a sík tengeren szirtek, sziklák és zátonyok között áll, az egy tilalom, egy intő vészjel. — — —

Az árboc csúcsán guggoló matróznak volt tehát bőven oka, hogy sasszemmel nézzen maga elé.

Éjjeli egy óra lehetett, amidőn elhangzott fölülről a jelzés:

— Fény elől, öt vonalra balra! (Egy vonal egyenlő a körnek tizenegy és fél fokával.)

A következő pillanatban már valamennyien észrevettük a jelzett irányban a fényt. Egy halvány forgó fény volt, amely öt másodpercnyi időközökben ugyanannyi másodpercig tartó rendkivül erős fénybe ment át. (Ez a különbség a

Dädalus és a *The Brothers* világítótornya között: az utóbbinak tudniillik *állandóan erős* fénye van, míg a *Dädalus* torony halványabb fénye öt másodpercenkint rendkivül intenzivvé lesz).

Mintegy tíz mértföldet tettünk már meg a világító fény kiséretében, amely olyanforma hatással van az emberre, mint egy rokonszenves erős ember kisérete éjjel az erdőn, amidőn egyszerre hirtelen jelzés (Signal) gyúlt ki a toronynak mélyebb, sötét részén.

A kiváncsiság moraja zúgott végig a korvettán: a világítótorony beszél. A torony akar valamit! Mindenesetre érdekes lehet az, hogy mit mond egy világítótorony éjjeli két órakor a Vöröstenger közepén.

Hajónkról viszonozták a jelzést; olyanformát, hogy: halló, mi tetszik? mire rögtön megjelent a tornyon a válasz. A válaszra korvettánkon egy úr olyanformán érezte magát, mint akit husvét hétfő helyett úgy Három királyok táján öntöznek nyakon véletlenül. Az a korvettabeli úr pedig senki más nem volt, mint — én, a fregatt-orvos! A toronyról adott jelzés tudniillik ezt mondotta:

— Kérjük haladéktalanul az orvost!

Harsogó kommandó-szavak, lábdübörgés, a megállásra félrefordított vitorlák suhogó csapkodása, a hajónk falán megtört hullámok zajlása közepett szállottam a csónakba a hajó peremén keresztül, nem mulasztván el előbb a hajó parancsnokánál kötelességszerűleg jelentkezni, hogy:

— Parancsnok úr, alázatosan jelentem, távozom a hajóról. (Notandum, *ma* egy kissé fölöslegesnek tartom ezt az akkori jelentésemet, mert ha ő adta a parancsot, hogy távozzam, föltételezhette rólam, hogy csakugyan távozom.)

A csónak vízrebocsátása velünk együtt nem ment egészen simán; az erősen zajló hullámos tenger kevés híján már csaknem az első percben szétzúzta a hajó bordáin, tekintet

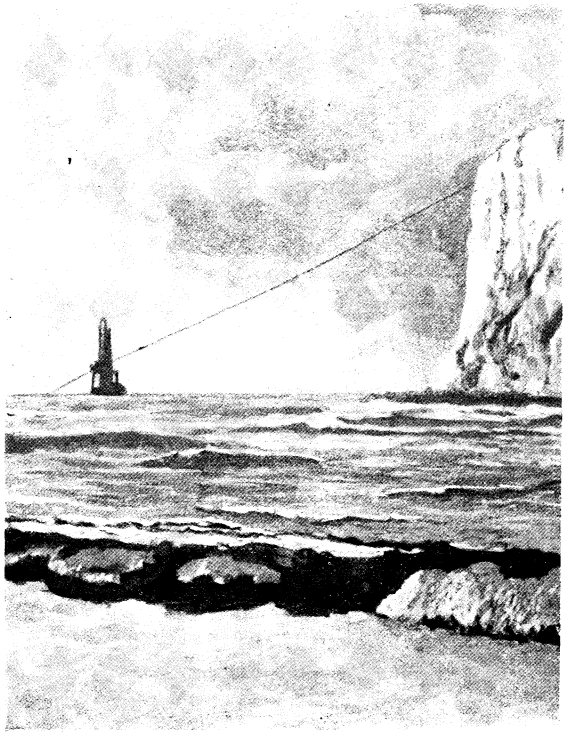
nélkül azon súlyosbító körülményre, hogy *mi is benne* ültünk. (Kár lett volna érte; egy ilyen csónak aeraris költségen épitve is 700 forintba kerül.) A nagy mentőcsónak volt, amelylyel csak vész idején bocsátkoznak vízre a sík tengeren. Egy kadett vezénylete alatt tiz pompás marku legény kezelte az evezőket, amelyek nagyságra vetekednek egy kisebb szabásu mestergerendával. Velünk volt *Ali Mohamed* is, a vöröstengeri útunkra még *Port Ismailából* magunkkal hozott kalauz, aki mint tolmács tartott velünk a világító-toronyra. Valamit még ordítottak utánunk a födélzetről, de mire a beszéd hozzánk jutott a zúgó zajlásban, az már csak egy olvashatatlan szófoszlány volt.

— Igenis, — ordítottuk azért mégis vissza kötelességszerűen és azzal nekiindultunk, orvosi segélyt nyujtani.

Én már mentem csónakon orvosilag segíteni *Tristan* nyilt öblében — ugyancsak éjjel, — olyan viszonyok között és olyan hullámjárásnál, hogy hajónkat, egy szintén vitorla alatt járó ágyúnaszádot, három horgonynyal kellett elhorgonyoznunk; amikor a partra vezető utamon lépcsők vagy járt út hiányában csónak-kampók segélyével kellett fölkapaszkodnom a sziklákon, amelyekről úgy akart leszedni az utánam fölnyaldosó hullám, mint szalamander a legyet. Egy más alkalommal, Cap Leucanál, nyolcan voltunk páncélosok, amelyeket úgy dobált a felbőszült »Földközi«, hogy a páncélosok egyikét, a

ALI MOHAMED, PILOT A VERESTENGEREN

hatalmas »Tegethoffot« közrefogta a »Don Juan d' Austria« és a »Prinz Eugen«, hogy mindjárt kéznél legyünk annak esetleges és kilátásba helyezett fölfordulásánál, amidőn a soron kívül álló kis »Blitz«-ről — amelyet nekem kellett alkalomadtán kisegítenem apróbb orvosi zavaraiból — jelt ad, hogy: »kérjük az orvost haladéktalanul«, amely megtisztelő meghívásra nekem, a »Don Juan« másod- és a »Blitz« egyetlen orvosának, két mértföldnyi utat kellett megtennem egy parányi csónakban a háborgó nyilt tengeren, hogy jodoformos olajjal kötözzek be a »Blitz« torpedóvadászon néhány matrózt, akiket leforrázott egy megrepedt kazáncsőből kiömlő gőz. Meg úgy is mentem már beteg emberhez, hogy levetett kabáttal, leoldott karddal és lehúzott cipőkkel ültem a csónakban, olyan nagy volt a melegem, még pedig nem annyira a nap hevétől, mint inkább attól a tudattól, — hogy minden percben készen kell lennem az — úszásra, a csónak eszeveszett hánykolódása miatt.



VILÁGÍTÓTORONY,
ÖSSZEKÖTTETÉSBEN A PARTTAL

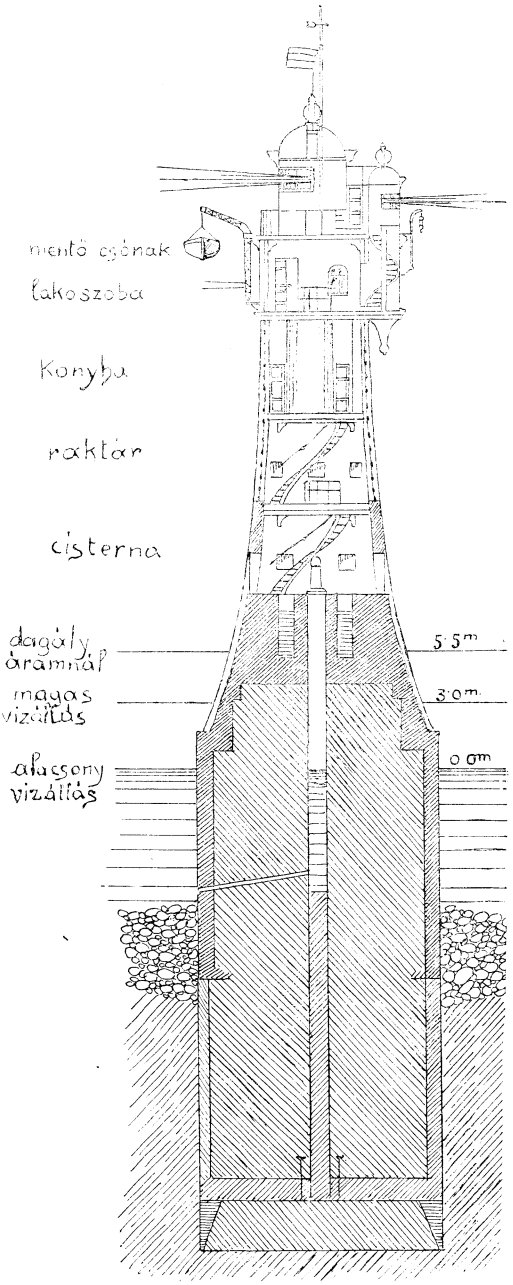
Szóval: nem mindig gummikerekes kocsin jár-

tam a betegeimhez; de olyan nagyon gummi természetü módon még soha nem mentem, mint most, amidőn a világítótorony fölhivásának tettem eleget. Korvettánk a torony bázisát képező szirtek messze kinyúló csúcsaira való tekintetből tiszteletteljes távolságban — mintegy két mértföldnyire — tartotta magát a toronytól. A hullámjárás nagyszabásu volt és minél közelebb jutottunk a szirtekhez, annál fokozottabb mértékben vette föl csónakunk a sokat emlegetett dióhéj jellegét. Sürű, majdnem kézzel fogható kompakt sötétségben eveztünk; úgyszólva tapogatózva kerestük föl a szirtnek azon részét, az északnyugati oldalát, ahol a lépcsők vannak bevágva.

Végre — pillanatra megvilágítva a sziklákon megtört hullámok fehér tajtékja által — megtaláltuk a följárót. Most már csak egy dolgot kellett még kieszelnünk: a kiszállás módozatát. A part bevágásához odaállított csónak hol lesüllyedt néhány méternyire a lépcső nivója alá, hol pedig fölszökött olyan magasra, hogy egy kis merészséggel akár mindjárt az első emeleten kiszállhattunk volna. Mi azonban nem voltunk merészek és kiszállottunk a lépcső alsó fokán, amint gentlemanekhez illik: én, a pilot, egy betegápoló, meg egy altiszt. Egy vízhatlan vászonban — amelyet egy hét centiméteres bronzágyu karcsu testéről húztunk le — egy csomagot is vittünk magunkkal: egy üveg konyakot, két üveg bort, kávét, teát, friss zöldség-konzerveket, kötő- és müszereket és a legszükségesebb gyógyszereket. Last not least: egy doboz hazai virginiát is.

A lépcsőnél egy kis kézilámpa várt rám, amelyet egy körülbelül negyvenéves, magas termetü, világos arcu arab tartott a kezében. Vártam a szokásos Allah és Profféta szavakat, meg a homlokérintést, hogy azt felelhessem reá: nem tudok arabusul tehát nem is beszélek, midőn az arab megszólalt tiszta folyékonysággal:

— Good evening, sir; very many thanks for your kindness; please, come upstare, to see my sick frend. (Jó estét, uram; számtalan köszönet szívességéért; kérem fáradjon föl az emeletre beteg cimborámhoz.)



A tolmácsul magammal hozott pilot, Ali Mohamed, már félig sajnálta, hogy velünk jött; mert ime, az egyik toronyőrrel nélküle is boldogulunk.

Végtelennek tetsző keskeny és igen meredek vascsigalépcsőkön haladtunk fölfelé a torony belsejében. Időnkint pihenőt kellett tartanunk, mert csaknem leszédültem a folytonos keringéstől. Négy szakasz lépcsőt haladtunk már, de lakásra, vagy bármi másra használt helyiséget még nem találtunk. Az ötödik szakasznál végre egy ajtót pillantottam meg.

— Ez a cisterna, a

mi ivóvíz-tartónk, — magyarázta a toronyőr és haladt tovább.

— Tehát a pincét már elértük volna a IV-ik emeletnél, — mondtam magamban némi elégültséggel. A hatodik szakaszhoz értünk.

— Ez a mi raktárunk, mutatta az őr és haladt tovább.

A hetedik szakasznál én a lélegzettel már az utolsőelőtti állomásnál tartottam.

— Ez a mi konyhánk, — magyarázta az arab.

Ha nem magyarázta volna, úgy is tudtam volna: az avas juhfaggyu szagát már egy emelettel lejebb megéreztem. A nyolcadik szakasznál nyitott ajtó várt reánk:

— Ez a mi lakásunk; tessék belépni.

Egy olajmécscsel megvilágított köralaku, csupaszfalu kis szobába léptem. A szoba butorzata két gyékény-ágyból, két szekrényből, néhány kopott szőnyegből és két nargyléből állott. Egy darabka nem volt a szobában, amely arra mutatott volna, hogy itt két ember él hosszu hónapokra, egy-egy félévre teljesen magára hagyva, és hogy e két embernek az a hivatása, hogy utat mutasson a világforgalmat föntartó közlekedésnek egyik legveszedelmesebb pontján. A világító készülék komplikált eszközei ugyanis egy emelettel följebb teljesen elkülönített helyiségben vannak elhelyezve.

Az ablak melletti ágyon egy középkoru arab feküdt. Az ágyon fekvő alak az elhagyatottságnak és a szenvedésnek megtestesült prototypját mutatta. Mélyen bennülő szemei, a sűrű fekete szakálltól körülvett kipirult arc, a megrepedezett ajkak, a szájpadláshoz tapadó kiszáradt nyelv, nagy szenvedést, napok óta tartó gyötrő lázt mutattak.

— Good evening, master; how are you, — mondtam neki, az ágyára ülve.

— Grazie tanto sior; molto male, assai cattivo.

Ime, egy másik arab toronyőr, aki az angol köszöntésre olaszul felel! A tolmácsom most már egészen sajnálta, hogy velem jött.

Részvéttel kérdeztem a beteget, mi a baja, mióta beteg? Olaszul kezdte, de aztán a pilot felé fordulva arab nyelven folytatta panaszát. Mintegy hét-nyolc nappal előbb egy rozsdás konzerv-dobozzal megsértette a jobb tenyerét. Rákövetkező nap a kéz megdagadt, utána a kar; rázó hideget kapott, aztán égő forróságot és gyötrő kínokat; a kar folyton dagadt, föl egészen a hónaljig, ahol mintegy férfiököl nagyságúra dagadtak meg a mirigyek. Közbe azonban még ellátta a szolgálatát, míg végre tegnap ájultan rogyott össze künn a tornyot körülvevő erkélyen, ahonnan őrtársa szedte föl és fektette szomoru gyékényágyára.

— Nem is hagyom el azt többé soha! — mondta a szegény meggyötrött ember.

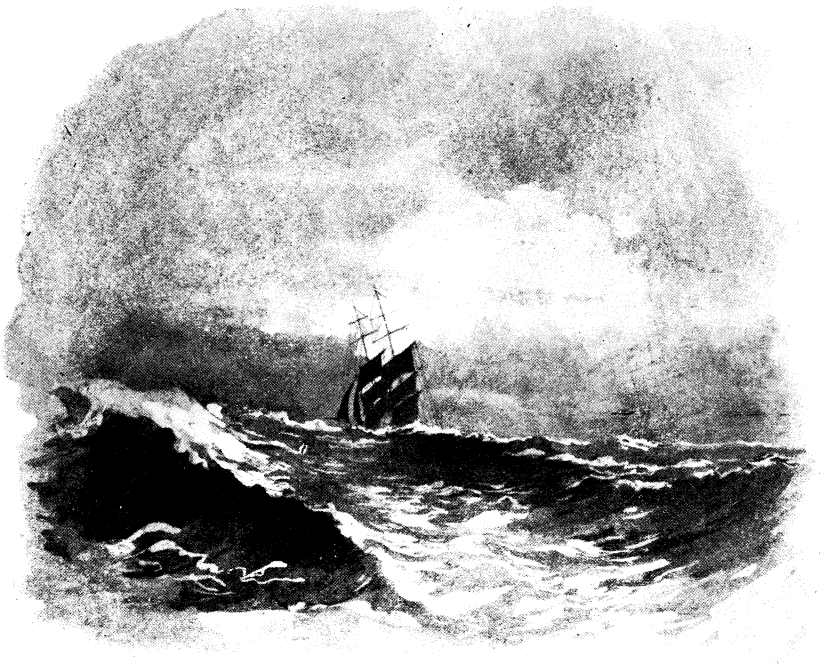
A pilot vigasztalni kezdte. A három arab között először hangzott el Allah és Mohamed neve. Én pedig elővettem a bistourimat, megnyitottam az elgenyedt mirigyeket és tályogokat, bekötöztem a sebeit, beadtam neki egy jókora adag chinint, utána két pohárka háromcsillagos Martell konyakot és megmagyaráztam őrtársának, hogy mit tegyen ezután a beteggel. Különösen a lelkére kötöttem, hogy szólitson föl orvosi segélyért mindennap valamely elvonuló hajót, amelyet a véletlen a torony láttávolába hoz. Addig is ápolja a beteget a megmagyarázott módon. A rendkívül intelligens arab teljesen megnyugtatott afelől, hogy hű és értelmes ápolója lesz súlyosan beteg társának.

Másfél órával később már jelentést tettem hajónk parancsnokánál és aztán folytattuk útunkat délfelé. Egy óra mulva kiértünk a *Dädalos* fénytávolából.

Még ugyanaznap délutánján találkoztunk a portugál

»Quanza« korvettával, este az angol »Ranger« ágyúnaszáddal; harmadnap a »Crocodill« francia csapatszállítóval, a »Zebayir« szigeteknél az angol »Fearlessel« és végre *Perimnél* ismét egy angollal, a »Gannet«-tel. Hasszán toronyőr tehát, dacára annak, hogy a tenger közepén egy ötven méter magas torony tetején feküdt súlyos betegen, mégis részesült orvosi gyógykezelésben, még pedig valóságos nemzetközi »ambulans« gyógykezelésben.

Nekem azonban, valahányszor ez eset óta világítótorony jutott az utamba, mindig élénk emlékeztetőm volt a világ legelhagyatottabb emberére és az én — legmagasabb betegemre.



EGY CSENDES ÉJJELEN
CAP-MATAPAN ALATT...

A csónakmester csizmái.

Rapporton. — Egynyelvü szakács és cukrász. — Bonyodalmas bűnügy. — A profósz, a mistro, a nostromo és a calzolajo. — A „fényes ikrek". — Megengesztelt csónakmester.

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

— És én Lorenzo Margetti főszakácssegéd . . .

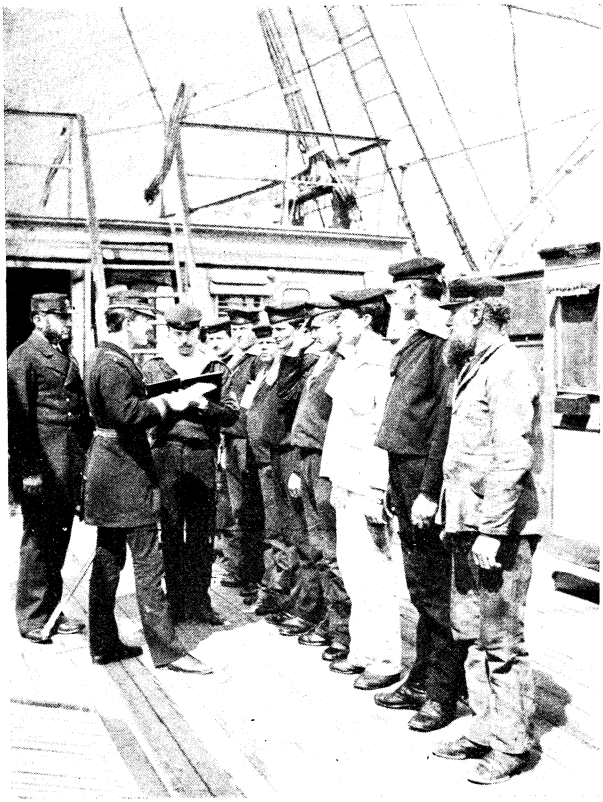
— Megjelentünk rapporton, — folytatá a szakács, — pedig mi . . .

— 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 . . .
— Citálni. Tíz éve, hogy . . .
— A mennydörgős mennykőbe! Fogjátok be a szátokat és ne beszéljetek ketten egyszerre, — szakította meg a kapitány a rapportra citált főszakácsot és az ő fősegédjét. — Rapportra hivattalak benneteket, mert mialatt az összes legénység a fedélzeten volt és ti odalenn a korridorban kotyvasztottátok az ebédet, amelynek mizerábilis voltáért már külön-



RAPPORTON
(KIHALLGATÁS A HÁTSÓ FEDÉLZETEN)

külön határai vasat érdemelnétek, ellopták a csónakmester csizmáit. Mit tudtok a dologról?

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

— Tudunk róla, — folytatá a segéd; — hát nostromo* vagyunk mi . . .

— Aki magasszáru csizmában jár a fedélzeten a legénység között? Mi csak . . .

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

— Mi grófok vagy herce . . .

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

A szakács és a segédje elhallgattak, persze egyszerre. Zanelli és Margetti mindig és mindent egyszerre tettek, de különösen: egyszerre beszéltek. Tíz év óta járják együtt ő felsége hadihajóin a különböző tengereket és országokat; Zanelli mint »elsőosztályu« szakács, Margetti 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 tésztanemü képviseli: a »pasta gradella«. »Pasta« azt jelenti, hogy: tészta; »gradella« annyi, mint: »hajólépcső«. Az igen találó név részben a hasonló alaknak, de még inkább a mineműségének 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 tésztanemü, mint a

* Nostromo = nostro uomo, olasz neve a „Bootsman"-nak, annyi mint: fedélzetmester vagy csónakmester: legmagasabb altiszti rang.

pasta gradella nem is kerülhet az asztalra, ahol méltó társaságra talál a hozzá hasonlóan izletes örökös konzervek között.

Dacára ennek, a szakács és cukrász — a »cogo e suo ajuto«, amint őket a hajóinkon dívó ropogós olasz idiomában nevezik — benső barátok, hűséges cimborák voltak, akiknek, eltekintve azon kis hibájuktól, hogy sütni-főzni éppenséggel nem tudtak, csupán egyetlen hibájuk volt: a két ember *egy nyelvvel* beszélt. Sohasem kezdett meg a szakács mondatot, amelyet nem a cukrász folytatott és amelyet nem ismét a szakács fejezett volna be. Egy hangzatos »mennydörgős menykőre«-re aztán elnémultak és meg nem szólaltak volna újra semmi igéretre, ha csak határai vasra vonatkozó igéretre nem.

Úgy történt ezuttal is, amidőn egy bonyodalmas ügyben mint tanúk voltak raportra idézve a »mennydörgős haragu« szigoru kapitány színe elé. A rapport a hajó hátsó fedélzetén — a nagy- és középárboc között levő részen — tartatott meg, amely szent helyre a legénységhez tartozó halandónak különben csak három alkalomból van joga lépni: szolgálatban, rapporton és mint — halottnak (de mint ilyennek is csak a sík tengeren).

A kapitány mellett ott állott kárörvendő arccal, jegyzőkönyvével, ceruzáját folyton nyálazva, a legénység mefisztója: a profósz, a hivatalos hajó-spicli. Az egy centiméterrel lazábbra kötött függőágy, egy elejtett zsinórfoszlány a födélzeten (a hajófegyelem szemüvegen nézve már szemétdomb), egy meggyujtott gyufa, egy illetéktelen percben megivott pohár viz, egy percnyi késés a fedélzeten az »Alle Mann auf Deck« vezényszónál és más ehhez hasonló nagyszabásu bűntények kipuhatolása és a vétkes rapportra citálása 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 SZAKÁCS ZSÍRT MERÍT

(A hajószakácsok edénymosogatásának módszere mindannyiszor a festő és a lazzaroni históriájára emlékeztetett. Egy festő ugyanis Nápolyban keresett témát és modellt. A téreken lézengő lazzaronik között megpillantott egyet, akinek a kezei gyönyörűen formások 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 belegyezik az alkuba és indul a kúthoz, mosdani. A kúthoz érve, egy pillanatig gondolkozik; 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 arccal, ceruzájával jegyzésre készen, a kapitány mellett, hogy bejegyezze a szakácsra és a cukrászra diktálandó büntetést. Legszívesebben ezt a büntetést írta volna be: »evezőtlen csónakba ültetendők és a sík tengeren magukra hagyandók«. Tényleg azonban — sajnálatára — ezuttal csak azon barátságos meg-

jegyzéssel bocsáttatott el a két tanu, hogy: menjenek a mennydörgős menykőbe a piszkos fazekaikhoz és hogy fejjel lefelé lógva köttetnek ki az árbocra, ha a csónakmester csizmái még egyszer — ellopatnak!

E megjegyzésből azonban most már kivehetjük, hogy a csónakmester csizmáit ismeretlen tettesek ellopták.

A dolog a következőképpen történt.

Hajónkon mintegy negyven növendék volt a tengerészeti akadémiából. Hogy a fiatal nebulók gusztust kapjanak a tengerész-élethez, a nyári hónapokra ráteszik őket egy nagyon jámbor járásu hajóra, egy kiérdemelt vitorlás-fregattára, amelynek árbocain és kissé régikeletü ágyuin praktikusan hajtják végre az éven át beléjük szorult teoretikus tudományt. A fregatt rendesen a hazai vizek közelében cirkál. 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 sajátkezűleg megvetendő függőágy, a mizerábilis konzerv-koszt, a desztillált ivóvíz stb. nem igen van inyére a finnyás és elkényeztetett kis bárónak és grófocskáknak, de máskülönben — a hadihajók szigoru vasfegyelmének betartása mellett — meglehetős 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 csónakmester, aki nemcsak a közönséges matrózok nagymogulja, hanem az arisztokrata növendékeknek is — mint kizárólagos maritim-oktatójuk — sok borsot tör az orruk alá.

A szóban levő csónakmester hires volt szigorúságáról, helyesebben mondva: erélyes tapintatáról. Seholsem repültek úgy a legények az árbocokra fel, mint az ő kommandójára és sehol sem működtek az evezők oly filharmonikus ütem-

A „FIÓK-NELSONOK"
(TENGERÉSZNÖVENDÉKEK)

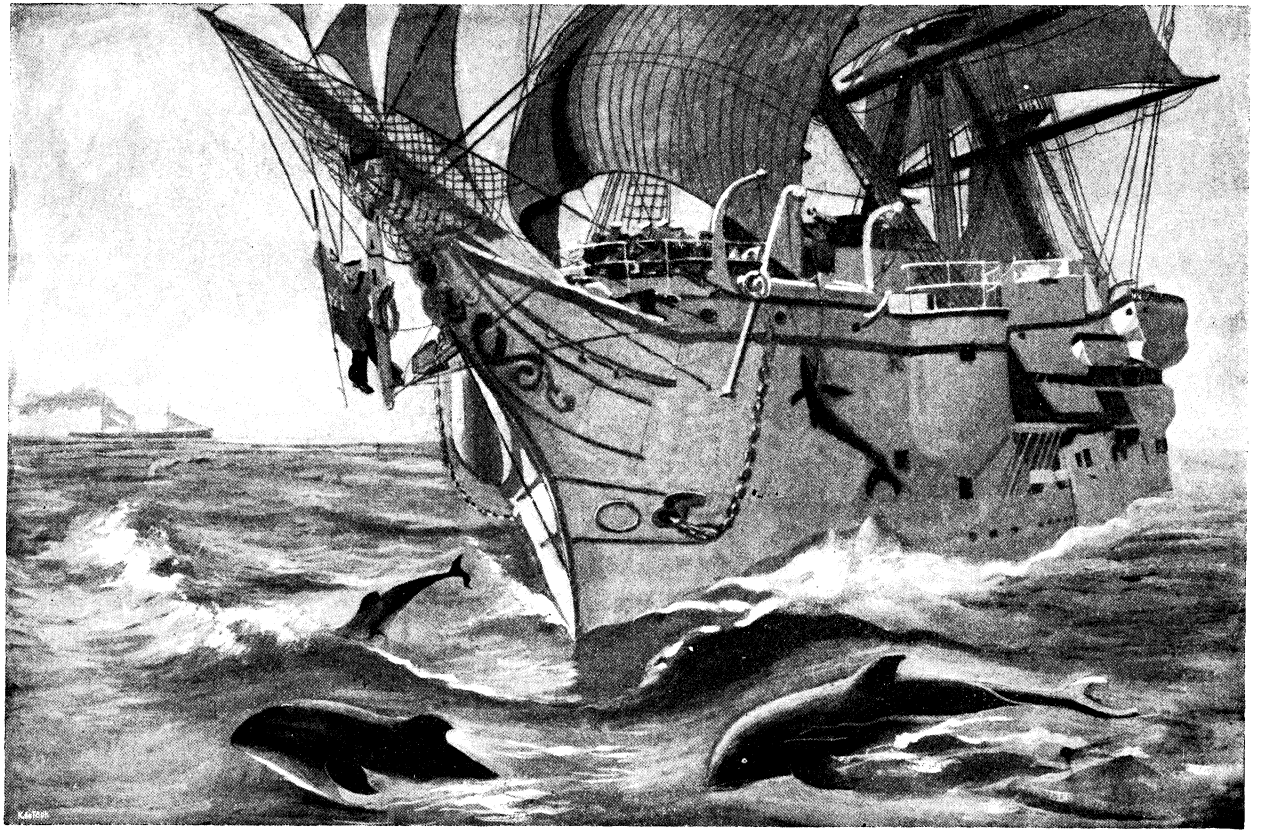
ben, mint az ő csónakjain. A vén tengeri medve különben igen jószívü volt: szolgálatának utolsó húsz esztendejében sohasem citáltatott egy malit (legényt) rapportra valami hibáért vagy mulasztásért; ő az efféléket házilag végezte el. Ha tudniillik közelében állott a vétkes, úgy a kezeügyében, akkor a lábával olyan furfangos módon tudta »hátulról megszólítani« az előtte állót, hogy az mint az orsó penderült néhányszor a saját hossztengelye körül. Ha azonban a mali lábtávolon kivül, például fenn a vitorlarudon guggolva hibás csomózás vagy lassu oldozás miatt vonta magára az árboc tövében álló nostromo elégedetlenségét, akkor úgy üttetett tarkón harminc méter magas poziciójában a nostromo nehéz, vizes sapkája által, hogy csengett belé mind a két füle. A fiatal növendékek nem estek ugyan hasonló kezelés alá, de azért a praktikus kiképeztetésükkel megbizott vén tengerésznek volt alkalma bőven az önérzetükben gyakran megsértett fiók-Nelsonok és Tegethoffok haragját magára vonni. A meggyült harag végre egy titkos összeesküvéssé nőtt meg, amely összeesküvésnek az volt a célja: boszut állani a nostromon! A boszu a nostromot az ő Achilles-sarkain, illetőleg az — új csizmáin kellett hogy találja.

Úgy történt a dolog, hogy a csónakmester még indulás

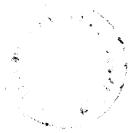
A „NOSTROMO“

előtt otthon egy pár új csizmát rendelt. Persze, nem olyan közönségeset, amilyet minden más halandó vagy pláne szárazföldi patkány is visel, hanem olyat, amilyen csakis az Oceánt járó hajók csónakmestereit illet meg: magasszáru, combig érő, ráncnélküli csizmát, fényes orosz-lakkból. Mint a kakas a szemétdombon a tyukok és csibék között, úgy jár a nostromo az ő magas csizmájában a mezitlábos matrózok között a nehéz viharban, mikor minden úszik a fedélzeten a bokáig érő vízben. A csónakmesternek nem a sok évi szolgálat, sem a számos vészben, viharban szerzett tapasztalatok adják meg a nimbust, hanem a magasszáru fényes lakkcsizmák. Pantalonban a csónakmester csak primus inter pares; de csizmával a lábán, akkor — nostromo.

A csizmákat úgy tartotta, mint ahogy az értékés kloissonnévázákat tartják a selyem-etuiben; egész külön szekrényben állottak a korridorban, a fedélzet alatt levő első emelet elülső részében, a kórház közelében. A szekrényt a mistro (hajóács) készítette a nostromo külön rendeletére; minden egyes csizmának egy 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 szelid, mint a kezes bárány; a viharcsizmákra nincs szükség. Napjában többször állott a nyitott



SZÓRAKOZÁS AZ ISKOLAHAJÓN:
HALÁSZAT SZIGONYNYAL



szekrény előtt és gyönyörködött az ő »fényes ikreiben«, amely névvel a két járművet becézgette A »calzolajo« (a hajó susztere), aki mint nem telivér tengerész, nem nagy mértékben bírta a nostromo jóindulatát és ennek folytán gyakran esett a nostromonak kezeügyébe, illetőleg lábtávolába, az új csizmák révén meglehetősen emelkedett a nostromo kegyeiben; ő volt tudniillik az egyedüli szakértő és így az egyedüli együttérző szív, aki lelkesült a ragyogó ikrekért.

Egy délutánon aztán — Szicilia szigetének partjaitól délre esik az emlékezetes hely — szörnyü tragédia érte a csónakmestert. Délutáni iskolák tartattak a fedélzeten, amelyekhez a nostromonok természetesen semmi köze. Lement tehát a korridorba meglátogatni az ő szeretteit, felnyitja a szekrény ajtaját és abban a pillanatban egy kisebbszerü gutaütés környékezte: az egyik csizma hiányzott!

— Ki tette ezt? Ki vitte el a csizmámat?! — üvölté a vén tengerész, nekirohanva a korridorban tartózkodó lézengőknek. Ezek nem tudtak semmiről; nem láttak semmit. Ez időben csak kevesen voltak a korridorban: a matrózok ruhazsákjai elé állított őr, a lőporkamra őre és a két szakács. Hasztalan volt minden kutatás, vallatás; mint láttuk, a szigoru kapitány elé rapportra citált szakácsok

— Sem tudtak az egész . . .

— Dologról semmit.

A profósz, hivatásának megfelelően, egész szenvedélylyel szimatolt 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 egy csendesebb árnyalata fogta el. A súlyos veszteséget sehogysem tudta elviselni. Ellenséget szimatolt mindenkiben, hara-

gosa volt mindenkinek. A »lábtávolság« mintha nagyobb határokat kapott volna, mert a »megszólítások hátulról« sűrűbbek lettek; a vitorlarudra repülő sapka pedig tarkón intette a malikat a legkisebb hibáért. Boszusága, szégyene még fokozódott az által is, hogy az időjárás is ellene esküdött. Mert míg a Földközi tenger nyugati részében, amikor 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.

Mint minden seb, úgy a csizma ellopása által ütött seb is lassankint hegedni kezdett a nostromo szívén, kivált miután a mistronak meg a proviantmesternek együttes rábeszéléssel sikerült a csónakmestert egy elhatározó lépés elkövetésére rávenni.

— Nézd, barátom, — magyarázá neki a mistro, — az az árván maradt egyik csizma olyan, mint egy örökös, eleven tördöfés, amely mindannyiszor emlékeztet az ikertestvérre. Ha én a te helyedben lennék, kapnám azt a csizmát és úgy röpíteném a tengerbe, hogy még a nyomát se tudnám többé. Sohase búsulj, ha haza jutunk, kerül majd új csizma. Tégy, amint mondom: fogd meg azt az egy csizmát, dobd ki, hadd repüljön a tenger mélységes fenekére.

A lecke hatott. Egy csendes éjjelen — Cap-Matapan alatt — egy sötét alak állott a hajó orrán, amely alak előbb óvatosan körülnézve, hogy az oromágyu mellől nem leskelődik-e rája valaki, egy hosszu, fekete csizmaalaku tárgyat húzott ki a kabátja alól és csendesen beereszté azt a sötét tenger zajló örvényébe, egy mélységes sóhaj kiséretében.

Az emlékezetes csizmahistóriára lassankint a feledés fátyola borult; csak néha-néha tört ki egy fájdalmas sóhaj a sorslátogatott csónakmester széles melléből és csak itt-ott hallatszott egy elfojtott kárörvendő vihogás a vásott növendékek csoportjában, ha a csizmátlan nostromo a szemhatárra került.

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

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

— Ki tette ezt ide! — ordított a nostromo, amint meggyőződött, hogy a csizma nem vizió, hanem csizma. — Ki az a gyilkos kéz! — ordítá, még pedig egészen helytelenül, mert a kéz akkor volt gyilkos, amikor a csizmát elvitte, nem pedig most, amikor visszahozta.

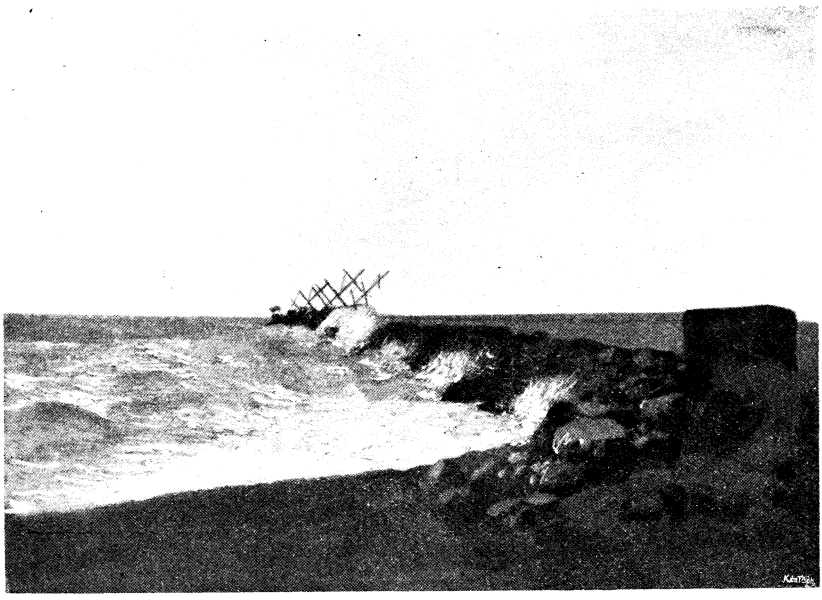
A szemle alatt a parancsnok odaért, ahol a szolgálat a csónakmester helyét jelöli ki; csaknem könyezve beszélte el a parancsnoknak szomoru sorsra jutott csizmáinak históriáját,

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; amikor aztán a növendékek csoportjához jutott, a következő rövid, de tartalmas beszédet intézte hozzájok:

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

Hazaérve a kikötőbe, nehány nappal később a csónakmester egy pár gyönyörü új csizmát kapott ajándékba — ismeretlen tisztelőitől.



PARTHOZ VERT
TEHERHAJÓ

Drámák a tengeren.

Dróttalan távírás Marconi előtt. — „Eltört“ hajó. — A „Bourgogne“ drámája. — Matróz kannibálok. — Kitérési szabályok. — Az „Iltis“ korvetta drámája. — Németek és franciák. — Hol a „Gloire“?

A tenger meg az Óceán 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, amelyek sohasem térnek vissza a kikötőbe, ahonnan kiindultak és ezerekre azoknak az embereknek a száma, akik útközben, akár szolgálatot teljesítve, akár szórakozásból, tudományból, vagy hivatásból bocsátkozva a veszélyes elemre, nyomtalanul eltünnek. Az ilyen tragédiák rendesen csak a legszűkebb körben — a közelről érdekeltek körében — hagynak szomoru és bánatos nyomokat. A saját bajával elfoglalt nagytömeg, az eltompult és

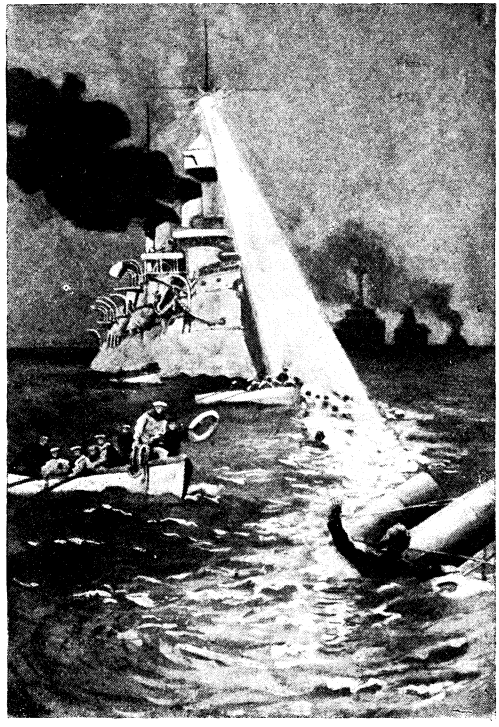
elfásított idegzetü nagyközönség vajmi keveset hall és tud azokról a drámákról, amelyekben családfentartó apák, vagy a szülők örömét, reményét képviselő ifjak tömegesen lelik sírjukat a nyilt tengeren; amikor a hullámok kavargásában ezer meg ezer méter mélységbe, a hideg sírba, egészségtől duzzadó emberek alámerülnek.

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

Tulajdonképpen az otthonmaradottak a nyugtalankodók és az aggódók. Mielőtt valamely családtaguk a tengerre szállt, soha eszükbe nem jutott a tengerrel törődni; az ujsághireket csak annyi érdekkel olvasták, mint akár a kishirdetést, vagy egyáltalában észre sem vették. És amint a családtag tengerre szállt, az értök való aggodalom egy percre többé meg nem szünik. A legkisebb betüvel nyomtatott: »hajótörés« a legelső szó, amely a hírlap sok ezer szava között a szemükbe ötlik.

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, egyáltalában a kedves jóbarátok az örvendetes hírt közlők mosolyával köszöntöttek be hozzánk reggelenként: »olvasták már? megint elsülyedt egy hajó!« Képzelhető, mekkora örömet okozott a kellemes hírthozó kedves szomszéd. Esténként az ujságban megint »hajótörés« volt a legtöbbet megbeszélt és megvitatott társalgási téma. Hogy az a hajótörés Capetown körül történt, én pedig ugyanakkor onnan legalább is nyolctizezer 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 levelemig, amely néha — nem az én hanyagságomból kifolyólag, hanem a rengeteg távolság miatt — csak hónapok mulva érkezett.



MENTÉS
A TENGEREN

Hat-nyolc éves kis hugaim látván és hallván azt a nagy érdeklődést, amely házunkban a hajózás és tengerészet körül forog, anélkül, hogy az összefüggést értették volna, szenvedélyesen gyűjtötték az adatokat édesanyjuk mulattatására.

Lelkendezve futottak haza az iskolából, ha ott valamelyik idősebb leánykától valami ilyen tárgyu hírt hallottak és már a kerítésnél kezdették nagy örvendezve és egymást túllicitálva kiabálni: »édes mamám, megint eltört egy hajó!«

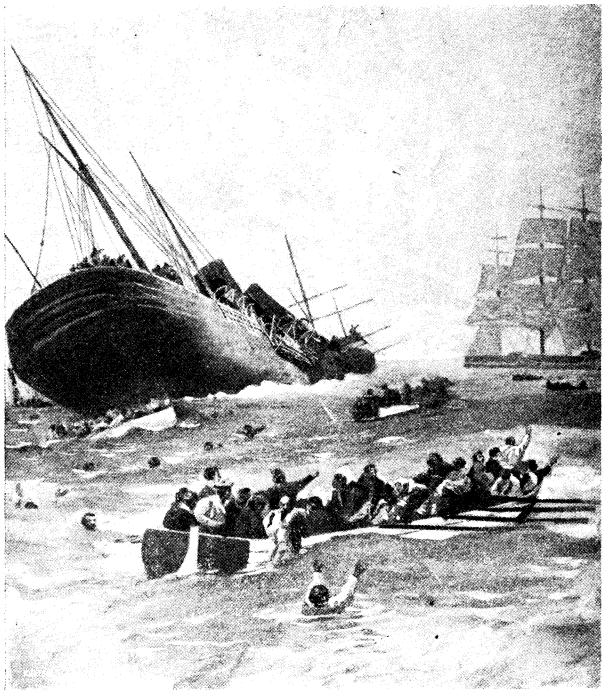
Ez a meg nem szünő érdeklődés természetesen csak az érdekelt családoknál fordul elő. Máskülönben pedig annyira nyom nélkül siklik tova a közönség egy hajótörés néhány sorból álló hire fölött, amennyire nyom nélkül hullámzik tova a tenger azon hely felett, amelyen száz meg száz viruló emberélet pusztult el pár perccel azelőtt.

Csak egy esetre emlékszem — a »Bourgogne« francia személyszállító hajó drámájára 1898-ban, — amely a drámát kisérő mellékepizódok folytán megrendítő hatással volt úgyszólván az egész civilizált világra. Még nálunk is, Magyarországon, akiknek helyzetünknél fogva — sajnos — vajmi keveset fáj a tengerészek feje, szokatlan nagy feltünést 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 harc; ekkor hágott a tetőfokára az a példátlan izgalom, amelyet a Dreyfus-pör idézett elő; ez időtájt volt, hogy II. Vilmos, német császárt, a huszadik század e legelső lovagját — budapesti látogatása alkalmával — szivére ölelte a magyar nemzet és röviddel ezelőtt vagy ezután történt az egész világot megrázó szörnytett, amikor Luccheni tőre halálra sebezte Magyarország imádott védangyalát: Erzsébet királynét.

És dacára e részben érdekes, részben pedig izgató és megrázó eseményeknek, a tőlünk sok ezer mértföldnyi távolságban történt hajótörés drámája napokon át tartotta izgalomban az embereket. Nem is egyes embereket, hanem egész nemzeteket! A »Bourgogne« — az elsülyedt hajó —

és a »Cromartyshire«, — amely az előbbin a halálos sebet ejtette — napokig képezték a beszélgetés tárgyát mindenütt, ahova a földgömbön ujságok eljutnak. És a színpadok modern drámáival csodálatosan megegyezőleg, nem a főesemény — a hajó elsülyedése — nyomta e drámára az izgalmat gerjesztő jelleget, hanem a mellékszereplők, az epizódok.

Máskor is elpusztult már egyszerre öt-hatszáz ember valamely elemi csapás következtében; az emberek — temperamentumuknak megfelelően — különböző intenzitásu megdöbbenéssel vettek tudomást az esetről és azzal be volt fejezve a dráma. Miért volt tehát most e tartós érdeklődés, e határtalan részvét, amely az annálisokban páratlan hosszu időn — egy egész héten át — kisérte a szerencsétlen áldozatokat? Azért, mert máskor a matrózok kése nem hatott markolatig a rimánkodó asszonyok mellébe, akik egy parányi helyért esdekelnek a csónakban gyermekük számára; az evező lapátok nem hasították ketté az életért görcsösen kapaszkodók koponyáit és nem rugták



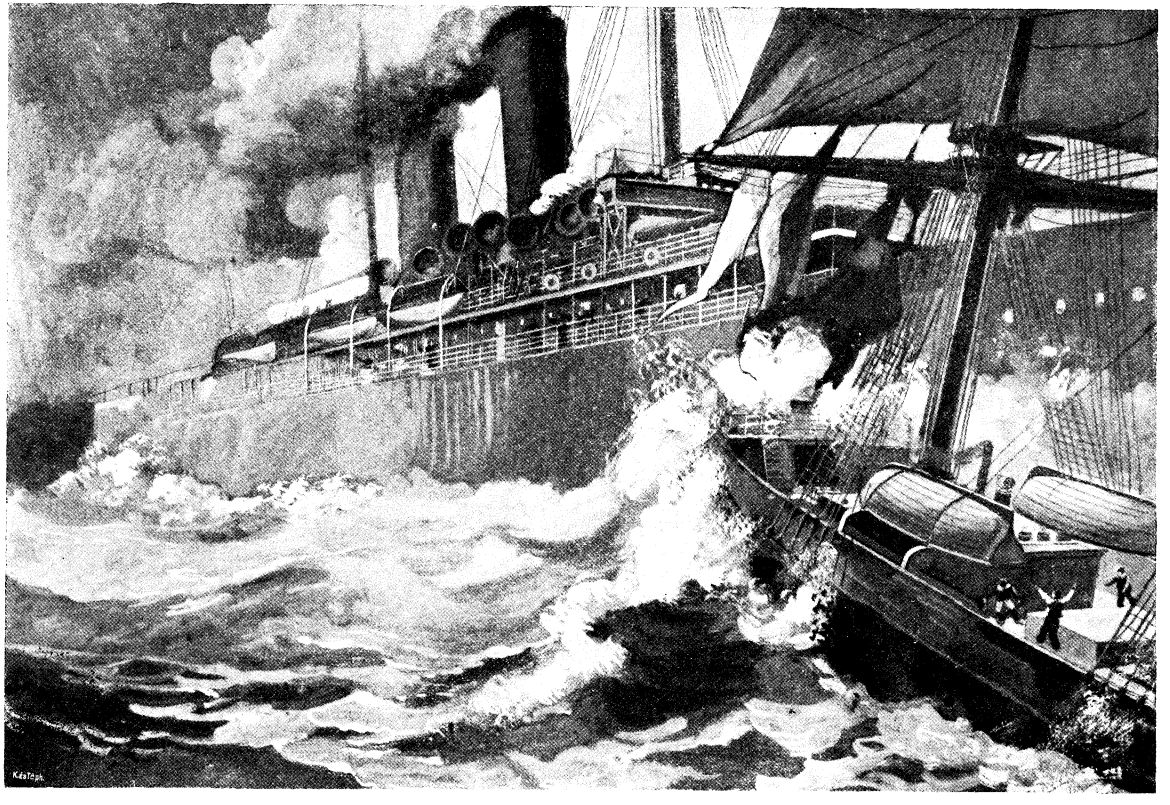
A „BOURGOGNE" SÜLYEDÉSE

össze sarkukkal azokat az ujjakat, amelyekkel a fuldokló fogódzott a megtelt csónak peremébe.

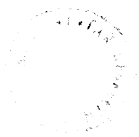
Hogy hatszáz ember pusztult el egyszerre, azt az emberek a velökszületett vagy nevelés által fejlesztett önzéstelenségük (?) dacára csak eltűrték volna valahogyan és nem fájt volna a fejük olyan nagyon a mások baja miatt; de fölháborodott az emberiség, *meg az ember,* fölforrt a vér, amidőn kitűnt, hogy kétszáz ember, »vész- és viharedzett bátor hajósok«, akik hivatásuknál fogva arra tesznek esküt, sőt mi több, akik arra lesznek *nevelve*, *kiművelve és begyakorolva,* hogy bizalmat és nyugalmat keltsenek az utasban, akiknek 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 »barnaarcu derék fickó«, ha komoly baj és veszedelem találná érni — és ime, kitűnt, hogy a barnaarcu derék fickók brutális gyilkosokká, gyáván késelő és rugdalózó bestiákká alakultak át akkor, amikor a beléjük helyezett bizalmat és megnyugvást azzal kellett volna beváltaniok, hogy várjanak — néhány percig; csak addig, amíg rájok is kerül a sor. — -- —

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

A tengeren találkozó két hajónak egymásközti manőverezésére, hogy összeütközés veszélyébe ne jussanak, nemzetközi törvények által megszabott szabályok állanak fenn, még pedig oly 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, *amely*



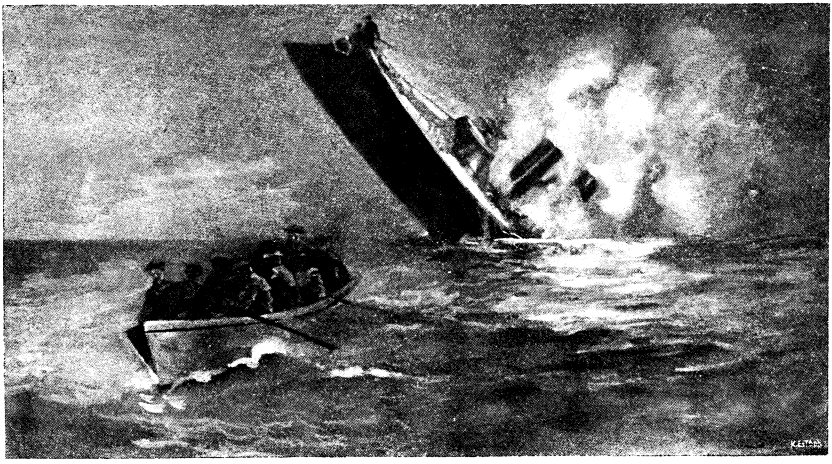
A „BOURGOGNE“ ÉS A
„CROMARTYSHIRE“ ÖSSZEÜTKÖZÉSE



oldalról kapja a szelet, köteles kitérni annak a vitorlásnak, amely *elölről kapja a szelet. A szél előtt* vitorlázó mindkettőnek köteles kitérni. Ha két vitorlás fut egy irányban egyforma széllel, az tér ki, amelyik a szél felé (= Lúv) 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, amelyik jobboldalán látja a másikat. Ugyanezek a szabályok kötelezők éjjel is, amidőn a hajók a kitűzött jelző lámpákról ismerik fel egymás helyzetét. Ködnél *hangok* által jelzik a hajók helyzetőket. Vitorlás hajók két percenként erős harangozással és tülökkel jeleznek, gőzhajók éles fütytyel. (A török hajókon harang helyett a gongot ütik.)

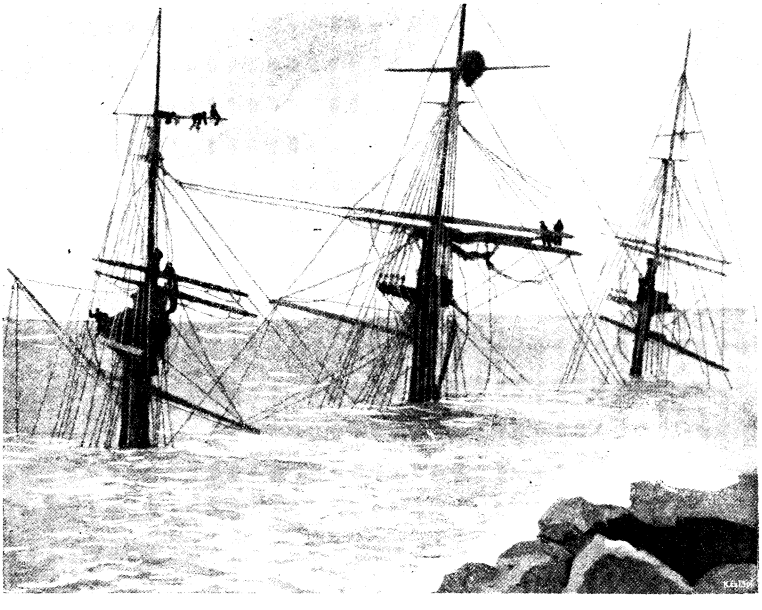
És dacára a szigoru szabályoknak és a végletekig vitt vigyázatnak, mégis látjuk, hogy mily gyakoriak a balesetek. Hiszen csak maga Anglia évenként átlag kétszáz hajót és ötezer embert veszít el a tengeren!

Emlékezzünk a két évvel ezelőtt tönkrement német



KAZÁN-
ROBBANÁS

»Elbé«-re, amelyet egy angol hajó, a »Crathie« vágott ketté derékon. Már nem emlékszem, hogy hány ember pusztult el — és ez jelenleg mellékes is, — csak arra emlékszem, hogy az »Elbe« tisztikara meg a legénysége oly férfias bátorsággal és preciz nyugodtsággal hajtották végre a mentési műveletet a néhány perc alatt süllyedő hajóról — *ugyancsak éjjel*, —

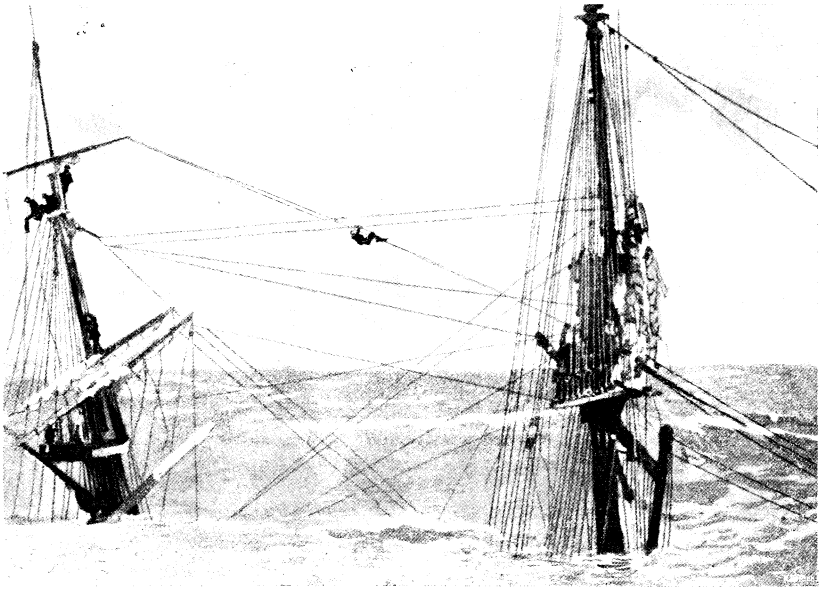


MENEKÜLÉS AZ ÁRBOCOKRA

mintha valami »Brand-Allarm«-ról (tűzvész-gyakorlatról) 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 aránylik a *megmentett* (?) utasok számához, mint 60 : 10-hez! . . .

Most négy vagy öt éve a Jóremény-foka közelében, még az Atlanti Óceán oldalán, egy angol hajón, amely

ausztráliai kivándorlókat szállított, tűzvész támadt. Részben az éppen uralkodó erős szél miatt, részben az óriás számu utasok közt lévő tömérdek asszony és gyermek őrületes 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 nyolcszáz



MENEKÜLÉS ÁRBOCRÓL ÁRBOCRA

utasból megmentettek a tizenkét csónakon mintegy hatszáz embert, a százhatvan főnyi legénységből pedig megmenekült *tizenegy!* Ez meg egy angol hajó volt.

Vagy egy másik példa:

Néhány évvel ezelőtt Kelet-Ázsiában huzamosabb ideig voltunk együtt az »Iltis« német ágyúnaszáddal, amelylyel hol a déli, hol az északi kinai 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« egy rozoga, vén ágyúnaszád volt, száznyolcvan 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 ágyúnaszádnál.

Egy alkalommal — ha nem tévedek: Csemulpo vagy Lücsungkho kikötőjének közelében — egy csodálatos véletlen folytán úgy a mi korvettánkon, mint az »Iltis«-en ugyanegy időben tartatott meg a gyakorlat: »Menekülni a hajóról« (Schiff-Verlassen). Miután e komplikált manővert ugyanazon a hajón ugyanaz a legénység ugyanazon vezényszavakra már számtalanszor gyakorolta be kikötőben és sík tengeren, éjjel és nappal, szélcsendben és kemény szélnél, a gyakorlat, — mely az összes tengeri manőverek között a legkomplikáltabb, legnehezebb és dacára annak a tudatnak, hogy: hiszen csak gyakorlat, mégis mindannyiszor megdöbbentő — a hajó elhagyása ezuttal is a legcsekélyebb izgalom és félreértés nélkül 14—16 perc alatt be volt fejezve. Gondoskodva volt minden egyes emberről (ugyanígy történik ez *minden* tengeri hajón, legyen az hadi- vagy személyszállító hajó, vitorlás, teherhajó vagy gyorshajó); gondoskodva volt minden szükségletről, ami egy, esetleg több napi kóborláson csónakokkal a tengeren előfordulhat. Volt tápszerünk és ivóvizünk, tűzhelyünk, navigációs műszerünk. Ott voltak a fegyverek és kis ágyúk, a hajónapló, kompaszok és kronometerünk; 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 8—10 könnyü 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, 15 *perccel* a hajó elhagyására adott kürtjel elhangzása után végre volt hajtva és el volt intézve. Az »Iltis« korvetta mintegy száz emberrel kisebb számu legénységével ugyancsak egy rövid negyedóra lefolyása alatt készen volt e manőverrel. (Mennyivel egyszerűbb ennél öt-hatszáz ember egyszerü elhelyezése csónakokban, különösen ha tekintetbe vesszük, hogy az illető hajón *legalább is* annyi csónaknak kell készenlétben lenni, ahány személy befogadására a hajó normirozva van!)

És két évvel az »Iltis«-től való elbúcsúzásunk után — az »Iltis« a Sárgatengeren maradt — az ágyúnaszádot utóléri egy »Tajfun« a petsili öböl vidékén, a Shantung-Promontory világítótorony közelében, egy szirten! A hajó tönkrement »mit Mann und Maus«, ahogy németül mondják. A száznyolcvan főnyi személyzetből talán heten menekültek meg. És mi történt a többi százhetvenhárommal? Ezek a parancsnok vezényszavára sorakoztak a fedélzeten, amelyen már térdig ért a víz; lassanként fölhuzódtak a kötélhágcsókra, az árbocokra és vitorlarúdakra; a vezényelt közös ima után háromszoros hurrahval éltették a német hazájukat és császárjukat és azután elpusztult százhetvenhárom német férfiu a német lobogó alatt, éltetve a császárt és a hazát!!

Tessék már most összehasonlítani a »Bourgogne«-t az »Iltis«-sel!

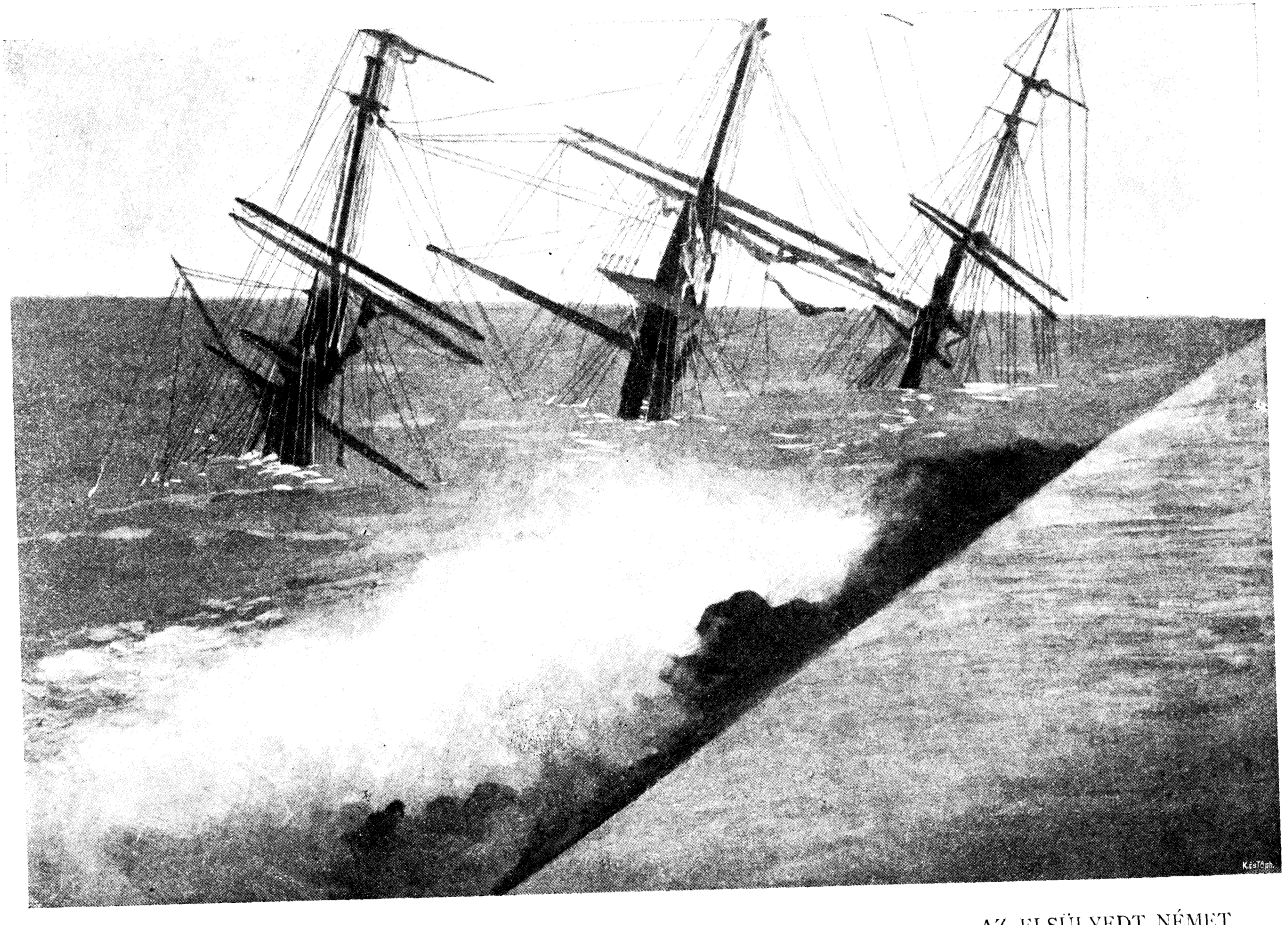
Emitt, az »Iltis«-en, a német férfiu, testben edzve, lélekben művelve és nevelve. Az öntudatos, bátor, erős férfiu, aki az exaltációig hevül és lelkesül a hazáért, a lobogó becsületéért és a császárért. Az eszméért, amelyet az iskolában a tanítója, otthon az édesanyja önt beléje és nagyra neveli

benne a higienikus testi és lelki edzés, a konzekvens ápolás, a lelkesítő példa, a nagyszabású nemzeti önérzet.

Amott pedig, a »Bourgogne«-on, az ó-kelta hősök ivadékainak erkölcsi dekadenciában enervált fiai, egy gyáva horda, egy kannibál csorda, amely a fogával harap, késsel szúr, sarokkal tipor és ököllel zúz gyönge, gyáva asszonyt, aki 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, aki evezővel ketté hasítja a koponyát, amely fölmerül csónakja előtt a vízből és parányi helyért rimánkodik az életet mentő csónakban; az összes kötelességeiről teljesen megfeledkező tengerész, aki ahelyett, hogy kötelet kötne a gyönge, öreg utas derekára, hogy így bocsássa le a csónakba, *(amint ezt a kötelelessége előírja)*, a nyakára csinál hurkot az ujjaiból, hogy kidobja a csónakból az öreget, az erősebb jogut, aki 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 árboc, mentő-öv és száz meg száz úszótárgy, amelyen úszva, ülve, lovagolva megmenekülhet; tudnia kellett ez esetben, hogy a partoktól alig vannak száz tengeri mértföldnyi távolságra és oly élénk közlekedési helyen, amelyen okvetlenül egy-két hajó halad át néhány óra mulva és így igen sok a valószinüség a megmenekülésre. (Amint hogy tényleg úgyis történt.)*

* A dráma Sable-Island közelében, mintegy száz mértföldnyire Halifax kikötőjétől történt. Igen élénk közlekedési hely a tengeren.



AZ ELSÜLYEDT NÉMET
ISKOLA-HAJÓ: „GNEISENAU"

Mind e száz meg száz apróságoknak ismerete — amelyekről azonban az utasnak halvány fogalma sincs — meg kell, hogy adja a matrózoknak ilyen esetekben legalább azt a részleges nyugalmat és önfegyelmezettséget, amely elsősorban az utasok megmentését legalább megkísérelteti vele. Ehhez az alapot viszont megadja a veszedelmes elemmel való ismeretség és megszokás és a gyakorlatok által beléje »drillirozott« fegyelmezettség.

MENTÉS A TENGEREN

Hol maradt tehát a parancsnok vezényszavára beálló, önmagáról megfeledkező disciplina?! A fegyelmezettségben az automatikus cselekvésig menő vak engedelmesség? Hát a lobogó becsülete? Meg a nemzeti önérzet? Hol van a »grand nation« gloireja?

Szegény gloire! Alaposan megtépdestek téged szárazon és vizen. Ezek a sable-islandi francia matrózok nem tagadták meg a vérrokonságot a Rue-Goujoni bazárban annak idején szereplő dandykkal. A Goujon-utcai bazár égésekor a kinyalt és európai divatot parancsoló francia gavallérok és nemesek rugták agyon a francia úrnőket, akik útjokat állták a menekülésben; »előkelő« francia nemesek aranyfogantyús ébenbotjukkal vágtak végig a fehérhaju matróna arcán és koponyáján, épp úgy, mint a matelot az evezővel. A Goujon-utcában a vicomte-vőlegény sarokkal tiport magának útat komtesz-menyasszonyának csipkékkel borított szűzies mellén keresztül a kijárat felé, most meg a matelot ököllel ütötte

ki a nő fehér fogait, aki a gyermekét akarta a »barnaarcu derék fickó« ölébe elhelyezni, hogy ő maga — az anya — legalább »megkönnyebülten« 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, amidőn százhúsz matróz, tengerész *tudott* megmenekülni. No, ez az egy szoknya volt olyan hatalmas terjedelmü, hogy egy darabig árnyat vetett a — trikolorra.

FŐMANDARIN
A PALANKINBAN

A boxerek országában.

Fontos misszió. — A Yangce-Kiang. — Forróság. — Mosquitok. — A kinaiak és a víz. — A boxerek. — A kinai jellem magyar világításban. — Kaland Fucsaufuban. — Igazságszolgáltatás. — Olcsó az élet. — Háborúskodás a „Fölkelő Nap“ és az „Arany Sárkány“ között. — Japán barbarizmus. — Mit nem tanul meg soha a kinai? — „The Germans to the front!“

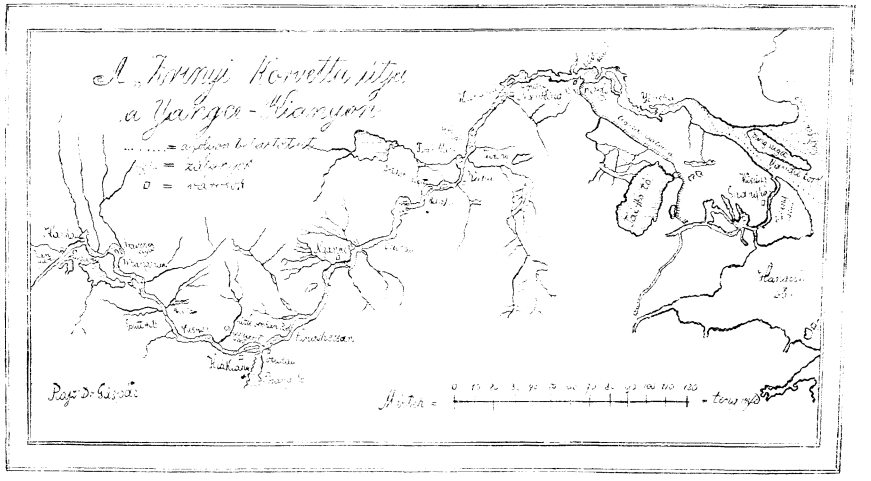
A kilencvenes évek elején monarkiánknak egyik hadihajója azzal a főladattal indult el Póla kikötőjéből, hogy a kinai és a koreai partokra vitorláz, meglátogatja ezeknek fontosabb tengerparti városait, a folyókon pedig fölhatol olyan távolságra, amennyire a hajó mélyjárata megengedi. A folyók partjain lépjen érintkezésbe a jelentékenyebb városokkal és igyekezzen a kinai kormánynyal oly irányu szerződést kötni, hogy kereskedelmi összeköttetésbe jöhessünk azokkal a folyómenti városokkal, amelyek eddig az idegenek előtt zárva voltak.

A mi derék kis korvettánk, a »Zrinyi«, eleget is tett föladatának. Pompás vitorlázatával és elég erős gőzgépével félévvel később már alaposan benne voltunk a kinai világban. Hónapokat töltöttünk a rengeteg birodalom partjain és belsejében s ez idő alatt meglátogattuk a tengerparti városok közül Hong-Kongot, Kantont, Makaót délen, Svataut, Amoyt Közép-Kinában, Fucsau-Fut a Min-Hó partján, Sanghait, Csifut, Lucsungkót, Port-Arturt északon és a Pecsili-öböl fontosabb helyeit.

Legemlékezetesebb és eseményekben legdúsabb volt a jangce-kiangi expedicionk. E folyón egészen *Han-Kauig*, az ország szívéig haladtunk föl, miközben a folyó két partján fekvő nagyobb városok közül érintettük Vusungot, Csing-Kiang-Fut, Nankingot, Kiu-Kiangot, Vu-Hut, Han-Jant és Vu-Csangot.

Ezek a városok mindmegannyi emporiumai a rengeteg birodalomnak, amennyiben gócpontjai a kinai kereskedelemnek, iparnak, tudománynak, hadászatnak és az egész állami belső életnek.

Ebből kifolyólag joggal hihetné az ember azt, hogy a



Jangce, illetőleg annak két partja e rendkivüli jelentőségének megfelelően van szabályozva. No, a Jangce-Kiang ezt nem teszi, a Jangce magán viseli az *általános* kinai jelleget: veszedelmes, alattomos, ravasz, és büzös.

E rendkivüli fontosságu kereskedelmi, hadi és állami uton nincs egyetlenegy pont sem, amely megfelelne a kultura legprimitivebb követelményének.

Ama pont kivételével, ahol a Vusung folyó beleömlik a Jangcébe s ahol a bejárat van a nagyfontosságu Shanghaiba, amely város tulajdonképpen nem a tenger partján fekszik, hanem ahhoz igen közel a Vusung folyó partján, ez az egyedüli hely, amely modern erős bástyákkal van megvédelmezve; a rengeteg nagy folyó olyan ma, mint volt körülbelül két évezreddel ezelőtt. Csak a Sanghaiba vezető út van nagyon nehézzé téve. A Vusung torkolatánál állanak a hires Minkerődök, amelyek mintegy 12—14 nagykaliberü (26—35 cmeres) Armstrong- és Krupp-ágyúkkal vannak fölszerelve. Azonkivül a Jangce áramlata éppen e ponton a legrohamosabb és zátonyokkal meg veszedelmes zsákutakkal tele. Egy ellenséges támadás esetén a Jangcén fölhatoló hajóknak és csapatoknak ezen a ponton óriás nehézségekkel kell majd megküzdeniök.

Más tekintetben pedig, kezdve ott, ahol a Jangce rendkivül erős áramlatával zúgva rohan a Sárgatengerbe, miközben sárga iszapot hordó árjai úgy szerteszét tépik a tengerpartot, hogy ahhoz képest a Nilus deltája egy rendezett csatornarendszernek tekinthető, az 1200 mértföldnyi út, föl I-Csangig, meg nem szünő akadályokkal és helyenként leküzdhetetlennek látszó nehézségekkel megrakott veszedelmes ellenfél. A partjai egyes helyeken tökéletesen egybefolynak a szomszédos homokterülettel úgy, hogy a folyó, mint egy tenger, beláthatatlan szélességben hömpölyög. Az áramlat olyan

gyors, hogy a mi korvettánk, amely mintegy 1300 lóerejü gépének teljes erőkifejtésével dolgozott fölfelé, amennyi erővel a tengeren tiz mértföldnyi gyorsaságot is képes kifejteni, a Jangcén helyenkint alig tudott négy mértföldet megtenni. Sőt itt-ott az is megtörtént, hogy éppenséggel nem tudott előre mozdulni és a rohanó ár keresztbe fektette. Csak a lélekjelenlét, meg a bámulatos manőver mentette meg hajónkat a veszedelemből.

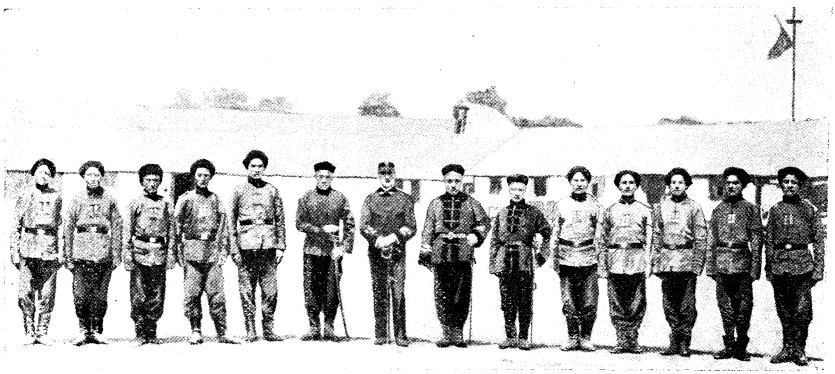
Az a forróság pedig, amely nyár derekán uralkodik a Jangce mentén, egyszerüen leírhatatlan. Kora hajnaltól késő éjfélig perzselő forróság borul a folyóra, amelyet még a szellő sem enyhít. Sőt még jobb, ha a szél nem fúj, mert enyhülés helyett csak a szomszédos városok pestilenciális bűzét hozza a hajóra.

Friss élelmiszerekről alig lehet szó. A milliókkal bíró városokban nem tudtunk egy darabka kenyeret sem kapni, sem egy pohár tejet. Marhahust is csak ritka esetben kaptunk, minthogy a szántásra és a teherhordásra használt drága marhát, túlnyomóan bivalyt, csak a végső esetben vágják le s mindenütt csak disznóhússal élnek. Ennek a husa pedig olyan kövér, hogy nyers állapotban is csöpög a zsírtól s nekünk élvezhetetlen volt már azért is, mert a sertést itt rothadt hallal táplálják s ezért a husa is rothadt hal szagu és izü.

Vizünk ihatatlan volt. A Jangce-Kiang, a Min-Ho, vagy a Pej-Ho vizét inni lehetetlen. Először is azért nem, mivelhogy az íze undorító, másodszor pedig, mert néhány korty belőle elég súlyos jellegü malária vagy disenteria (vérhas) előidézésére. A benszülöttek azonban meg sem szűrik, hanem amint merik, úgy iszszák és úgy főznek vele. Csak fürdésre nem használják soha. A legforróbb hónapokat töltöttük a Jangce-folyón, de azért nem emlék-

szem, hogy fürdőző benszülöttet láttunk volna valahol a rengeteg folyó mentén. Mi kizárólag desztillált vízzel éltünk és azt oly nagy mértékben ittuk, hogy jóformán ideje sem volt a teljes lehűlésre s a kipusztíthatatlan iszapszag miatt egyszerüen utálatos volt.

Naplementével megjelent a moszkitóknak, sáskáknak, éjjeli lepkéknek, rovaroknak milliónyi légiója. Hogy megvédjük magunkat tőlük, az összes világító lángjaink el voltak oltva, még a föltétlenül szükséges *helyzetmutató fényeket*, amelyeket minden hajónak minden körülmények között föltétlenül mutatnia kell a nemzetközi tengerjog értelmében, még ezeket is elfödtük, hogy egyetlen fénypont se legyen a hajón, amely gyülhelye lehetne az apró kis zsiványoknak. Még sem volt menekülésünk. Minthogy a kabinok temperatúráját és fülledt levegőjét elbírni emberi erőt felülmúló dolog volt, a hajófegyelem fenekestül való fölforgatásával meg volt engedve — kivételesen, — hogy éjjel a födélzeten alhassunk. Az engedelem azonban semmit sem ért, mert alvásról szó sem lehetett. A rémséges forróság — egy-két nagyon is hűvös éj kivételével — éjjel sem enyhült egyetlen fokkal sem, a mérgesen csipő



KINAI GYALOGEZRED TISZTIKARA
NÉMET INSTRUKTORJUKKAL

moszkitók pedig elviselhetetlenné tették az életet. Egy kis enyhülést keresve órákon át ültünk a kádakban, amelyekkel napközben az ágyúk csöveit szokták kimosni; de amely percben kiléptünk a vízből, megütött bennünket a hőség és elleptek a mérges moszkitók rajai.

Mellékesen megjegyzem, hogy a fölsorolt állapot nem a Jangce kizárólagos sajátsága. A viszonyok parányival sem jobbak a Min-Hón és a Pej-Hón sem.

Képzelhető tehát, mily leírhatatlan küzdelmes lehetett — éppen nyár derekán — a Pej-Hó mentén, Taku és Tiencin között, a hajókról kiszállított csapatok helyzete. Nekünk — a »Zrinyi« korvetta legénységének és tisztikarának — is szinte elviselhetetlen volt az a néhány hónapra terjedő expedició, de megvolt legalább az az előnyünk, hogy a tulajdon otthonunkban voltunk, amely sok tekintetben némi kényelmet nyujtott. De egynéhány ezer ember, idegen, ellenséges katona, akiknek mindent, ami az életföntartásra szükséges, a benszülöttektől kell kapniok, azoknak hasonlíthatatlanul nehezebb az életök. És elképzelhető az az állapot is, amelybe egy 80—100.000 emberből álló hadsereg fog jutni, amely nem fokozatosan jut ez eltürhetetlen klimatikus és hygienikus viszonyok közé, hanem hirtelen találja magát a huzamosabb időre tényleg elviselhetetlen nehézségek között.

A klimatikus és hygienikus viszonyoknál talán még nehezebb az emberekkel, a benszülöttekkel való érintkezés. Még béke idején is heroizmusnak tekintettem minden európainak vagy amerikainak azt a bátorságát, hogy e népek közé merészelt letelepedni. Hát még most, amikor a lelketlen és gyáva tömegek ezrei között a magányosan élő idegen szabad prédára volt bocsátva!

Abban az időben, amidőn a mi expediciónk járt a kinai városokban, úgynevezett *legjobb egyetértés* volt a benszülöttek

(Képmagyarázat a cikk végén.)

„NEMETEK
A FRONTRA!"

és idegenek között, amennyiben csak itt-ott, szórványosan gyilkolt le valamely kinai horda egy-egy misszionáriust, vagy a férj távollétében egyedül maradó nőt és gyermekét.

De mindeme legjobb egyetértés mellett és bár mint egy távoli nagyhatalom képviselői és nagyrabecsült vendégek, többnyire katonai fedezet alatt tettük látogatásainkat, a nép ritkán kimélt meg bennünket bántalmazásaitól. A katonai sorfalat áttörve, odatolakodtak a mi *udvari* palankinjainkhoz és úgy kiabálták be hozzánk a szokásos *jankvai-cé*-t (idegen ördög) és *czi-gu-laj*-t (ocsmány disznó). Apró gyermekek sárral dobáltak bennünket és nagy gaudium tört ki a tömegben, ha valamelyikünknek a hófehér öltözetén vagy sisakján sáros folt esett.

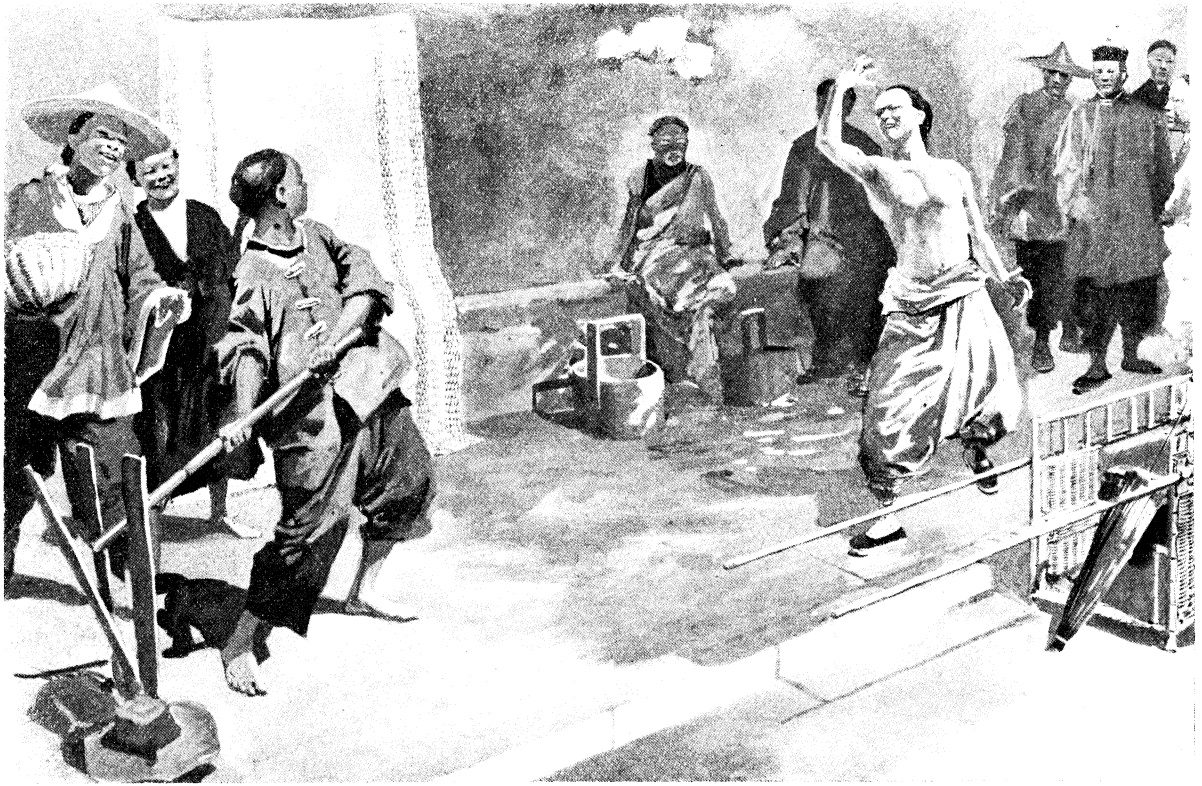
Nagyon téves az a hiedelem, hogy az alig múlt mozgalmat a *boxerek*, a *Sze-hocs-ván*, a Ta-tao-haj, a *görbe kés* stb. szektái csinálták és hogy az egész véres kavarodásban csak ezek a szekták vesznek részt. Csinálta és résztvett benne az egész kinai nemzet, kezdve az előkelő tao-tajon végig a kuliig, aki csak onnan ismeri az idegent, hogy neki egypár nyomorult kasért (= fillér) órák hosszáig kell a megszakadásig lihegve szaladni a közt a két rúd közt, amelynek kis kocsiján az a gyűlölt fehérarcu ül.

Lehetséges és valószínü, hogy ez a mi véleményünk Kináról és a kinaiakról kissé nagyon is — szubjektiv; valószínü, hogy a kinai nemzet, a kinai faj, egészében és individualiter megközelítőleg sem oly ellenszenves, mint a minonek *mi* látjuk. Lehet, hogy az ő kormányzati, társadalmi, hitbeli és vallásügyi berendezésük és egész szervezetök jóval fölötte áll annak a kritikának, amelyet mi idegenek felőlük irunk. És tényleg, ha tekintetbe vesszük azokat az általánosan ismert nagy jellemvonásokat, amelyek a kinai nemzet jellemének alapvonalait teszik és párhuzamba állitjuk

ezekkel a tömérdek gúnyolódó, becsmérlő, kicsinyítő és nevetségessé tevő leírást meg véleményt, amelyet felőle hallunk, olvasunk és írunk, akkor nagyon nehéz a kettő között az összhangot, a józanul ítélő ész és az objektivitás útján keresendő logikát megtalálni. Tudjuk, hogy alig van még egy népfaj, amely szorgalomra, kitartásra, munkabírásra fölvehetné a versenyt a kinaival. Tudjuk, hogy a kinai nemzet családi érzéke, együttérzése, fajszeretete, lángoló honszeretete, egyszerűen példátlan. Tudjuk, hogy dacára annak, hogy hygienikus dolgokról Kinában — a mi fogalmunk szerint — szó sem lehet és mégis azt látjuk, hogy a faj szívós, erős, elpusztíthatatlan, ellentálló, rendkívül szapora és fokozatosan fejlődő (számra nézve). Tudjuk, hogy oly görcsösen, makacsul és rendkívül szívósan ragaszkodó a hitéhez, vallásához és őseinek hagyományához, hogy ehhez képest még a zsidók notorius hithű ragaszkodása is elenyészően csekély. Köztudomásu továbbá, hogy a külföldön csaknem állatiasan élő bevándorolt munkás hihetetlen nélkülözések útján megkuporgatott vagyonkájának nagy részét — végrendeletileg — arra szánja, hogy holttestét ezer és ezer mértföldnyi távolságból is hazaszállítsák, csak hogy holttestе a rajongva szeretett, imádott haza földjében pihenjen. (Ehhez hasonló rajongó hazaszeretet a földgömb egyetlen más népfajánál sem fordul elő!) És száz meg száz ezekhez hasonló erénye van ennek a népfajnak, amely erényeknek túlnyomó nagy része — közismeretü!

Mért van hát mégis, hogy az összes más népfajok, úgy az ázsiaiak, mint az amerikaik és — különös összhanggal megegyezőleg — az európaik mégis oly elítélőleg, oly kicsinylőleg, gúnyosan, sőt haragos megvetéssel írnak és beszélnek felőlük?

Lóczy Lajos tanár, a legkiválóbb magyar kina-ismerő,



A MODERN KINA:
CROQUTTET JÁTSZÓ SUHANCOK

igen érdekesen és rendkivüli objektivitásra valló módon magyarázta meg egy alkalommal, hogy honnan eredhet az idegeneknek e nagy antipathiája a »Menny birodalmának« copfos fiai ellen.

Lóczy szerint a Kinába kerülő idegenek túlnyomó nagy része, majdnem az egész kontingense, ritkán jut az ország belsejébe, hanem rendesen a tengerparti kikötőkben, vagy a folyókmenti városokban érintkezik a kinaiakkal. A parti városok lakossága pedig — és ennek különösen azon része, amelylyel az idegen azonnali érintkezésbe léphet — semmivel sem jobb, mint bármely más nemzetnek parti lakossága, illetőleg e lakosságnak az idegen számára azonnal hozzáférhető része. Igen téves lenne annak a kinainak vagy japánnak Németországról szerzett fogalma, ha Németországot *csak* Hamburg vagy Bréma után és a németeket a kikötői munkások, facér matrózok és a partmenti vendégszerető házak lakói után itélné meg. Toulon és Bordeaux is alig enged Franciaországra következtetni, a marseilli csőcselék sem lehet tipusa a »franciának«.

Sőt az ország belsejébe kerülő idegen sem szerezhet (rövid idő alatt) tiszta képet Kináról és népéről, *mert nem a saját szemével nézi és látja.* Az idegen rendesen valamely konzul vagy misszionárius által csinált szemüvegen nézi Kinát, amely szemüveg azonban többnyire eltorzított és hamis képeket nyujt. Úgy a konzuloknak, mint a misszionáriusoknak huzamos ott tartózkodásuk ideje alatt bő alkalom nyilik arra, hogy ne legyenek *megelégedve* a kinaiakkal, akik nem sokat törődve az idegenek aspirációival, önző törekvéseivel és idegenszerü érdekeivel, a rendelkezésökre álló összes szellemi, erkölcsi és faji erővel igyekszenek *a saját érdekeiket megvédeni.* Innen erednek az örökös ellentétek, a folytonos surlódások a kölcsönös bizalmatlanság, az ellenszenv és végül

az ellenségeskedés. Ez az a szemüveg, amelyet a Kinában régebben élő európai az átvonuló — vagy csak most letelepedő — európainak nyujt és innen ered az a csaknem általános, közös ellenszenv.

Körülbelül ily módon magyarázta Lóczy tanár e mindnyájunk előtt ismeretes ellenszenv keletkezését. Az, akinek alkalma volt exotikus népfajok ismertetését *különböző forrásokból* megitélhetni, teljes mértékben fogja méltányolni kitünő tanárunk ezen magyarázatát. Tapasztalhattuk ugyanis, mily ellentétesek néha a vélemények és leírások, amelyeket exotikus, vagy nehezen hozzáférhető népfajokról olvastunk. Itt vannak például az ausztráliai benszülöttek. A róluk szóló ismertetések a lehető legferdébbek, legellentétesebbek. Az egyik megfigyelő szerint az ausztráliai bennszülött »az ocsmányság netovábbja«; inkább majom, sem mint ember; arckifejezése állatias, teste torzképe az emberi alkatnak (ez valószinüleg az ausztral-négerek notoriusan ismert vékony lábszárára és puffadt hasára vonatkozhatik); értelmisége alig áll az állaté felett; hajlamaik kegyetlenek, alattomos, stb. Ezzel ellentétben egy másik megfigyelő »humánus kötelességének tartja e szegény félreismert, megvetett és az emberiségnek meg értelmiségnek oly alacsony fokára helyezett népfaját megvédeni, amelynek híre sokkal rosszabb, mint azt az ismerőseik terjesztik«. Egy harmadik viszont egy rangra helyezi őket a kultúrának más, szintén alacsony fokán álló fajaival, például az indiánusokkal és a szamojédekkel

Ime, mily ellentétes vélemények és itéletek az igen kis számu és oly jelentéktelen kis népfajról. Csoda-e hát, ha arról a négyszáz millió emberről oly különböző véleményt táplálnak azok, akik velök nemcsak indifferens érintkezésbe jutottak, *hanem érdekösszeütközésbe is.*

Én teljes mértékben elfogadom Lóczy tanár érvelését és

A MODERN KINÁBÓL:
KIRAKATOK ÉS NÉZŐK

nagyrabecsülöm nézeteit, amelyeket nem idegen szemüvegen át nyert a kikötőkben, hanem szorgalmas tanulmány és hosszamosabb ideig tartó közvetlen érintkezés utján az ország belsejében. De azért vannak emlékeimben momentumok — szintén az ország belsejéből és személyes érintkezésből eredők, — amelyek még ma is, egy évtizeddel később, igen kellemetlenül emlékeztetnek Kinára és a kinaiakra. A sok közül csak kettőt akarok megemlíteni.

Fucsauban, a Min-Ho partján fekvő, talán hétszázezer lakosságu városban, egy alkalommal egyedül kóboroltam. Tekintettel az ellenséges hangulatra, amelyet hajónkon a néhány ott élő európai (konzulok, misszionáriusok, kereskedők) terjesztett és tekintettel arra, hogy a Min-Ho alacsony

vízállása folytán hajónk a várostól jó messzire, a Pagoda-Anchorage-nél horgonyzott, elég vakmerőségnek tartottam ezt a vállalkozásomat. (Akkor tudniillik *még* nem féltem az — emberektől.) Céltalan kóborlásom átvezetett nemcsak Fucsaunak, hanem egész Kinának egyik nevezetességén: a »Van-Csenkiao«-n, a »Tizezerév-hidjá«-n. E hidról lekerültem a városnak egyik legélénkebb főutcájába. Az utcán, mint Kinának minden nagyobb városában, valósággal hemzsegtek az emberek. Az utca olyan hosszu lehetett, mint a mi Andrássy-útunk, de keskenyebb, mint Budapestnek bármely legkeskenyebb belvárosi utcája. Az utca két oldala, mintha egyetlen nagy üzletet alkotott volna: tágas, széles, nyitott ajtók, az ajtókban, üzletekben, a járdákon sűrű tömegben az emberek. Az ezer és ezer ember között nem láttam egyetlen idegent sem. Sem fehéret, sem feketét; mindenütt csak sárgaarcu, rohanva sietö, lökdösö embereket. Itt-ott vigyorogtak rám, hébe-korba meglöktek, mintegy véletlenségből, de azért elég alaposan; az üzletajtókban állók ujjal mutattak rám és elég hangosan megröhögték azt a furcsa állatot; már mint engem. Megjegyzem, hogy a forróság nagy volt, a bűz pedig rettenetes. Az üzletek és műhelyek széles nyitott ajtaján reám tátongó sötét űr igen kellemetlenül hatott reám. Kezdtem magamat nagyon rosszul és kényelmetlenül érezni, megbántam, hogy ilyen »mélyen« bocsátkoztam bele, »tanulmányutamba". Ilyenformán érezhette magát hajdanában a keresztény gyerek, ha kiváncsisága vagy gondatlansága messzire bevitte a ghetto valamelyik utcájába.

Egyszerre csak éreztem, hogy tarkón csípnek. Éppen *egy mészárszék előtt* állottam, amidőn az ajtóban állók egyike megfogta hátulról a nyakamat és nevetve tett valami megjegyzést, amire a többiek, az üzletajtóban és az utcán állók, hangosan kacagtak. *Ma* meg vagyok győződve, hogy igen ártat-

lan lehetett az a megjegyzés, amely valószinüleg reám vonatkozott. Akkor azonban valósággal elhült bennem a vér! A kirakatban lógó húsdarabok, a mészáros véres köténye és keze, az övén lógó hosszu mészáros-kés, a mészárszék sötét homálya, stb. valósággal dermesztőleg hatottak reám. Egy pillanat alatt átcikkázott az agyamon, hogy ha ez a hunyorgó szemü, véreskezü mészáros (ez a »*kinai*«), aki éppen a tarkómat csiklandozza, egy rándítással belódít abba a sötét boltba, a nyakamba szúrja azt a hosszu kést és aztán földarabol: nincs a világnak az a rendőrsége, amely valaha ki tudná mutatni, hogy itt folyt el az én vérem. És ha ki is mutatja, mit érek vele? (Hogy mi a menykőért szúrná belém azt a hosszu kést és hogy mi célból darabolná föl az én drága corpusomat, arra egy pillanatig sem gondoltam. Volt is nekem akkor erre időm!) Kiszabadítva magamat a becézgető simogatás alól, dobogó szivvel és nem szégyellem megvallani: reszkető lábakkal siettem ki az utcából. Lehetőleg az utca közepén tartottam magamat, távol az üzletek tátongó ajtaitól. Fogadni mernék, hogy soha kinai gyorsabban nem járt Fucsau utcáin, mint én, »aggályaim és kételyeim« e nehéz félórájában. Mikor feljutottam a magasan ívelt »tizezeréves híd«-ra és megpillantottam ennek domborulatáról az angol-telep konzulátusi épületén az angol lobogót, akkor bizony én — nagyot lélegzettem!

Pedig nagyon jól tudom, hogy nem volt nekem semmi okom úgy félni (ámbár nem az első, sőt nem is az — ezredik európai lettem volna, akit minden különös ok nélkül ütöttek le Kina valamelyik városának valamelyik utcájában) és ime, én mégis féltem. Sőt, mint látni lehetett, nagyon is féltem.

Mért nem féltem a japánok tömegében? Mért nem Csemulpóban a koreaiak között? Mért nem féltem ezer meg

ezer hindu, singhaléz, malayi meg szomáli között? Hiszen ezek között is egymagam voltam! Mért nem jutott eszembe félni sehol másutt, csupán csak a — kinaiak között?

Miért? — Azért, mert mi európaiak Kináról és a kinaiakról nyert fogalmaink következtében mindig félni fogunk, ha az imént leírt helyzetbe fogunk jutni. Nem lesz ugyan semmi okunk reá, de azért határozottan félni fogunk. Még igen sokáig fönmarad bennünk a meggyőződés, hogy a leg-

KINAI ÉS JAPÁN TISZTEK
MÉRKŐZÉSE

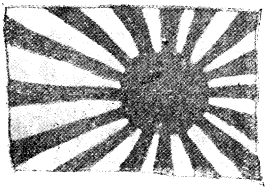
dominálóbb érzés, amelyet a kinai az idegen, különösen a *fehérarcu idegen* iránt érez, a mérhetetlen gyűlölet. Az előkelők hihetetlen gőggel, megvetéssel és lenézéssel tisztelnek meg bennünket. S ennek megvan a maga évezredek óta változatlanul fennálló oka. A kinainak ugyanis a maga élete bámulatra méltóan csekély értékü. Az a halálfélelem, vagy helyesebben az életünkért való rettegés, amely bennünk minden más ösztönt felülmul, a kinainál sokkal kevésbbé van kifejlődve. Ha náluk valamelyik tartományban, mondjuk a Jangce-mentén rosszul ütött ki a rizstermés, vagy nagyobb

vízáradás volt, ezt mindjárt *két-három millió ember fizeti meg az életével.* Valamelyik főmandarin törvényhatósági területén történt olyasvalami, ami a még főbb mandarin rosszalását vonta maga után, ennek következményeképpen a főmandarin intézkedésére néhány száz ember lakol az életével, hogy elmúljon a még főbb mandarin haragja. Valamelyik ezredben lopás történt és a tettes nem puhatolható ki: a gyanusított zászlóaljból öt-tíz embernek leütik a fejét és ezzel el van intézve a lopás-ügy. Vagy valamelyik apának, akinek már van vagy két fia meg egy leánya, még egy leánya születik. Kell a menydörgős menykőnek! a vízbe vele. Ezért van, hogy csupán Pekingben évenkint mintegy *9—10.000* kitett leánygyermeket szednek össze a misszionáriusok.

Amint látható, az élet elég olcsó. Ütéshez, vágáshoz, késdöféshez és mindennemü más súlyos testi bántalomhoz is jól hozzá vannak szoktatva a kinaiak.

Ime, a második példa. Kiu-Kiangban, a mi jelenlétünkben egy házaspár állott a bíró előtt pletykasággal és rágalmazással vádolva. A bíró rövid uton ötven botütésre itélte a férjet, az asszonyt azonban *csak tíz bőrlegyintésre.* Az itéletet nyomban végrehajtották: a férfi kapott ötven bambuszt a hátára, de csak az első fájhatott; ezután már csak nedves tompulással csapott le a bambusz: a reátapadt húscafatok és a kiömlő vér nagy mértékben enyhítették az ütéseket. Az asszony élég jóképü, csinos fiatal asszonyka volt és olyan állapotban, amelyben nálunk még a nőstény állatot is kimélik. A hóhér egy kemény bőrszíjjal végigsuhintott a száján;

JAPÁN TENGERÉSZTISZT

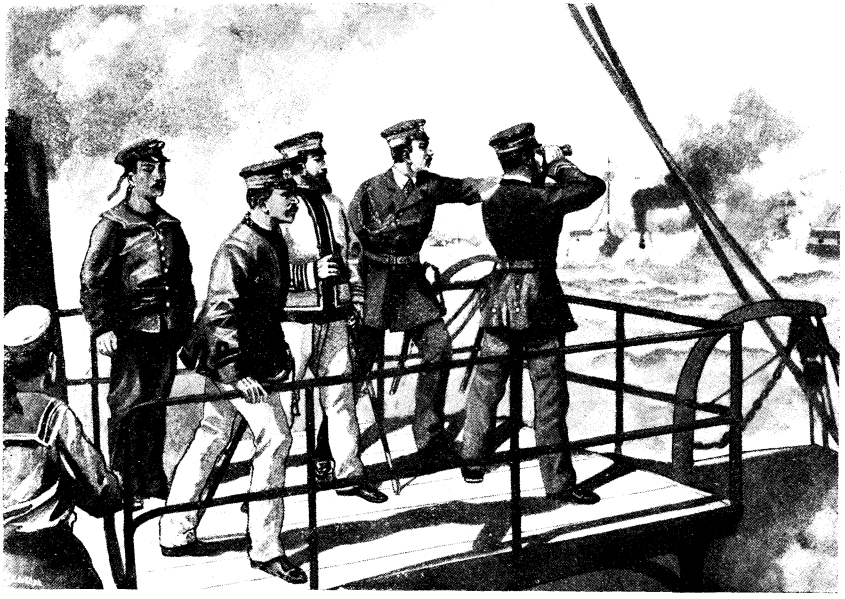


A „FÖLKELŐ NAP"
(Japán hadilobogó.)

az első ütésre megindult a vér orránszáján. A második ütésre az ajkak és az orr irtózatosan földuzzadtak; a csapások oly sűrűn hullottak, hogy a szegény nőnek még a sikoltásra sem maradt ideje. Csak rémségesen vergődni és csapkodni tudott. A bíró e közben nyugodtan szürcsölte a teáját és majszolt hozzá dinnyemagot.

Ne felejtsük el azonban, hogy a szomszédai sem jobbak, és így nem csupán az autochton hajlam folytán van bennük a kegyetlenkedési ösztön és vágy ilyen példátlan mértékben kifejlődve, hanem a szomszédos nemzetektől látott példa is nagyban hozzájárul. A kinaiakkal szomszédos japánok — ezek a tudományban, iparban és kulturában annyira előhaladott »ázsiai németek« — a vérengző harcászat és kegyetlenkedés terén nemcsak hogy versenyezhetnek a kinaiakkal, de jóval felülmulják őket. A japánok hadviselése a kinaiak és koreaiak ellen valóságos láncolata volt a hajmeresztő kegyetlenkedésnek. Illusztrálásul ime csak egy példa.

A kilencvenes évek közepén rendkívül véres háboru folyt vízen és szárazon a két nemzet között. Mindkét nemzet az összes flottáit mozgósította egymás ellen és a Sárgatenger sok helyen volt pirosra festve attól a vértől, amelyet a két sárga faj a »Fölkelő Nap« és az »Arany Sárkány« lobogója alatt kölcsönösen kiontott. Ismeretes (és természetes), hogy a »Fölkelő Nap« — a japán — volt elejétől kezdve a favorit. Amikor szárazföldön Tsifu, Wey-Hey-Wey vagy Lücsungkho közelében feltünt egy japán zászlóalj lobogója, a kinaiaknak egész tömege, ezredek és dandárok, őrült futásban menekültek a rettegett ellenség elől. Ez a vész-szó: »jönnek a japánok!« pánikszerü hatással volt mindig a kinaiakra.



JAPÁN HADIHAJÓ
PARANCSNOKI HIDJÁN

Egy alkalommal egy egészen modern fölszerelésü hatalmas japán hadihajónak közepes nagyságu, gyengén páncélozott, háromárbocos kinai hadihajó került véletlenül a — kezeügyébe. A szirtekkel, zátonyokkal és sziklákkal berakott koreai partokon nem volt menekülése a szegény kinainak.

Futásról szó sem lehetett: a japáni hajó legalább is kétszer oly gyors futásu volt, mint a kinai. Az erős páncéllal és hatalmas ágyúüteggel ellátott japáni ellen a régibb szerkezetü és gyengeütegü kinai föl sem vette a harcot.

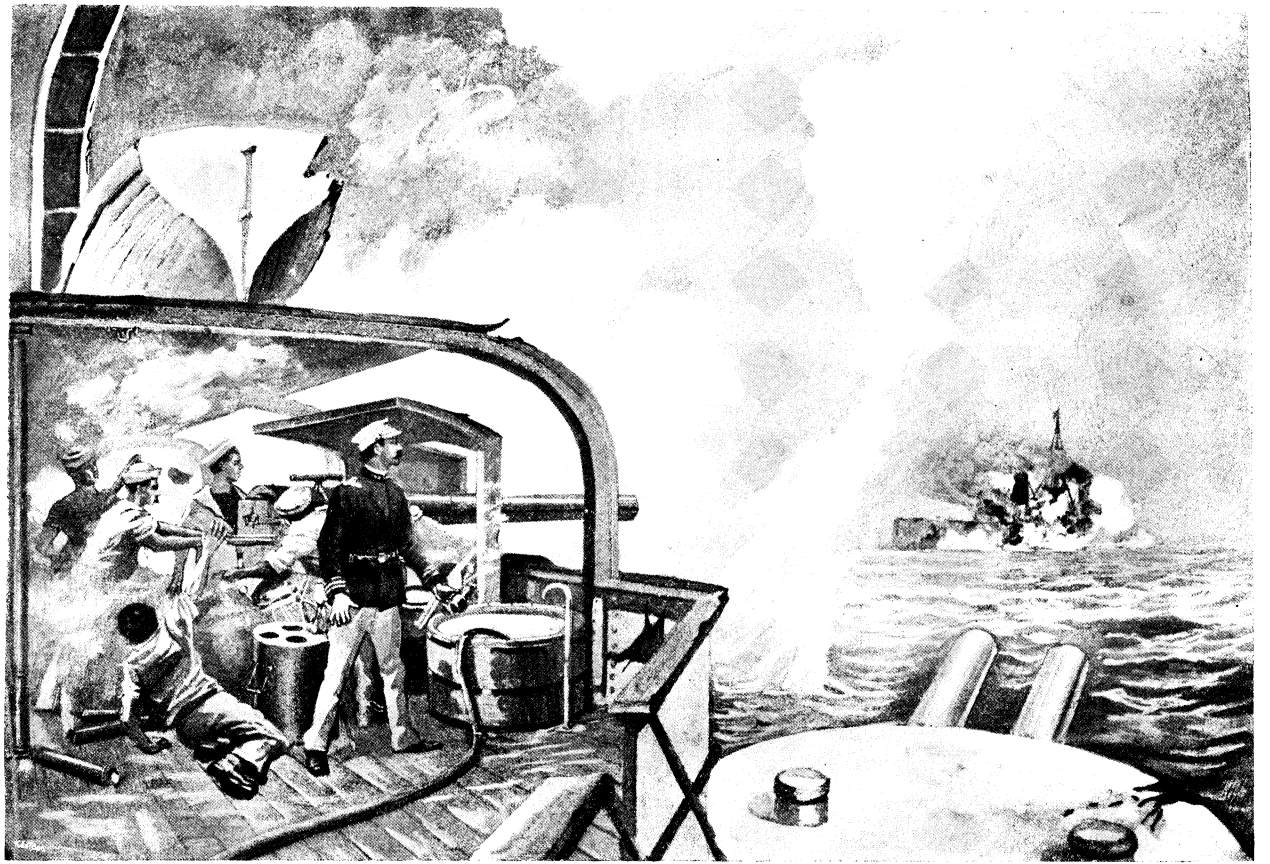
A japáni hadihajón — amelynek tüzérségét egy német tengerész-tiszt oktatta ki és vezényelte most is az ütközetben — mindjárt a találkozásnál megkezdték a tüzelést és már az első lövések oly jól voltak irányítva, hogy a kinai két helyen is léket kapott és süllyedni kezdett. A süllyedő

hajó parancsnoka, — egy kinai sorhajókapitány, — hogy megmentse a legénység életét, — bevonta a lobogóját, azaz megadta magát. A japáni azonban nem szüntette be a lövéseket, hanem valósággal rostává lőtte a kinai hajót. A kinaiak vízrebocsátott csónakban akartak menekülni a sülyedő hajóról; amint azonban egy csónak, menekülőkkel túlzsúfoltan megtöltve, éppen a daruk és a víz között lebegett, a japánok jól célzott lövéssel szétroncsolták a még csak a levegőben lengő csónakot. A kinaiak, nem lévén több csónakjuk, az árbocokra, a kötélhágcsókra és a vitorlarúdakra kúsztak fel. Az árbocok óriási szőlőfürtökhöz hasonlítottak, amely fürtökön minden szem egy-egy élő ember volt.

Úgy látszott, hogy az ellenség mégis megemberelte magát e szörnyűséges látványra, mert gyorsan közeledett a sülyedő hajóhoz. Egészen közel jött, mintha a csónakjait akarta volna lebocsátani a menekülők fölvételére, *amint az a világon minden más tengerész-nemzeténél történik.* Mikor aztán alig volt tőle 3—400 méterre, akkor a japáni hajó hosszoldalával párhuzamosan állott a kinaihoz és a jobb oldali ütegének valamennyi ágyújával *egyszerre lövetett shrapnellel az emberekkel ellepett árbocokra.* A meglepett és galádul megcsalt emberek halálhörgése és üvöltése megreszkettette a levegőt; talán még erősebben, mint a japán ágyúcsövek dörgése. De csak egy pillanatra; a következőkben már néma csendben uszkált száz és száz embernek széttépett roncsa és foszlánya a véresre festett tengeren.*

Igy nevelik a *Menny birodalmában* az *Ég fiának* alattvalóit arra, hogy az élet semmi és a bot még kevesebb. Ha tehát oly olcsó az élet, ha oly kevés jelentősége van egy kinai, egy hithű buddhista, egy földig érő copfot viselő

* Az eset autentikus. Ugyanaz a német tiszt beszélte el a legnagyobb felháborodással, aki a japán hajón tüzér-instruktor volt.



(A chilei polgárháborúból.)

ELLENSÉGES HAJÓ
BOMBÁZÁSA

embernek, hát még mily kevés értéke lehet egy olyan rút, fehérarcu ördögnek?! Ezért van, hogy azok a háborúk, amelyeket a kinaiak idegenek ellen vagy egymásközt vívtak, mindannyiszor kegyetlen vérengzéssel, valósággal az öldöklés furiájával folytak le. A Taj-Ping lázadás, amely tizenkét esztendőn keresztül fenekestül fölforgatta a rengeteg birodalmat, több emberéletbe került, mint egynémely történelmi világháboru.

Hogy mily irányu és mekkora mérvü átalakulásokat idéz elő Kinában — majd valaha — az európaiak legutolsó nagyszabásu hadi-ténykedése, azt megmutatja majd — nem a jövő évszázad, hanem a jövő évezred! Addig *talán* változnak a viszonyok. De ebben is lesz valami, ami sohasem fog változni. Azzal fenyegette ugyanis a németek harcias császára — felbőszülvén követének, báró Kettelernek meggyilkolásán, — hogy »majd megtanítja ő a kinaiakat! Egy évszázadig nem fog a kinai görbe szemmel nézni a németre«. Pedig görbe szemmel fog az nézni, amíg a világon kinai lesz meg német, mert másképpen nézni legjobb akarata ellenére sem tud! — — —

Magyarázat a 327. oldalon levő képhez.

»Németek a frontra!« cimü képünk, amelyet Röchling német festő a német császár rendeletére, helyesebben: megrendelésére festett, mert a festmény a császár tulajdonában van, egy intermezzót mutat be abból a hadjáratból, amelyet az európai, amerikai és japán egyesített nemzetközi csapatok intéztek 1900 nyarán a kinaiak ellen. Tárgyát képezi lord Seymour angol ellen-tengernagynak emlitett év junius havában történt kudarcának egy mozzanata.

Az egyesített nemzetközi csapatok vezetősége ugyanis azt hitte, hogy a kétezer emberből álló csapattal, — a Tien-

tsinben horgonyzó hadihajók személyzetéből összeállított kis sereggel — három nap alatt eljutnak vasuton Tientsinből Peking alá, hogy ott segélyt nyujtsanak a boxerek támadása által veszélyeztetett követségeknek. A németek által kiküldött »szárazföldi hadtest« 510 emberből állott, beleszámítva a húsz tengerésztisztet is, és az illető hajók után nevezve a »Hertha«, »Gefion«, »Hansa« és »Kaiserin Augusta« nevü századokra osztatott. Ennek a hadtestnek parancsnoka Usedom sorhajókapitány volt. A csapatok kihajózása után egy héttel már belátták, hogy valóságos zsákutcába jutottak. Pekingig nem juthattak el az útjokat álló legyőzhetetlen nehézségek folytán, visszafelé pedig, Tientsin felé, el volt zárva az útjok. Innen tehát segélyt nem kaphattak; sem csapatokat nem küldhettek támogatásukra, sem lőszert, sem élelmet; lovasságuk meg trainjuk kezdettől fogva nem volt. A leírhatatlan nehézségekkel küzdő csapatok vezetősége elhatározta, hogy az út közepén, Langfongnál, mintegy hatvan kilométernyire Tientsintől, föladják az előnyomulást és megkezdik a visszavonulást Tientsinbe. Jóllehet már az előnyomulás is rendkivül nehéz volt a nyitott marhaszállító vaggonokban, miközben folyton javítgatni kellett a kinaiak által nagymértékben megrongált vonattestet és sokat szenvedtek a hiányos ellátás folytán, miközben minduntalan vissza kellett verniök a kinaiak támadásait, mindazonáltal a visszavonulás hasonlíthatatlanul megerőltetőbb volt. Két megerősített vasuti állomást, Lafot és Langfongot, föl kellett adniok és junius 18-án az összes nemzetközi csapatok kiszállottak a vaggonokból, hogy gyalog folytassák útjokat vissza, Tientsin felé. Amint a nemzetközi csapatok elvonultak, a boxerek azonnal fölgyújtották az összes vonatokat. A »Hansa« század egyik tisztjének már előbb sikerült négy kinai hadi-dzsunket elfoglalni. A vonatok föladása után csupán e négy dzsunkéből állott az egész hadtest

trainje. Minden dzsunkén mintegy 500 embert helyeztek el a hozzájok tartozó tábori kórházzal, lőszerrel és élelemmel együtt. Ezenkívül 175 súlyos beteget és sebesültet kellett elhelyezniök. Yangtsuntól Tientsinig az út csak 25 kilométer és mégis egy hétig tartott, míg a hadtest Tientsinbe ért. Napközben 40—45° melegben csaknem megszakítás nélkül harcoltak a számukat jelentékenyen felülmúló boxerekkel és reguláris csapatok ellen; éjelenkint pedig, amelyek néha nagyon hűvösek voltak, tovább meneteltek. Pihenésről tehát szó sem lehetett.

Ily viszonyok között jutottak julius 24-én Hsiku alá, amely néhány kilométerre fekszik Tientsintől a Peyho jobb oldalán. Köröskörül égő falvak, a naptól perzselt kiszáradt fű, óriási forróság, szárazság, víz- és élelemhiány; a Peyho tele úszó hullákkal. A menet élén az angolok és amerikaiak meneteltek, utánuk a németek, oroszok, olaszok, magyarok és osztrákok, a végén a franciák és japánok. 21-én kemény és véres csatát vívtak Yangtsun és Peitsáng között, mely utóbbi tíz kilométerre esik Tientsintől. Ennek folytán a hadtest nagyon ki volt merülve; a sebesültek száma tömérdek volt. Ennek dacára pihenés nélkül kellett előrehaladni egész éjjen át, miután a marsirozásra ez az idő volt a legalkalmasabb; a babonás boxerek ugyanis éjjel ritkán támadtak. Annál nagyobb vehemenciával rohanták meg a csoportokat a kora hajnali órákban.

Egy ilyen hajnali támadáskor történt az emlékezetes vezényszó: »Te Germans to the front!« Lord Seymour ugyanis magához szólította Usedom sorhajókapitányt, helyettesítőjét és esetleges utódját és a vele történt megbeszélés eredménye volt a vezérnek e rendelete. Az eddigi menetelési rend teljes fölforgatásával és mellőzve a saját nemzetebeli csapatokat, a legveszedelmesebb, de egyszersmind a

legmegtisztelőbb helyre állította a németeket. A nemzetközi csapatok irígykedés nélkül fogadták a német csapatoknak e dicsőséges kitüntetését és a németekkel az élükön bátran és elszántan haladtak előre a döntő ütközetre.

A német csapatoknak az előhaladását tünteti föl a mellékelt rajz. Balról láthatók az égő falvak és az égő dzsunkék a Peyhon; az előtérben balra a barnára perzselt fűben elesett kinaiak és sebesült angolok feküsznek; az angol csapatok előtt, a Peyho partján, áll Seymour ellentengernagy a segédtisztjével, tőle jobbra, a magasan tartott lobogó előtt Usedom sorhajókapitány; a német csapatok élén, kivont karddal, Buchholz korvett-kapitány, a »Kaiserin Augusta« század parancsnoka, aki egy órával később Hsiku bástyáin az elsők között esett el. A németek rohama alatt vették be a nemzetközi csapatok Hsiku erődjét, amely esemény aztán tudvalevőleg egészen más irányt adott az egész kinai hadjáratnak. Bizonyítéka annak, hogy Lord Seymour tudta azt, hogy miért vezérli »a németeket a frontra!«

SZÉNBERAKÓ KULIK

A „Norwood“ utasai.

Hat évig a guanoban. — Kártyaszenvedély. — Kinai orvostanár. — Kripta a hajón. — Kínos percek a hajóhídon. — A tömeg kíváncsi. — Deus ex machina. — Energikus beavatkozás. — A „Norwood“ közönsége. — Biztonsági intézkedések.

A Yangce-Kiangon befejezett missziónk után uton voltunk hazafelé, egyelőre Shanghaiba. Korvettánk Wu-Hu kikötőjében horgonyzott, a Yangce-Kiangnak egyik balparti városában, az idegeneket gyülölő kinaiak egyik főfészkében. Délután négy óratájt vetettünk horgonyt és egynegyed ötkor már utban voltam a tömegektől sűrűn ellepett partok felé a »Custom House«-ba, — egészségügyi hivatalba — hogy bemutassam a kikötőhivatalban a »bill of health«-et, egészségügyi pátensünket, amelynek láttamozása előtt a szárazfölddel való érintkezés nincs megengedve. Hogy az egészség-

ügyi viszonyok és törvények legprimitivebb alapfogalmait is teljesen nélkülöző yangce-parti városokban ez csupán üres formalitás volt, magától értetődik.

Elvégezvén a hivatalos teendőket, az engem kisérő »marsgast«-tal (árboclegény káplári rangban) visszatértem a folyó partjára és a hajó-hidon, egy körülbelül tíz méter széles és hat méter hosszu rozoga deszkaalkotmányon, vártam a csónakunkra, amely időközben a számtiszttel és a proviánsmesterrel a folyónak egy messzebb pontjára evezett, a misszionáriusokhoz.

Alig állottunk pár percig a hidon, máris bámész csoport verődött össze körülöttünk. A bámulók csoportja percről-percre nőtt, a csoport kiváncsisága pedig ugyanilyen mértékben fokozódott. Mintegy hatvan-nyolcvanan lehettek körülöttünk, mind beljebb-beljebb szorítván minket a híd széle felé. A többnyire félig meztelen, piszkos bőrü, kócos copfu, izmos hátu csavargókból álló tömeg percről-percre tolakodóbban viselkedett. Eleinte csak az arcunkba bámultak, apró görbe szemeikkel szemtelenül vigyorogva ránk, oly közelről, hogy bűzös lehelletüktől émelygett a gyomrom. Közbe folyton megjegyzéseket tettek ránk, még pedig, amint arcukból kivehettem, megvető és gúnyos megjegyzéseket, amire a többiek röhögéssel reagáltak. Valószínüleg ruházatunk volt az, ami a kiváncsiságukat ily nagy mértékben ingerelte, mert nem volt rajtunk ruhadarab, amelyet meg nem fogdostak, vagy meg nem tapogattak volna. Fölbillentették parafasisakomat, hogy megnézzék belül; meg lévén győződve arról, hogy a magas sisak egészen tele van fejjel. A marsgast sapkáját is levették és óriási hahotával nézték annak bélésében a készenlétben álló tűket és cérnát. Kigombolták a zubbonyomat és ismét nagyot röhögtek, amint meglátták, hogy alatta nem következik mindjárt a fényes, izzadó sárga bőr,

amint önáluk, hanem még egy réteg ruha; de azért megtapogatták azt is, hogy igaz-e? — A szenzáció legnagyobb fokát érte el azonban egy himlőhelyes zsiványarcu fickónak az a fölfedezése, hogy a lábamon fehér cipő van, a cipőn fűző és a cipő alatt fekete harisnya. Erre a fölfedezésre tolakodásnak és lökdösésnek legmagasabb foka következett. Hogyne! Ők fekete cipőt viselnek és fehér harisnyát és ime, itt áll előttük egy vadállat, akinél ez nem úgy van! Hát látott már ilyet valaki? A tolongás körülöttem — aki már egészen a híd szélére jutottam — akkora lett, hogy csak a közvetlenül előttem állók ruhájába kapaszkodva menekültem meg attól, hogy ne zuhanjak a folyó rohanó vizébe.

A helyzet kezdett most már nagyon válságos lenni. A marsgastot a tömeg elválasztotta tőlem, én magam fegyvertelenül a korlát nélküli híd szélén, körülöttem pedig ez a csúfolódó tömeg. Csaknem reszkettem a dühtől, félelemtől, és — nem volt menekülésem. Védekezni akartam, szerettem volna ököllel orrukra, a szemükre ütni, ezekre a szemtelenül vigyorgó szemekre, de — nem mertem. Féltem, hogyha közibük ütök, abban a percben széttépnek bennünket, vagy bedobnak a vízbe. Még az altisztet is figyelmeztettem, tűrje békén a banda inzultusait; jön a csónak mindjárt — ketten pedig úgy sem birhatunk e hordával.

A gazemberek eközben rendre emelgették a lábaimat, hol az egyiket, hol a másikat; tapogatták az arcomat, benyultak a zubbonyom alá és rángatták a bajuszomat. Csaknem megdermedve állottam már, amidőn egyszerre evezőcsapásokat hallok a vízen és kiáltásokat.

— Csak üssön közibük ököllel, sir, — kiáltá valaki a csónakból; — ne féljen tőlük, egyetlen ütéstől szétrebben az egész horda! Csak üssön!

Előbb azonban hátrapillantottam. Egy csónak közeledett

a hídhoz, négy evezőssel; a csónak hátuljában pedig egy álló gentleman hadonászott a levegőben egy kurta és vastag fütykössel.

Most már bátorságot kaptam: ütöttem! Éppen az a hunyorgó fickó állott előttem, aki fölfedezte a fekete harisnya titkait. Végtelen dühömben olyat ütöttem öklömmel a lapos orrára és tátott szájára, hogy abban a pillanatban orránszáján megeredt a vér.

A marsgast látva a példát, szintén aktiv működésbe lépett: mindkét öklével egyszerre ütött; a tömeg fészkelődött, hátrált és röhögött!

Ebben a percben a hídra lépett az idegen tanácsadó és kurta fütykösével egyenesen nekirontott a tömegnek. Már több ízben voltam szemtanuja, hogy miképpen bánik el az angol rendőrség a kinai csőcselékkel; de ilyen vagdalkozásról, ilyen kegyetlen csapkodásról, ilyen kopogó, csattanó, suhintó püfölésről nem volt fogalmam.

— You dungles! You scabber dogs! Miserable rascals! You stinking rough scuff!* ordított reájuk; minden szónál a fütykösével lesujtott, oda, ahova a véletlen akarta: a koponyára, arcra, nyakra vagy homlokra!

A tömeg üvöltve rebbent széjjel, egymáson keresztül és egymást öklözve menekülvén a fütykös elől. Két perc mulva tiszta volt a híd; a csőcselék szétfutott a szomszédos házak falai alá; ott ordítoztak, folyton dörzsölgetve azt a helyet, amelyet az ütés ért.

Az idegen úr bemutatta magát:

— Webb vagyok, a »Norwood« kapitánya; most érkeztem meg hajómmal Shanghai felől. Örvendek, hogy megmutathattam önnek, miképpen kell elbánni ezzel a rongyos hordával. Én jól ismerem őket, tíz éve, hogy köztük élek.

* Lefordíthatatlan durvaságok.

jelenleg is van egy rakomány belőlük a hajómon; Wucsangba viszem őket. De ezeket már megneveltem.

Mutatta a nevelőt, a fütyköst. Mr. Webb még tovább ment szivességében; tudniillik felajánlotta csónakját, hogy azzal térjek vissza a korvettára; ő pedig eltünt egyesegyedül abban a tömegben, amelyet egypár perccel előbb oly irgalmatlanul elpáholt.

Másnap reggel meglátogattam a »Norwood«-ot. Kötelességemnek tartottam mr. Webbnek megköszönni tegnapi szivességét; másrészt pedig kiváncsi voltam látni a »megnevelt rakományát«.

Mr. Webb szivesen fogadott; már amennyi szivesség kitelik egy gentlemantől, aki évek óta kapitánya egy hajónak, amely kinai munkásokat szállit a Csendes Oceán egyik partjáról a másikra.

A »Norwood« mintegy 2000 tonnás lehetett. Háromárbocos fölszerelésén kivül gőzgéppel is el volt látva, amely éppen elég erős volt arra, hogy megküzdjön a Yangce-Kiang rohanó áramával. Elhanyagolt külsején meglátszott a rakomány minősége, meg az is, hogy 95 napot töltött Callaotól Peru partjáról, Shanghaiig a rengeteg úton.

A »Norwood«-on ugyanis mintegy 800 kinai volt, akik, most tértek haza hat évi távollét után Callaoból és a Csincsász-szigetekről, ahol mint guanó-munkások voltak alkalmazva. A »Norwood« az utasok karakterének megfelelően volt fölszerelve. A hajó tudniillik egész magasságban — a peremétől a fenékig — erős deszkapalánkkal két teljesen izolált rekeszre volt osztva. A hajó előrészén — a középárbocig — tanyáztak az utasok, a hátsórészén a személyzet volt elhelyezve.

A hajó hátulján, a cassaretten, négy revolverágyu volt egyenesen a hajó előrészére irányitva, azonkivül úgy a fedél-

zeten, mint a corridorban fecskendők állottak készenlétben, amelyek egyenes összeköttetésben állottak a gőzkazánokkal, hogy adott esetben forró vízzel és gőzzel lehessen rögtön lehűteni a lázongó kedélyeket. A nagyobbszámu kinai utasokat szállító hajókon ez óvintézkedések fölötte szükségesek. Több ízben megtörtént már, hogy dacára ez óvóintézkedéseknek, a túlnyomó számu utasok legyürték a rendesen kisszámu személyzetet. A kezükbe került hajóból lett kalózhajó, vagy pedig a legjobb esetben lemészárolták a személyzetet, a rakományt elrabolták, a hajót pedig elsülyesztették.

Mr. Webb bemutatta utasainak egyrészét. A korridornak vasajtaját kinyittatta és beléptünk az utasok közé.

Ennél visszataszítóbb képet még nem láttam. Mintegy négyszázan lehettek a korridorban, összezsufolva szorosan egymás mellett, mint a férgek. Ez emberek nyüzsögtek, mint a százlábu bogarak raja a pincében, ha elmozdítjuk róluk a követ vagy deszkát. Egyetlenegy sem volt köztük nyugodt, ha csak nem aludt. Egyrészük valami kitalálhatlan minőségü eledelt evett; legtöbbje sűrűn egymás mellett guggolva, kiabálva és gesztikulálva kártyázott, vagy kockázott. Akiknek nem jutott kártya vagy kocka, azok »mórát« játszottak. Tudniillik kettő egymással szemben guggol; mind a kettő egyszerre és hirtelen mutatja föl a kezet, illetőleg csak bizonyos számu ujjait és eközben mind a kettő találomra kiabál egy számot, amelyik véletlenül eltalálja a közösen fölmutatott ujjak számát, az nyert. A többi folyton járt-kelt, tekintet nélkül a helyre, hova lép: a szomszédja hátára, nyakára, kezére vagy lábára; a megtaposott káromkodással, meg egy ökölütéssel helyrehozván az egyensúlyt, kártyázott tovább. A nyüzsgés, hadonázás, röhögés, lábtiprás egyetlen percre meg nem szünt. Itt-ott fölmordult egy, mérgesen és dühösen, mint ahogy fölkaffog egy csontot rágó eb, amikor megrugják.

A bűzük pedig egyszerüen leírhatatlan. A szokásos édeses, penetráns kinai szagon kivül ennél a tömegnél orrfacsaró csípős szag volt érezhető. Ezek az emberek ugyanis hat évig dolgoztak a guánoban, mint hajóberakodók és a guáno ammoniak szaga úgy belevette magát a ruhájukba meg a bőrükbe, hogy a kilencvenötnapos óceáni út sem volt képes azt belőlük kivenni. Az igaz, hogy nem is igen iparkodtak magukat kiszellőztetni; a nagyobbrészük a rengeteg hosszu úton egy percre sem ment a fedélzetre. A berakodás percében megkezdték a kártyát vagy a kockát és kártyáztak meg kockáztak az egész úton. Kártyáztak a szélcsendben meg a viharban, kártyáztak Shanghaiban és kártyáztak most is, Wu-Huban, két-háromnapi járóföldre hat év óta nem látott otthonuktól, Wucsangtól.

A kártyaszenvedély hihetetlen mértékben uralkodik fölöttük. Mr. Webb állítása szerint van közöttük akárhány, aki a hat évi szenvedés és nélkülözés mellett megkuporgatott pénzét — öt-hatszáz dollárt — az úton elvesztette az utolsó centig és most koldusabban tért haza családjához, mint ahogyan elindult hat év előtt. Kettő az utazás folyamán öngyilkosságot követett el a veszteség után. Beugrottak a tengerbe és ott is vesztek. Mr. Webbnek még csak eszébe sem jutott, hogy megmentésükre lebocsásson egy csónakot.

— Minek az? — mondá a kapitány; — a viteldíjat kifizették; hogy ők önkényt hamarabb kiszálltak, ahhoz joguk volt. Hiszen a tulajdon társaik oly hidegen fogták fel a dolgot, mintha akárcsak két patkány ugrott volna a vízbe.

Az eredetileg behajózott nyolcszáz kuliból a betegség is elragadott nyolcat és ha mr. Webb bele nem avatkozik az »egészségügyi viszonyok rendezésébe,« ki tudja, mily mértékben fogyott volna meg a t. c. utasok száma. Az utasoknak volt egy saját külön orvosuk, a szokásos zsivány-

képü, népámító kinai orvos. Mindjárt az utazás elején elpusztult egy-két utas, még pedig oly tünetek között, amelyek mr. Webb előtt — aki hosszu éveket át járva a tengeren orvos nélkül, némi ismereteket annektált magának — teljesen ismeretlenek voltak. Amint a halálesetek halmozódni kezdtek, mr. Webb előhivatta a doktor urat és felszólitotta, hogy mutassa be az ő szeme előtt gyógykezelési módját. A »doktor« egészen méltatlankodva hivatkozott arra, hogy ő nem is közönséges »Csiiyen« (orvos), hanem általános nagy tudománya folytán »Csinshi«-vé (proffesszorrá) avanzsált magasabb lény, amint azt a süvegén levő különböző színü gömbök is tanusitják.

A tiltakozás nem használt, a tanár úrnak engedelmeskedni kellett; tudniillik mr. Webb sohasem vált meg fütykösétől, ha t. c. utasaival érintkezett. Az éppen kezelés alatt álló beteget felhozták a fedélzetre és a tanár úrnak be kellett mutatni az ő »természetes gyógymódját«. A tanár úr Európára emlékeztető fontoskodó nagyképüsködéssel fogott a munkához: megtapogatta és meggyömöszölte a fájdalmaiban kínosan nyögő beteget, titokzatosan mormolva hajlongott jobbra és balra, leguggolt, suttogott a beteghez, aztán meghengergette a saját tengelye körül, végre hasra fektette és elkezdte a hátát hatalmasan püfölni egy jó vastag bambuszbottal. A beteg vergődött, ordított, de nem használt: az ambiciójában megsértett tanár egész terjedelmében mutatta be a szokásos kúrát.

— Így, most ki van hajtva belőle a gonosz szellem, — mondta, amikor a beteg elhallgatott — most meg van gyógyítva... A meggyógyult beteget pedig egy órával később — mint hullát dobták be a tengerbe.

Ekkor előhivatta a kapitány a tudóst:

— Hallod-e, te — tanár, ha még egyszer csak feléje

mersz menni egy betegnek — míg a hajómon vagy — akkor *ilyen* huszonötöt vágatok reád!...

Ezzel odakötöztette a középárbochoz, háttal kifelé és a rekesz mögül bámuló földiek óriási gaudiumára olyan olvasatlan huszonötöt vágatott a tanár úr hátára, hogy a nézőközönség majd megszakadt a röhögéstől.

— Lássa, sir, ilyenek ezek a kutyák, — magyarázá mr. Webb, — ha intő például megbotoztattam egy társukat, amely példa elég gyakran ismétlődött, a példa azzal a hatással volt rájuk, hogy torokszakadtukból röhögtek a társuk ordítozása felett. Most jöjjön, nézzünk be az opiumosokhoz.

A kapitány a tömegen keresztül elvezetett a hajó orra alá. Egy alacsony és szűk fülkébe léptünk. A fülke falai és padozata pléhvel volt bevonva tűzbiztonság szempontjából. Minden oldalon négy-négy deszkapad volt elhelyezve, egy piszkos bambusz gyékénynyel betakarva. Minden padon két-két alak feküdt, köztük egy pislogó kis mécses, e körül az opiumsziváshoz szükséges kellékek: a tartalékpipa, az opiumos tégely, a pipa csövébe gyömöszölendő opiumgömböcske készítéséhez szükséges csipesz, szurkáló stb. A fülke levegője csak megerőltetéssel volt pár percre türhető; valami meghatározhatatlan émelyítő, édeskozmás szag nehezedett az ember mellére, keverve a korridorból beömlő penetráns kinai szaggal.

A padon heverők tudomást sem vettek rólunk. Oldalt feküdvén a mécs felé, piszmogtak az apró tárgyakkal, amelyek a pipa megtöltéséhez szükségesek, miközben szünet nélkül hunyorgattak és pislogtak megtört fényü szemükkel; vagy pedig hanyatfeküdvén, nyitott szemmel és tátott szájjal morfondiroztak az olcsó és hitvány opium előidézte kábultság hatása alatt. Némelyikük szánalomra méltó benyomást keltett. A züllött alakok le voltak soványodva, mint a csontváz. Az egyes csontok és izületek konfigurációja tisztán kilátszott a

teljesen izomtalan és zsirtalan bőr alatt; a szemek mélyen bennültek ferde gödreikben, a nem ápolt copf szabadon álló szálai csomókba ragadva tapadtak a pergamentszerü fakó-sárga arcbőrhöz.

Ezeknek nem kell sem munka, sem étel, sem kártya, sem család; ezeknek csak egyetlen egy kivánságuk, egyetlen vágyuk van, az ópium.

Érthető kiváncsisággal bámultam az alakokat, a legborzasztóbb emberi szenvedélynek e legnyomorultabb tehetetlen áldozatait.

— Jöjjön, — mondá mr. Webb, — nézze meg a kriptámat is.

A kapitány levezetett a hajófenékbe. Mintegy tíz-tizennégy láda feküdt ott kötelekkel erősen odakötözve a hajó falában levő kampókhoz.

— Ezek az én legnyugodtabb, legtisztességesebb utasaim, magyarázá a kapitány. Ezekkel az egész uton nem volt semmi bajom, kivévén egyszer a Sandvich szigetek alatt, amidőn nehéz vihar alkalmával útra keltek a koporsók. Azóta vannak igy odakötözve.

A ládák mindegyikében egy-egy hulla feküdt a légmentesen elzárt koporsókban. A távolban elhalt kinai családapát hozták haza a hozzátartozói. Az apa óriási nélkülözések között, kínos munkában megkuporgatott pénzét arra fordítja a fia, a mindenki által gyülölt, mindenki által megvetett kuli, hogy ezer meg ezer mértföldről is hazahozza az apját, hogy otthon, őseinek földjében, a »Központi Birodalom« szent földjében helyezze el örök nyugalomra.

A kegyelet ünnepélyességét nagyban zavarta azonban a korridorban élők lármája és nyüzsgése; a penetráns fanyar bűz behatolt ide is, a kriptává avance-áltatott rakodó helyiségbe.

Sietve igyekeztünk fel a fedélzetre. A jótékony szél,

mely végigfújt a hajó felett, megmentett attól, hogy még egyszer leheljem be a guánomunkások kipárolgásával fertőzött levegőt. Gyorsan búcsút vettem mr. Webbtől, csónakba szálltam és a Yangce-Kiang rohanó árján sietve igyekeztem ki a »Norwood« légköréből.

»A viszontlátásra — valahol!« — kiáltá utánam mr. Webb. Azóta már eltelt néhány esztendő, de Webb kapitány, dacára az ő kalandos utazásainak, nem került ismét utamba.

SZEMLE EGY SKÓTEZRED FÖLÖTT
(HONKONGI EZRED)

Nostalgia.*

Idilli utazás az Oceánon. — Egy földi. — Közös üdülő hely. — Szenvedés. — A hajó-kórházban. — Hallucinálás. — Eredménytelen küzdelem. — Rohanás a lejtőn. Nemzetközi temetés. — Magyar föld.

Az Indiai Oceán keleti oldalán jártunk, a csendes-oceáni szigetcsoportok közelében. Az utolsó kikötőt, a szigetek legbájosabbjának: Ceylonnak gyöngyét, Kolombót, mintegy husz napja, hogy elhagytuk. Azóta szakadatlanul a sík tengeren, a végtelen Oceánon tartózkodtunk, miközben idilli életet éltünk. Azok a nagy és izgalmas viharok, amelyek az Indiai Oceán nyugati — Arábia és Elő-India közötti — részében

* Nostalgia = honvágy. Lelki betegség, amely a szülőföld után való túlságos, kóros vágyakozásból áll és a hazatérésre vonatkozó képzetek túlélénksége által jellegzetes. Kivételes esetekben halálos lefolyásu lehet.

napokon keresztül egyhuzamban tépték meg vitorláinkat és csaptak toronymagas hullámokat a födélzetünkre, miközben legénységünk néha negyvennyolc órán át nem válthatott száraz ruhát, ezek a viharok már megszüntek. Maga a háborgó Óceán is lecsöndesült. Míg a nyugati részben hajónk husz napon át egy percig nem feküdt vízszintesen az óriás vízhegyekre megdagadó hullámokon, most, Ceylon szigete és a malaccai szoros közötti utunkon, majdnem ugyanannyi ideig oly nyugodtan vitorláztunk a tükörsima felületen, mint akár egy csónak a kikötőben.

Az elemek e nagy nyugalmával a hadihajókon szokásos nyüzsgő, mozgalmas és lármás élet is nyugalmasabb lett. A kora hajnaltól késő estig, sőt néha az egész éjen át meg nem szünő gyakorlat és erős szolgálat megenyhült. Az egy év óta úton levő hajó legénységének immár befejezett kiképzése a haditengerészet sokféle ágaiban megengedhetővé tette, hogy a legénység ne legyen örökös zaklatásnak kitéve, hanem közbe-közbe egy kissé megpihenhessen.

Mily édes emlékü, felejthetetlen szép órák voltak e nyugalmi oázisok, az idegizgató nehéz szolgálat közepette. Az árbocok tövébe, a kötélcsomagokra, az ágyútalpakra leheveredő legénység, egy hatalmasan megkonstruált gépezetnek mindmegannyi apró részletei, halkan társalogva, vagy csöndesen elszenderülve, hevert szanaszéjjel a fedélzeten. A kötélzet között monoton zúgással átsuhanó szél, amely domborura duzzasztotta a vitorlákat és a hajó orra által fölvert gyönyürü habok, amelyek halk csobogása emlékeztet a kavicsot gurító patak csevegésére, bájos harmóniát alkottak az idillikus nyugalommal.

Dohos levegőjü, sötét és szük kabinom helyett a fedélzeten pihentem magam is. A hajó előkassarettjén — a fedélzetnek egy emelkedettebb helyén — ahol két kis-kaliberü

ágyu között a municiós láda állt, szoktam tartózkodni. Itt ülve mindent láttam, míg engem senki sem zavarhatott.

Egy halványképü fiatal matróz — egy csillaggal a kék inggallérján — volt leggyakrabban a szomszédságomban. Már hazulról való indulásunk után feltünt e fiatal matróz kétszázharminc társa között. Szolgálata vakmerő bátorságot és rendkivüli testi ügyességet követelő ponthoz kötötte; tudniillik a középárboc legmagasabb vitorlarúdjára volt kijelölve, amelyen csak négy s legfeljebb hat matróz szokott a vitorlákkal foglalkozni.

E szédületes magasságban, lábával a vitorlarúddal párhuzamosan futó vékony zsinegre támaszkodva, a mellével pedig ráfeküdve a vitorlarúdra, — miközben a harminc méternél magasabb árboc hatalmas íveket írt le a levegőben, bámulatos ügyességgel és hidegvérrel oldozta és kötözte a viharban dühösen csapkodó nehéz vitorlát. Az értelmes, okos képü fiu víg kedvével és eleven temperamentumával, meg a többi társai közül kiváló kellemes modorával általános kedveltje volt a tiszti karnak.

Velem csak utazásunk első évének második felében jött közelebbi érintkezésbe, amidőn is egy reggel a profósz a megbetegültek szokásos bejelentésével Luigi *Szczábo*-t is bejelentette, mint maródit. Luigi Szczábonak nevezték a fiatal matrózt, akit azonban én mint — Szabó Lajost ismertem. Szabó ugyanis nyiri magyar fiu volt és csak a minden nemzetiséget elolaszosító hajónyelv csinált a magyar fiúból Szczábo nevü dalmatát.

Mikor megnéztem, Szabó már nem volt a régi eleven fiu, a *snájdig Ober-Bram-Raa-Gast*, ahogyan őt hivatalosan nevezték. A fiu arca halvány volt, szeme bágyadt és egész magatartása betegesen elváltozott. Panaszkodott, hogy fáj mindene, enni, aludni nem tud, az árbocokra kúszni alig

képes, a feleúton úgy elgyöngül, hogy mindig attól fél, hogy visszaszédül a tengerbe.

De én a leggondosabb vizsgálat mellett sem tudtam nála valami szervi bajnak a nyomára jönni. Egynéhány napi pihenés után erősebb táplálkozás és néhány üveg spanyol bor által látszólag újra frissebb lett — a beteg, de a macskaügyességü árboclegény és az ágyúütegnél eleven, ügyes tüzér nem volt többé. Minduntalan betegnek jelentkezett, holott semmi baja sem volt. Kérte könnyebb szolgálatra való beosztását és valami gyógyszert, hogy ne legyen olyan — bánatos. A húsz éves matróznak, a testedző és lélekerősítő munkával foglalkozó katonának ez a sajátságos kérése kissé szokatlan volt. A tengerészélet örömei és gyönyörei — mert a küzdelmes pályán ezekből is van néha egy kevés — és a kikötői élet szórakoztató változatossága nem gyógyították meg az én fiatal honfitársamat.

Bajtársai között voltak számosan, akik tényleg, kimutathatóan, nagy betegséget szenvedtek át. De a derék fiúk az ő bikanyakukkal és barnapiros arcukkal néhány gram chinin, salicyl vagy ipecacuanha után talpra állottak és vígan kúsztak ismét a hajó szédületes magas árbocain. Csak az én honfitársam, aki legalább is hasonló gondos kezelésben részesült, nem tudott többé *ober-bram-raa-gast*-ig fölvergődni.

Most is, amidőn az egyenlítő vidékének balzsamos lágy levegőjében jártunk, künn a sík oceánon, ahol a duzzadó vitorlák gyorsan röpítettek bennünket a Kelet és Dél csodaszépségü vidékei felé, szomoru volt szegény nagyon. Ott guggolt rendesen az én *üdülő* helyem közelében, az előcassaretten.

— Itt olyan jó meleg van, szokta mondani, azért tartózkodik ott legörömestebb. Egy foknyira voltunk az egyen-

litőtől és ő — fázott. Rákönyökölt az alacsony hajóperémre és úgy bámult bele merően, mozdulatlanul, sokáig, a végtelen nagy semmibe. Ha megharsant a kürt vagy a csónakmester sípja, szolgálatra hívta a legénységet, amelyre mint a villámszikra érintésére ugrottak talpra a legények: ő szegény, aki mintaképe volt a gyors, fürge és ügyes tengerésznek, csak vontatottan vánszorgott kijelölt helyére.

Singapure kikötője kétheti kellemes megszakítást adott a távoli Keletre és a magas Északra irányított utunkban. Az eddig megtett hosszu útban, végig az Indiai Oceánon, a nehéz munkában kimerült legénység a tengerész naiv lelkületével, akinek minden jó, minden szép és minden kellemes, »tele kupával«* élvezte a szárazföldi élet örömeit. Az exotikus vidék az ő bűbájos szépségeivel, a sohasem látott idegen emberfajok különböző konglomeratuma, a velük való érintkezés, de legfőbbképpen a nem ingó szilárd szárazföld a talp alatt, igen nagy mértékben járul hozzá, hogy a tengerész új erőt szerezzen a további hosszu küzdelmekre.

Singapure elhagyásával végre kiértünk az Indiai Oceánból, beértünk a Csendes Oceánba. (Ez is egy kis változatosság.) Eddigi keleti irányunkat is alaposan megváltoztattuk, amennyiben egyenesen északnak, a kinai és koreai partok felé tartottunk. Friss szellő lengett nemcsak a kötélzet között, de a mi kedvünkben is. A kétheti szárazföldi pihenés valóságos üdülés volt ránk nézve. Bőségesen el voltunk látva friss élelmiszerrel s amikor a legénység letelepedett délben a jól megérdemelt ebédhez, az öröm mosolya ült ki a viharedzett barna fiúk arcára, amint ott látták az unalomig megszokott konzervek helyett a friss — zöldborsót és az ananászt.

Esténkint, ha kigyúlt a Déli-kereszt csillagzata a sötétkék égbolton és megszünt a szolgálat, megalakultak a külön-

* Tudjuk, hogy milyen a matróz „élvezeti tele kupája"!

böző nemzetiségü kórusok és a kissé durva tréfáju matrózjátékok.

Honfitársam, Szabó Lajos, ezekben már nem vett részt. Ő szegény beteg volt. Nem a gyomra fájt neki, sem a melle, mint más közönséges halandónak; neki szegénynek a — szíve fájt. De ez nagyon fájt neki. A *nostalgia* bántotta, ez a gyötrő, maró fájdalom, amely egy percig nem hagy nyugtot annak a szívnek, amelybe egyszer befészkelte magát. Az ilyen betegség ellen az én gyógytáramban nem volt orvosság. Minden mértföld, amelyet megtettünk hosszu utunkon, fokozta az ő fájdalmát és minden nap, amely meghosszabbította távollétünket hazulról, az ő otthonától: neki egy végtelenség volt.

A Filippini-szigetek magaslatán Szabó már egyáltalában nem volt szolgálatra képes és mire fölértünk a Pecsili-öbölig, négy hónappal később: kis kórházamnak Szabó volt a legsúlyosabb betege.

Pedig volt más nagybetegünk is. A Jangce-Kiangon súlyos jellegü maláriát és disenteriát szereztünk; a kizárólag rothadt hallal táplált sertések tulzsiros husa, meg a kenyér hiánya veszedelmes gyomor- és bélbántalmakat idézett elő. Az órákon át viselt teljesen átázott öltözet a hideg éjszakában sok tüdőlobot és reumatizmust okozott; a formózai csatorna és a Sárgatenger nehéz viharjai meg tájfunszerü orkánjai sok súlyos sebesülést termeltek. És mindezeknek áldozatai ott nyögtek, nyöszörögtek a parányi kis kórházban s az előtte elhelyezett függőágyakban.

A kis kórház a korridorban volt elhelyezve a hajó orra alatt, az aránylag legcsöndesebb helyen. Fölötte *csak* két ágyu — az említett két kiskaliberü ágyu — állt és a messze előrenyúló ormány-árboc vitorláinak szolgáló kötélzet. Nyolc ágy volt benne, négy a földszinten és négy ezek fölött.

A vasoszlopokra függesztett ágyak csikorogva himbálóztak, ritmikusan a hajó mozdulatai szerint. Az alig tenyérnyi ablakokon gyéren szürődött át a behatoló napfény s e kevés fénynek is gyakran útját állotta a hajó orra által folytonosan felcsapott hullámzás.

Szabó a földszinti ágyak egyikében feküdt, hogy könnyebben hozzáférhessek. Az otthona után való csillapíthatatlan vágyakozás hihetetlen mértékben és példátlan gyorsan emésztette a szegény fiút. Napról-napra, óráról-órára megfigyelhettem szenvedéseit és magam is szenvedtem, hogy nem segíthettem rajta. Most már szívesen hazaküldtük volna, de ez most lehetetlenség volt. Várnunk kellett, amíg oly vizekre jutunk, ahol a közlekedési viszonyok megengedik, hogy egy hazatérő kereskedelmi hajóra áttegyük. Egyelőre meg kellett elégednem azokkal a szerekkel, amelyektől az adott viszonyok között némi eredményt vártam.

Gyakran néztem be hozzá. Leültem az ágya szélére és himbálóztam vele, meg szenvedtem vele.

— Hogy van ma, Szabó? — kérdém tőle egy délután. Megjegyzem, hogy amíg a legénységet a szokásos tegezéssel szólítottam, őt, valamint a magyar fiúkat egyáltalában, sohasem tudtam tegezni, ha magyarul beszéltem velök.

— Köszönöm, orvos úr; valamivel jobban, hogy ön most itt van; de azért nagyon fáj itt, a szivem.

— Sohse törődjön vele, Szabó. Nézze, ezek itt mind sokkal betegebbek, mint maga és mégsem szenvednek annyit. Ezek is szeretnének ám otthon lenni, ezeket is bántja a honvágy, de nem engedik úgy át magukat a fájdalomnak. Emberelje meg magát és szedje össze magát, majd meglássa, hogy elmúlik ez az ostobaság. Hiszen már nem sok van hátra. Most átmegyünk Koreába és Japánba, onnan gyorsan levitorlázunk a csendestengeri szigetekre; hamar

átvágunk az Indiai Oceánon, fölvitorlázunk a Vörös-tengeren, átcsapunk a Földközin; gőzzel fölhaladunk az Adrián és — otthon vagyunk. Még egy rövid kis esztendőcske és otthon vagyunk.

— Egy rövid kis esztendőcske? — mondá fájdalmas mosolylyal. — Hol leszek én egy esztendő mulva!

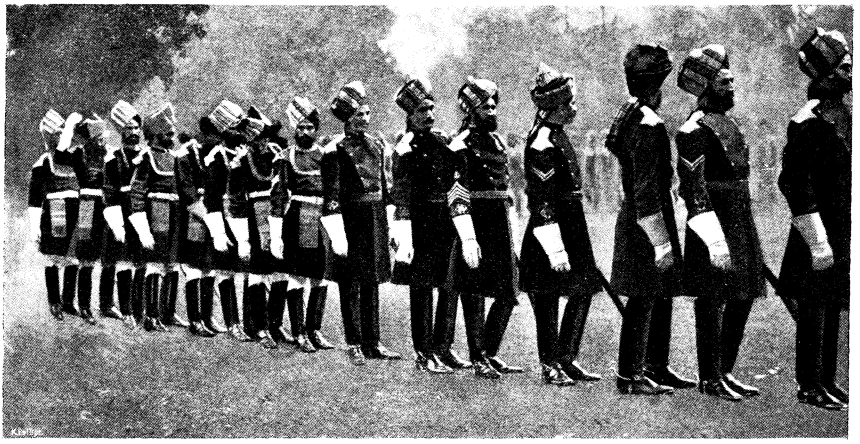
Elmondotta, hogy mennyire iparkodik ő maga is, hogy elterelje a figyelmét ez örökös bántó gondolattól. De egy percre, egy pillanatra nem képes rá. Szüntelenül a hazatérésre, meg az otthonára gondol. Amilyen folytonosan előre és távolabbra utazunk mi, épp oly folytonosan utazik ő gondolatban hazafelé. Átélvezi gondolatban a hazavivő utazásnak minden óráját; érzi, mint közeledik haza minden nappal; azután vasúton utazik és milyen boldog, amikor itthagyja ezt az utálatos hajót. A vonat ablakából látja az ő faluját, már lát ismerős arcokat. Az állomáson várják a szülei, testvérei, a szomszédok. Ölelik, csókolgatják, bámulják. Aztán hozzák a vacsorát, a jó tejfeles csirkét, friss kenyeret, fehér bort; aztán kiülnek a padra, a ház elé, a kis huga az ölébe ül, az édesanyja simogatja az arcát meg a karját; most jön haza a legelőről a tehéncsorda, meg a konda, azután harangoznak . . .

— Klaar zum Stagen! An die Segel-Stationen! — hangzott be e percben a rideg harsány kommandó a kórházba. — Az álmadozásaiból fölriasztott szegény beteg riadtan akar fölugrani függőágyából, aztán bágyadtan, kimerülve dül vissza a kemény vánkosra. Egy betévedt napsugár véletlenül éppen az ágyára esik és megvilágítja a fakószürke, lesoványodott arcot. Bágyadt szemével ismét elmereng, száraz, repedezett ajka érthetetlenül suttog valamit. Szegény: álmodozik és hallucinál . . .

Kitűzött programunknak megfelelően, még tovább északra

és aztán ismét Kelet felé folytattuk utunkat. Két-három hónappal később Korea barátságtalan és zord partjain tartózkodtunk és szeptember hónapjában Chemulpoban voltunk, hol három hétig volt horgonyunk a tengerben.

A súlyos szolgálati viszonyok az elzárt-országnak — Koreának — szirtekkel megrakott és kevéssé ismert szaggatott partjain, a hiányos életmód, a rossz időjárás stb. leg-



A BENGÁL HADSEREG
TISZTIKARÁBÓL

kevésbbé sem szolgált betegeink, valamint egész személyzetünk egészségi állapotának javulására.

Szegény honfitársam, a fiatal matróz rohamosan esett lefelé az ő életpályájának rövid lejtőjén. A tudományom egyszerűen cserben hagyott. Hasztalan alkalmaztam az erősítő táplálékot, a drága borokat meg a pezsgőt; az erősítő gyógyszerek épp oly eredménytelenek voltak, mint a csillapító orvosságok. A szegény fiu szemlátomást sorvadt, fogyott és pusztult. Azt a szívébe fúródott mérget nem tudtam eltávolítani. Mire Chemulpóba értünk, már el volt határozva, hogy

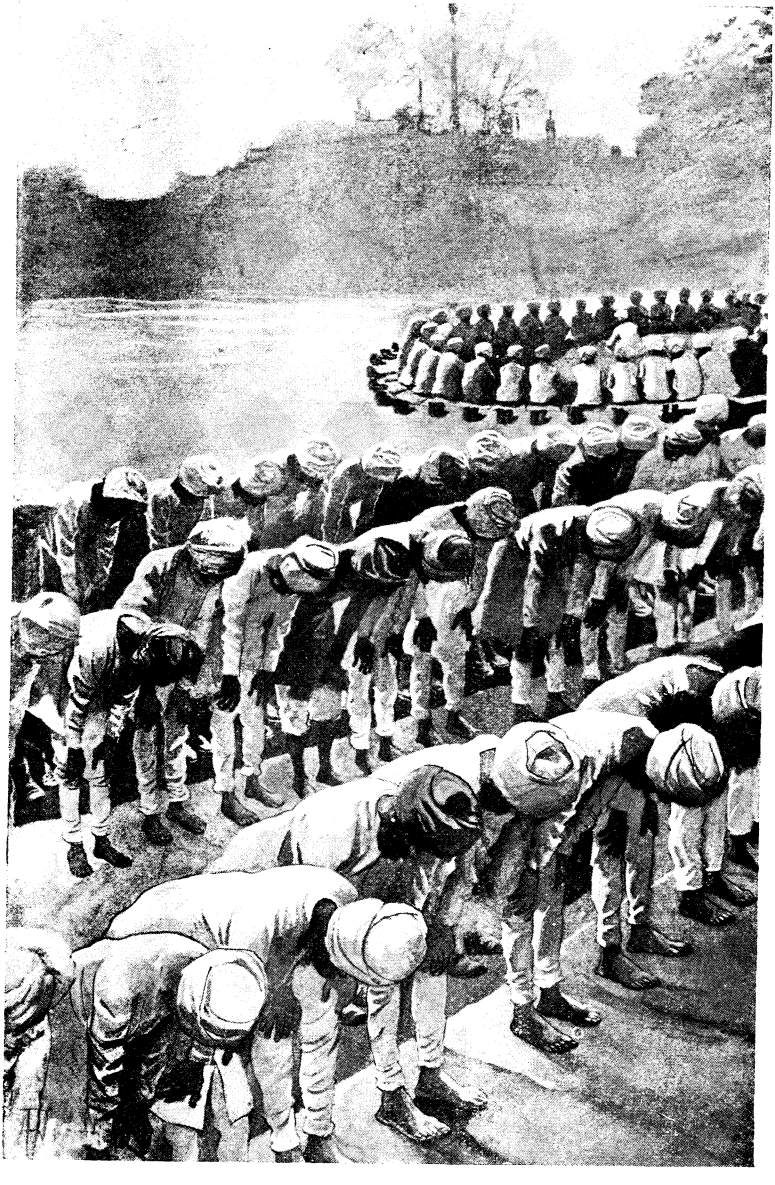
a legközelebbi alkalommal átküldjük a szomszédos Nagazakiba, Japánba, hogy onnan a legelső Európa felé induló hajóval hazaküldjük.

Egy pillanatra csodálatos varázszsal hatott rá, amidőn ezt az elhatározást közöltem vele. Remegve leste a hajót, amely Korea és Japán között közlekedik és egy matróztól nem várt precizitással és jártassággal számította ki a napokat, amelyek alatt a mintegy tízezer mértföldnyi útat hazájáig meg fogja tenni. Boldogan rajzolta le a kórházban fekvő bajtársainak azokat a gyönyörűségeket, amelyek rá várnak. Beteges, fakó arca kipirult; bágyadt, megtört fényü szeme kigyúlt a jövendő boldogság elképzelésére.

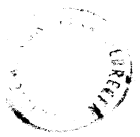
Én pedig, az orvos, ezalatt előkészületeket tettem a szárazföldi — kórházba való átszállítására. Mert hogy egyhamar nem fog Európába utazhatni, azt láttam. A Chemulpóban élő japánoknak van egy kisebb szabásu kórházuk, oda szállíttattam. Az ott tapasztalt ragyogó tisztaság és az európai színvonalon álló két japán orvos némi reményt hagyott fönn, hogy a szegény fiu talán mégis összeszedi magát annyira, hogy csakugyan haza lehet majd küldeni.

És szegény földim csakugyan elment a hosszu útra, amelyre azonban mindnyájan elkisérhettük: a kórház szomszédságában fekvő — temetőig. Néhány nappal azután, hogy átadtam a japán orvosoknak, váratlanul agyhártyalob lépett föl, amely támogatva a hónapok óta tartó rendkivül hiányos táplálkozástól és leküzdhetetlen álmatlanságtól, néhány nap alatt megszabadította szegényt szenvedéseitől.

Magyar ember talán soha sem részesült ily nemzetközi végtiszteletben. A kikötőben lévő idegen nemzetiségü hajók: az amerikai »Palos«, a francia »L'Aspic«, a német »Iltis« (amely egy évvel később csaknem az utolsó emberig elpusztult egy japán szirten), a portugál »Vasco di Gama«, a japáni



IMÁDKOZÓ INDIAI CSAPATOK



»Csokaykan« és a kinai »Ping-Yün« a partra szállított csapatokkal vettek részt az oly messze idegen földön maradt fiunak a temetésén.

S a szegény fiu mégis — magyar földön pihent.

Az íróasztalom fiókjában évek óta tartogattam, mint a hogy az ereklyéket szokták tartani — fehér selyem zacskóban — egy maroknyi földet az én szülővárosom határából. Ezt osztottam meg az én szegény földimmel és ennek felét tettem koporsójába a feje alá. Bizony az kevés volt; de nem adhattam többet; mert esetleg mi maradt volna — nekem?

UTCAI ÉLET SÖULBAN
KOREA FŐVÁROSÁBAN

A koreai zátonyokon.

Érdekes megbizatások. — Első érintkezés az elzárt országgal. - A koreai udvar. — Dombok a víz alatt. — „Tudományos expedicó." — A zátonyokon. — Meglepetés. — Uszunk az árral. — A felsült mentők. — A dzsunkén. — Elmaradt elszámolás.

A »Zrinyi« korvettának Ázsia körüli expedíciójában volt két mozzanat, amely nemcsak nekünk, akik az expedícióban tényleges részt vettünk, volt a legnagyobb mértékben érdekes, hanem diplomáciai és monarchiánknak kifelé gravitáló világkereskedelmi érdeke szempontjából is az utnak legfontosabb mozzanatát alkották

Az egyik momentum abban állott, — amint azt már fentebb valahol megemlítettem, — hogy mi »Zrinyi«-beliek voltunk az elsők, akik Kina belsejében, a Pej-ho, a Minho, meg a Yangce-Kiang partján mutattuk be haditengerészetünk és monarchiánk lobogóját.

Kitüzött célunk az volt, hogy ezekben a nem tengerparti városokban — egyszersmind kikötőkben — is megnyerjük kereskedelmünk számára azokat a jogokat, amelyeket Kina császárja birodalmának néhány más tengerparti kikötőjében már előzetesen megadott monarchiánknak. Kereskedelmünknek azelőtt ugyanis csak a következő tengerparti városok voltak megnyitva: Shanghai, Amoy, Swatau, Tien-Csin, Fucsaufu és Tam-Shiu, Formosa szigetén. (Formosa szigete azóta tudvalevőleg Japán tulajdonába ment át.)

Expedicionk a reá bizott kötelességeknek minden tekintetben eleget tett, amennyiben az említett városokban mindenütt szabadon horgonyozhatnak és szabad kereskedelmet folytathatnak hajóink. (De csak mennének is oda!)

A yangceparti városoknál sokkal több vonzóerővel bírt reánk utazásunknak második főmozzanata: a szomszédos koreai partok meglátogatása.

ELŐKELŐ HIVATALOS ÉPÜLET
SÖULBAN

A legszélső Keletnek két hatalmas birodalma: Kina és Japán között fekszik a koreai félsziget, amely bár területre felülmul sok európai államot, Európában még ma is olyannyira ismeretlen, hogy a műveltebb körökben is alig tudnak róla többet a puszta nevénél és a fekvésénél. Kina és Japán mindenkit érdekel; rengeteg azoknak a műveknek a száma, amelyeket róluk írtak; ismerjük a földrajzát, történetét, tudjuk a szokásaikat; Korea ellenben nem érdekel senkit, történetüket alig ismerjük, vele foglalkozó irodalmunk pedig majdnem semmi.

Igaz, hogy a kilencvenes évek közepéig Koreát úgy hívták hogy: az »Elzárt ország«, azaz hogy helyesebben mondva, maguk a koreaiak nevezték így az országukat és nem is igen lehetett velük megismerkedni. Az említett időben azonban előállottak a japán hadihajók és hatalmas ágyúikkal akkora rést ütöttek a koreaiak »elzárkózottságán«, hogy ma

(Kép Csemulpo utcájáról)

„MI A MENYKŐT CSINÁL EZ A FEHÉR ÖRDÖG?"

már Kinánál is sokkal könnyebben hozzáférhetővé lett az a nemzet, amely évezredeken keresztül ostoba gőggel és bornirt fennhéjázással őrizte exkluzivitását.

Az út- és réstörő japánokat csakhamar követték az európai államok is és kereskedelmi szerződésre léptek Koreával, szabad közlekedés és letelepedés dolgában.

Az osztrák-magyar birodalom részéről 1890-ben *mi általunk* történt *az első érintkezés* Koreával. Ez év szeptember havában jelent meg az első hajó a mi lobogónk alatt (a »Zrinyi« keresztárbocán) Csemulpó kikötőjében.

Kikötői tartózkodásunk harmadik napján parancsnokunk a tisztikarnak egy részével az ország fővárosába, Söulba lovagolt, ahol érintkezésbe lépett az illető kormányférfiakkal. A koreai külügyminisztérium tagjai, névszerint: *Min-Csong-Muk* miniszterelnök, *I-Hon-Cson-Yung* és *Nam-Csong-Csol* alelnökök, továbbá *I-Csung-Ha* és *Kim-She-Csol* főtanácsosok a legünnepélyesebb módon fogadták küldöttségünket és kijelentették, hogy Ő felsége Korea királya (*Li-Hui*, a 28-ik uralkodó a Han-dinasztiából, Csul-Csong király utódja; felesége a Min-dinasztiából való, a trónörökös Li-Csok) büszkeséggel és örömmel lép szerződésre a hatalmas nyugoti testvér-állammal (Ausztria-Magyarországgal), de legnagyobb sajnálatára nem bocsátkozhatik most semminemü külügyi dolognak tárgyalásába, tekintettel a szigorúan előírt udvari etikettre, amelyet az éppen akkor fönnálló gyász parancsol. (Ugyanis ottlétünk alkalmával temették el a királynak több hónappal azelőtt elhalt édesanyját.)

A szerződést azonban egy évvel később véglegesen megkötötte a mi előmunkálataink után odaérkező Ferenc Ferdinánd trónörökös ő fensége, aki földkörüli útja alkalmával az »Erzsébet császárné« páncélhajón érintette e célból Koreát.

KALAPVISELET KOREÁBAN (FÉRFIAK.)

Nagy vendégszeretettel fogadtak bennünket a csemulpói kikötőben horgonyzó amerikai, orosz, német, francia, kinai és japán hadihajók. A csemulpói kikötőben horgonyzó hajók között sokkal kifejlettebb a hajók közötti kölcsönös figyelem és udvariasság, — mint másutt, még pedig azért, mivelhogy a hajók sokkal inkább vannak egymásra utalva, mint más idegen nagy kikötőben.

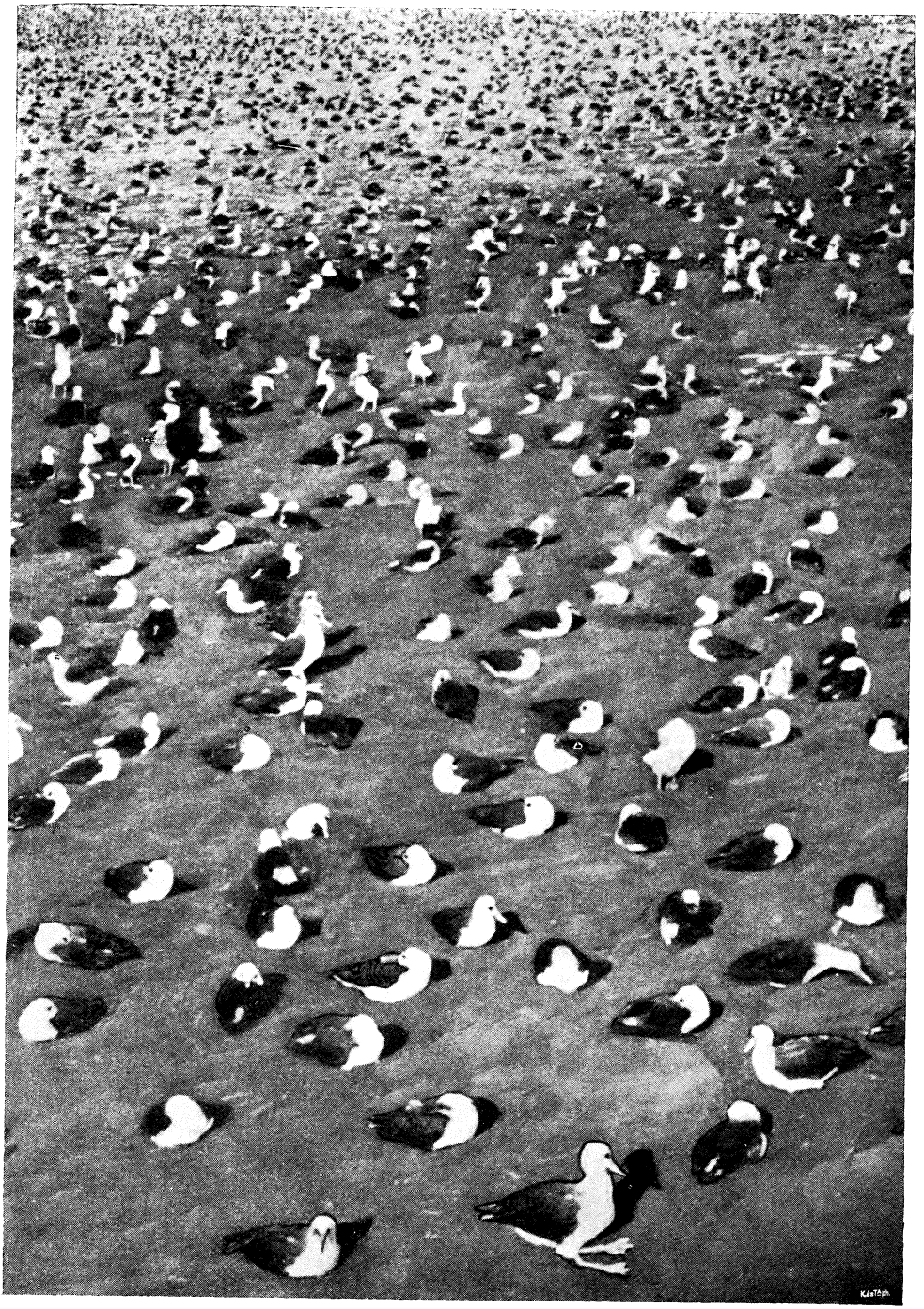
Csemulpóban ugyanis a naponként kétszer váltakozó apály és dagály vízállása között a különbség óriási. Ott, ahol déli 12 órakor 65—70 lábnyi mély a tenger, két-három órával később gyalog lehet járni a ragadós iszapban. Az apály beálltával kis hegyek es nagy korall-zátonyok tünnek elő, amelyeket később újból ellep a dagály. Ez okból a hajók a várostól nagyon távol, mintegy 2—3 mértföldnyire kénytelenek horgonyozni. A hajóról a városba induló csónaknak rögtön a dagály kezdetével kell elindulnia és viszont csak az apály kezdetével indulhat az ember vissza a csónakjára. Hogy ez az időhöz kötött csónak-közlekedés mennyi kellemetlenséggel van összekötve, az elképzelhető. Ott tartózkodásunk alkalmával többször megesett, hogy a városba evező csónakjainkat olyan helyen érte utól az apály, — pl. valamely tengeralatti dombocska tetején, — ahol a már kezdődő apály éreztette erejét és a csónak a — szárazon maradt. Miután az apály hat órát tart és ugyanennyi ideig tart a dagály is, a csónak pedig mindjárt az apály kezdetén »hoppon« maradt,

még pedig olyan helyen, ahol csak az ismét tetőfokára emelkedett dagály emelhette ismét magával: néhányszor megtörtént, hogy a csónak *tizenkét órát vesztegelt* egy helyen, nem is említve az időt, amelybe került a hajó és a part közötti rengeteg útnak ide-oda való megtevése.

Egy verőfényes napon, csemulpói tartózkodásunk második hetében, a szokásos délelőtti rapporton rendeletet kaptam a parancsnoktól, hogy délután egy órakor evezzek ki egy csónakkal és néhány emberrel egy általa meghatározott és a kikötő térképén megjelölt zátonyra. Tudomására jutott ugyanis, hogy ezen a zátonyon, amely mintegy 68 lábnyira fekszik a tenger szine alatt, apály alkalmával, amidőn a zátony egészen szárazon fekszik, rendkivül értékes tárgyakat lehet gyűjteni.

Küldetésünknek egyik feladata ugyanis abban állott, hogy az általunk érintett exotikus tartományokban antropologiai, zoologiai, botanikai és mineralogiai gyűjtéseket eszközöljünk a bécsi cs. és kir. udvari múzeum számára.* E célra többek között 600 liter abszolut alkoholt vittünk magunkkal még hazulról, mivelhogy a valószínűleg érintendő kikötőkben nem mindenütt számíthattunk ily célra alkalmas spirituszra, vagy ha igen, akkor csak nagyon drága árban. Egy hadihajóra oly veszedelmes portékát, mint amilyen az az óriás mennyiségü gyúlékony, robbanékony anyag, nem is mertük a hajó belsejében elhelyezni, hanem a *hajó falain kívül* helyeztük el, jól eldugaszolt és jól odakötött állapotban. Hogy milyen tengerészi genialitással voltak ezek az óriás edények megkötözve, mutatja az, hogy azok az óriás hullámok, amelyek a Vörös-tengeren és az Indiai Oceánon, később pedig a délkinai vizeken és a Sárgatengeren végigmosták a hajó fedélzetét

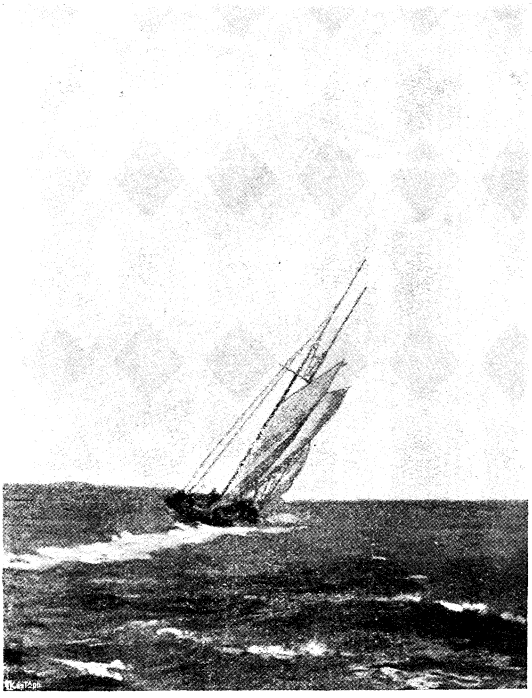
* Hogy miért ne gyűjtsek a *budapesti* múzeum számára is, azt nem mertem *akkor* kérdezni.



MADÁRVILÁG
A ZÁTONYOKON

és még inkább a külső falakat, ezeket a *kívül elhelyezett edényeket* nem tudták onnan lemosni.

Mindjárt ebéd után fölszereltettem egy kis csónakot, az úgynevezett »Jolle«-t és mert vitorlával szándékoztam megtenni az utat, csak két matrózt vittem magammal. Elláttuk magunkat az expedicióhoz szükséges eszközökkel: azaz hogy magunkkal vittünk egynéhány edényt alkohollal, üveget, csákányt, kalapácsot stb. és belebújtunk óriási sárcsizmákba, amelyek combon felül értek. Különben pedig a nagy hőségnek megfelelelő fehér öltözetben keltünk útra. Az utolsó pillanatban egy fiatal kadett ajánlkozott csupa »privát szorgalomból«, hogy ő is velem jön. Persze a legnagyobb szivességgel fogadtam ezt a fiatal ajánlkozót, akiről hosszú útunk alatt gyakran volt alkalmam meggyőződni, hogy nagy érdekkel viseltetik a természettani tudományok iránt.



VITORLÁK ALATT A DAGÁLY ELLEN

Elvitorláztunk a »Zrinyi« alól és végighaladtunk az előttünk horgonyzó hajók előtt. Rajtunk kívül a japáni »Depanko« és »Csokay-Kan«, az amerikai »Palos«, a kinai »Tay Ytn«, a német »Iltis« és az angol »Firebrand« voltak egy

hosszu sorban elhorgonyozva. A térkép segitségével könnyen megtaláltuk a kijelölt zátonyt, de mivelhogy nem állott még be a tökéletes apály, a zátonyt egyelőre sekély viz borította. Mi tehát egy darabig még föl- s alávitorláztunk, amig végre a viz végképp lefolyt a zátonyról. Csónakunk fenéket ért s odakötöztük egy nagyobb tengeralatti szikla kiálló csúcsához, hogy a nyaldosó habok el ne ragadják előlünk. Az egyik matrózt hátrahagytam őrségül a csónaknál, mi hárman pedig nekiindultunk az előttünk elterülő, körülbelől egy négyzet mértföldnyi területnek.

A talaj természetesen roppant puha volt és ingoványos. Némely helyen derékig süppedtünk az iszapba és csak nehezen tudtunk belőle kivergődni. A magunkkal hozott hosszu és súlyos evezőrudak, amelyeket éppen e körülményre való előrelátásból hoztunk el a csónakból, kitünő szolgálatot tettek az ilyen besüppedéseknél. Ezek képviselték ugyanis azt a — szalmaszálat, amelybe kapaszkodtunk.

Amily érdekesnek igérkezett a »tudományos kutatás«, épp oly szegény volt az eredménye. Csak nagyon kevés olyan tárgyat — halakat, puhányokat, csigákat, moszatot és füveket — találtunk, aminőket már előtte, kevésbbé mélyen a tenger szine alatt fekvő zátonyokon nem találtunk volna apályok alkalmával. Éppen ez okból mindig tovább és tovább haladtunk előre a zátonyon és talán meg sem állottunk volna a tulsó széléig, ha nem figyelmeztetett volna bennünket a tenger morajlása arról az oldalról, amelyen a jollet hagytuk. Ugyanekkor az őrizetül hagyott matróz is veszettül kezdett kiabálni.

Megfordultunk és a talaj viszonyainál kifejthető gyorsasággal siettünk vissza. Nagy meglepetéssel vettük észre, hogy a matróz a zátonyon állva húzza a csónakot befelé, amelyet a folyton növekedő hullámok el akartak sodorni.

Rögtön átláttuk, *hogy utólért bennünket a dagály!* Most már sietnünk kell hazafelé, még pedig rögtön, mert minél később indulunk, annál erősebb munkánk lesz *a dagály ellen* följutni hajónkig. A vitorlára nem igen számíthattunk, mivelhogy időközben a szél is megfordult és éppen abból az irányból fújt, amelybe nekünk haladnunk kellett, hogy a »Zrinyi«-re juthassunk. Nagy nehezen vitorlával is eljuthattunk volna, de csak rendkivül hosszadalmas laviro-zás árán.

Csak azt nem tudtuk megfejteni, hogyan állhatott be a dagály *már most, ily korán*, mert számításunk szerint *csak két óra mulva kellett volna beállania.* Mi e számítás alapján úgy is terveztük, hogy még az apály alatt fogunk a hajóra visszatérni, ami azért is könnyebb lett volna, mert *az apálylyal visszafelé folyó hullámokon* játszva eveztünk volna hajónkig. Ekkor hirtelen eszünkbe jutott, hogy ma, teljes holdtölte napján, *a dagály korábban és sokkal nagyobb mértékben áll be, mint rendesen.* (Springflut.)

Rögtön elindultunk hát hazafelé, még pedig vitorla alatt. Egy darabig könnyen folytathattuk utunkat és nemsokára elértük a zátonyhoz legközelebb fekvő japán hajókat, még pedig elsősorban a »Csokay-kan«-t. Innen már csak két tengeri mértföldnyi utunk volt a »Zrinyi«-ig.

Amint a »Csokay-Kan« baloldala alá értünk, kis csónakunk vitorlája megcsappant és egészen lazán lógott alá az árbocáról. Ugyanis a »*Csokay-kan*« *felfogta előlünk a szelet.* Éreztük ugyan és láthattuk is, hogy ezáltal a dagály árja eltéríti csónakunkat az irányából, de nem tehettünk ellene semmit. Evezők segélyével még tarthattuk volna magunkat valahogy, de »helytelennek és illetlennek« tartottuk ezt megtenni. Mert *kifeszített vitorla* alatt álló csónakban *evezőket igénybevenni* tengerész szempontból: csunya, »unmaritim«.

(Olyanforma ez, mintha díszbe öltözött katonatiszt esernyőt tartana maga fölé.) Mi tehát nyugodtan, de egyszersmind elég könyelműen engedtük magunkat a dagály árja által mindinkább tovahajtatni abban a hiedelemben, hogy mihelyt kiérünk a »Csokay-Kan« alól, ismét szelet kapunk és vitorlával folytatjuk útunkat.

A japán hajó alól ki is értünk, de már akkor a szél is megszünt! Azáltal pedig kezdett kissé kritikussá válni a helyzet. Bevontuk a vitorlánkat és a két matróz evezni kezdett. Dacára erőlködésüknek, a könnyü kis jolle alig jutott valamivel előbbre a mindinkább rohamossá váló dagályáramban. Amennyi utat nyertünk a »Zrinyi« felé evezés által, négyszer annyit elvesztettünk oldalvást az oldalra hajtó áramon. A két matróz kifáradt az evezésben és mi ketten, én meg a kadett, felváltottuk őket. Friss erővel fogván az evezéshez, csakugyan előbbre is jutottunk, de csak addig, amíg »az új seprü jól sepert«. Erőnk fogytával mi is többet hajtottunk oldalra, mint amennyit nyertünk előre való haladásban és oly messzire estünk az egy sorban elhorgonyozott hajóktól, hogy azoknak már csak a körvonalait tudtuk homályosan kivenni.

A helyzet most már nagyon válságossá alakult. Mert ha még tovább is ily mértékben hajt minket oldalvást a dagályáram, akkor vagy kihajt bennünket a kikötő tulsó oldali bejáratán a sík tengerre (a kikötőnek tudniillik két bejárata van), vagy pedig nekihajt bennünket a meredek szirteknek, amelyek a második bejárat oldalait alkotják. *Mindakét esetben föltétlenül el volnánk veszve!* Dolgoznunk kellett tehát teljes erővel, hogy megmeneküljünk.

Most már gyakrabban váltottuk föl egymást az evezésben. Hol a két matróz evezett együtt, hol pedig én és egy matróz, vagy pedig a kadett meg egy matróz. Akár

így, akár úgy, utat nem nyertünk, ellenben lassan, de biztosan hajtattunk kifelé. Csak addig szerettük volna magunkat *egy helyen* tartani, amíg megtalál bennünket a segélyünkre kiküldött nagy-csónak. Mert hogy a »Zrinyi«-n fel fog tünni hosszas kimaradásunk és hogy küldenek egy nagyobb csónakot a segítségünkre, azt biztosra vettük.

Csakugyan végre-valahára fel is tünt a nagy-csónak. A tizenkét evezős által hajtott csónak gyorsan közeledett csaknem száguldott felénk. Vezénylő kadettje tréfás (és talán félig komoly) hősiességgel dicsekedett már messziről, hogy ő lesz a »tudományos expedicionak« a megmentője. Könnyü volt neki tréfálni, mivelhogy a csónakja csaknem repült felénk, segítve *a felénk rohanó dagályáram* által.

Amint közelünkbe értek, átdobták hozzánk vontató kötelüket és indultunk hazafelé. Mi pedig, a kis jollében azalatt fújtuk a tenyerünket, amelyet véresre tört fel a megerőltetett hosszas evezés.

A tudományos expediciót megmentő kadett azonban csakhamar belátta, hogy jogosulatlanul nevetett ki az imént minket, szegény »tudósokat«.

A dagály ugyanis éppen akkor érte el növekedésének legmagasabb fokát. Az áram olyan erős volt, hogy óránként 7—8 mértföldet rohanhatott! Beláttuk, hogy a vontatás által a két csónak kölcsönösen akadályozza egymást az előrejutásban. Eloldottuk tehát jollénkat és kiki a maga erejére bízta magát. Eközben többször támadt rövid időre gyenge és kedvezőtlen irányu szellőcske. Persze, rögtön nekifeszítettük vitorláinkat oly módon, hogy legalább egy ponton tarthassuk magunkat addig, amíg a dagály egy kicsit enyhébb lesz.

Amikor aztán beláttuk, hogy dacára megfeszített erőlködésünknek, feltartóztathatlanul hajt minket a dagály a meredek sziklákhoz, ahol föltétlenül elpusztultunk volna, elhatároztuk

hogy a kikötő túlsó *bejárata közelében elhorgonyzott koreai dzsunkéra fogunk menekülni.*

Mindkét csónakkal irányt vettünk a dzsunke felé. Annak közelébe érve, jelekkel mutogattuk a hajósoknak, hogy hozzájuk akarunk jönni és náluk akartunk maradni, amíg a dagály tart, mert máskülönben kihajt minket a nyílt tengerre vagy szétzúz a szirteken.

Úgylátszik, hogy megértették jelbeszédünket, mert mire közelükbe jutottunk, már készen tartottak csónakjaink számára egy-egy — szalmakötelet. A koreai hajósok ugyanis minden kötelüket szalmából fonják, még a súlyos horgonyt tartó kötél is szalmából van fonva.

Mintegy ötven méternyire a dzsunkétól, a jolle személyzete között elosztottuk a teendőnket, amelyeket, hogy fölszállásunk sikerüljön, a legnagyobb precizitással kellett ugyanegy másodpercben végrehajtani, mert ha most végigsiklunk a dzsunke mellett anélkül, hogy belékapaszkodnunk sikerülne, akkor Isten legyen irgalmas hozzánk!

Vitorla alatt úszó csónakunkat a dzsunke orrának irányoztam azért, hogy végigsodortatva a dzsunke hosszoldala mellett, annál több eshetőségünk legyen megragadni annak a hátsó végén benyújtott kötelet. Csak mikor már a dzsunke közvetlen közelében voltunk és volt egy »fix« pontunk, amely feltüntette az áram gyorsaságát, akkor vettük észre, milyen hihetetlen rohammal hajt bennünket a dagály-áram.

Az adott vezényszóra egyszerre és ugyanabban a másodpercben végeztük teendőket mind a négyen. A kadett és az egyik matróz hirtelen lerántották a vitorlát, én ugyanabban a pillanatban egyetlen nyomással jobbra fordítottam a kormányt, hogy a jolle hosszoldala parallelbe jusson a dzsunke hosszoldalával, a jolle orrán álló matróz pedig megragadta a lenyujtott kötelet.

Meg voltunk mentve.

Néhány perccel később megérkezett a másik csónak is és ugyanazzal a manöverrel belekapaszkodtak az abban ülők is a dzsunkébe. Mindkét csónakot a dzsunke magasan felkunkorodó tat-ja (hátulja) alá kötöttük, mi pedig és néhány matróz felkapaszkodtunk egy kötélhágcsón a dzsunke fedélzetére.

Alig töltöttünk egy negyedórát a dzsunkén, amidőn a koreaiak kezdik magyarázni, hogy már most elég volt a pihenésből. Haladjunk, mert ők rögtön felvonják a horgonyukat és indulnak, ameddig a dagály tart. Ezt ők jelekkel félremagyarázhatatlanul meg tudták velünk értetni. Félvén az ellenkezés következményeitől, jónak láttuk minél előbb megkezdeni a — »rückwärts-koncentrirung«-ot.

De alig volt még egy-két matróz a levezető kötélhágcsón a koreaiak már is fölvonták a horgonyukat és ezzel egyidejüleg kifeszítették a vitorláikat. Ezen együttes manöver alatt *minden hajó visszafelé megy*, elképzelhető tehát *a mi* helyzetünk! Két csónakunk legénységének egy része még a dzsunkén volt, a két csónak még *erősen odakötve a hátrafelé menő* dzsunke mély tatja alatt! A hágcsón leszállni a csónakokba, már nem volt elég időnk, csak annyi maradt, hogy leugrálhattunk a csónakokba. A két csónak, amely biztonság okáért egymáshoz volt kötve, hosszoldalukkal összenyomódtak, az evezők egy része a vízbe esett, az egyik árboc letörött; egy matróz ugrás közben a két csónak közzé zuhant és belekapaszkodott az egyik csónak peremébe. Ugyanabban a percben a két csónak összeütődött és összezúzta a kapaszkodó matróz ujjait. Az én jollémnek kormánya szintén letörött; a matrózok pedig kiabáltak, káromkodtak, a dzsunke ellenben mindezzel mitsem törődve, elvitorlázott az orrunk előtt.

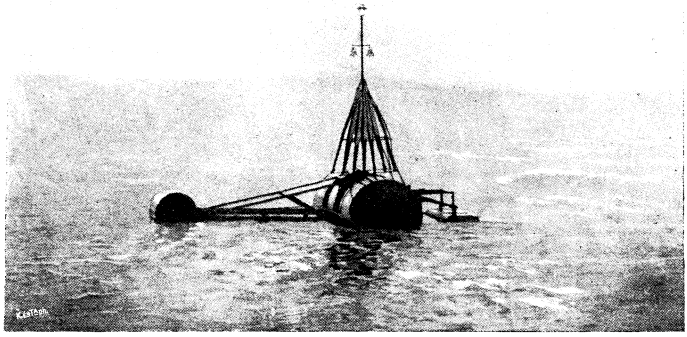
Szerencsére a dagály eközben nagyon csökkent már és mi éreztük, hogy könnyen haladunk hajónk felé. Persze, ez elég volt nekünk, hogy a tengerésznek mindent a szerencsésebb oldaláról felfogó kedélyével, csakhamar elfelejtsük a kiállott bajt és veszélyt. Még a szakadó zápor, amely bőrig átáztatott bennünket, sem ronthatta el a jó kedvünket. Hiszen *már csak (!) kétórai evezés kell* és otthon vagyunk!

De eveznünk sem kellett. Alig hogy a dzsunkét elvesztettük szem elől, kedves prüszögés és zakatolás ütötte meg a fülünket. Mindjárt sejtettük, hogy e kellemes hangokat az érettünk küldött *gőzbárka* okozza.

Ugy is volt, a mi keresésünkre küldötte ki az első tiszt, aki — »kissé hosszas kimaradásunk« miatt — már »majdnem« nyugtalankodni kezdett.

Most még csak egy dolgon szerettem volna túlesni, tudniillik a beszámoláson. Értem ezalatt *a gyűjtött tárgyakról* (egyetlen darabka sem maradt meg!), az eltört evezőkről, árbocrudról és a matrózujjakról való beszámolást.

Szerencsémre az »Iltis« német korvetta tisztjei voltak nálunk vendégségben. Minthogy már körülbelül két órát töltöttek nálunk, a pohárszekrény pedig már tele volt — *üres* palackokkal, a beszámolás minden komolyabb következmények nélkül esett meg.



JELZŐKÉSZÜLÉKKEL
FÖLSZERELT BOJA

Orvosi praxis a kikötőben.

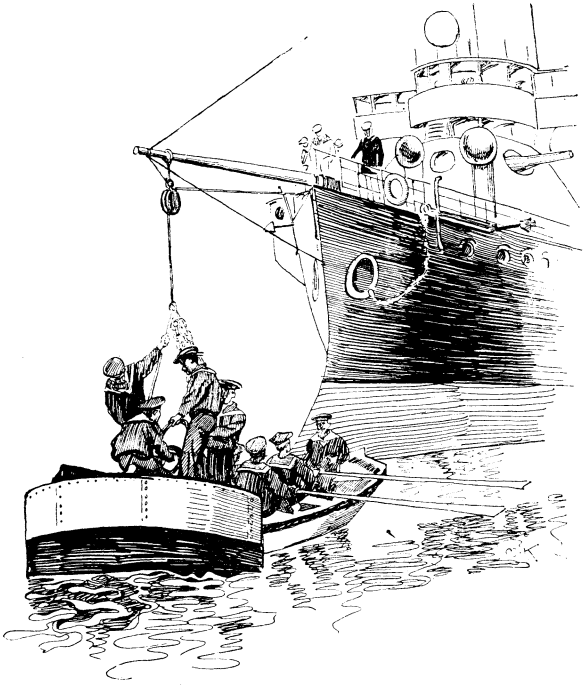
A küzdő Nautilus. — A kadett orra, mint akadály. — A bója. — A „Nautilus" Góliátja. — Operáció éjjel. — Krokodilust ölő puskaműves. — A „Nautilus" mint „Lourdes". — Kireparált havariák.

I.

A »Nautilus« ágyúnaszád nehezen himbálva küzdötte föl magát a tomboló scirocco ellen. Az állhatatosan délnyugatról nyomó szél erejét a legtapasztaltabb tisztek is, meg a sokkal hitelesebb angol gyártmány: a szél-erő-mutató műszer 8-as számmal jelölte. A mindenben preciz és exakt tengerészek ugyanis még a szelet is numerusok közé szorítják: 0-tól 10-ig. A 0-erejü szél egyenlő a szélcsenddel (ilyenkor a szél valószínüleg máshol fuj); a 10-es pedig annyi mint: orkán. E tabellából itélve tehát egy olyan jól megmért No. 8. éppen elég dolgot ad egy hajónak, kivált ha az csak olyan gyönge vitorlás ágyúnaszád, aminő a »Nautilus«.

A matróz-sereg átázva a sűrű esőtől, lucskosan az átcsapkodó hullámoktól meg a nehéz munkában kigyöngyöző izzadtságtól, dülöngve és támolyogva csúszott és kapaszkodott, az árbocok és ágyúk között a közlekedés föntartására kifeszített kötelekbe fogózva. Itt-ott nagyot lendülve gurult egy vizes matróz előre, részben előresegítve a naszád eszeveszett hánykolódása által, részben pedig »odébb szólítva« a csónakmester ballábának öregujja által, amely műveletben, Mezzorana csónak-mester ballába a harmincéves »víztaposás« alatt hihetetlen jártasságra tett szert. (Víztaposásnak nevezte a csónak-mester a hadilobogó alatti szolgálatát, a különböző tengereken és oceánokon.)

Az ágyúnaszádon száztíz ember és hat tiszt, azaz szá-



„KIKÖTÉS"
(BOJÁHOZ KÖTIK A HAJÓT)

tizenhat ember, együttesen áldotta az eget. Szerencsére rongyos szélü, sűrű fekete felhők lebegtek a naszád meg az ég között, úgy, hogy az égbe vajmi kevés jutott *ebből* az imádságból. Jobb is volt így.

A hajóhíd alatt elhelyezett kormánykereket hat matróz fogta háromkézre. A harmadik kéz alatt az egyik megfelelő láb értendő, amennyiben nagyságra és alakra nézve igen sok esetben a három között nehéz eldönteni, hogy melyik a kéz, melyik a láb.

A kormánykerék előtt, erősen fixirozva az ingó »boussolet«, az iránytűt, áll egy vizes kautsuk-tömeg, amelyből egy merészen kiálló, görbe éles orr (esetleges tévedések kikerülése céljából megjegyzendő, hogy arisztokratikusan görbe orr) áll oly merészen előre, hogy a szakadó eső- és tengervíz eresz módra ömlik le róla vékonyka patakban. Ez az orr az őrkadetté, aki a hajóhídról vezénylő parancsnok kommandóit van hivatva tovább ordítani a harsogó szélben.

A sűrű sötét éjszakában cél nélkül imbolyog a könnyü naszád, élénken emlékeztetve arra a bizonyos dióhéjra. A fából épült hajó nyöszörög, recseg és ropog valamennyi ereszték-ében, amint elülről hátra és jobbról-balra nagyokat lökdös rajta a habtalan, tintafekete hatalmas hullámhegy, miközben a toronymagas árbocok óriási íveket írnak le a levegőben a rajtuk guggoló matrózokkal együtt.

A hajó iránya délnyugati lenne, ha — lehetne. A scirocco azonban egyenesen onnan fúj és mert szél ellen tudvalevőleg nem lehet vitorlázni, a »Nautilis« nem tesz egyebet, mint hogy bukdácsol, dülöng és nyöszörög, de előre nem halad. Ehelyett tehetetlenül nyomatja magát oldalvást a széltől és a hullámoktól, holott már veszedelmesen közel van a sziklás part, kiálló szirtcsúcsaival. Tapasztalati tény azonban, hogy ezek közé jutni könnyü fahajóval nem taná-

csos. A szél azonban nem tágít, a »Nautilus« pedig, amint láttuk, nem tud előrehaladni . . .

— Millió szigony és ötszáz vasmacska! Ez aztán egy tele sapka szél! — mondaná most egy regényben a »kapitány«, és jobb pofájából a bal pofájába gurítaná át a bagót. (Engedelmet kérek egy kis közbeszúrásra: csodálatos dolog, hogy amíg a regényekben és tengeri leírásokban a kapitányok folyton káromkodnak meg bagóznak, a legénység pedig folyton hurrah-t üvölt és a sapkáját dobálja a levegőbe, minden józan ok nélkül, addig a hajókon a kapitányok meg a matrózok mindezeket nem cselekszik. Én a különböző tengereken való kóborlásaim alatt találkoztam — mondhatnám — a világ valamennyi tengeri nemzetének hajóival, a legkülönbözőbb viszonyok között, de sohasem tapasztaltam, hogy ok nélkül éljeneztek és a sapkájukat a levegőbe dobták volna. Ilyesmit az emberek csak a regényekben tesznek, meg a — margitszigeti alsó vendéglő terraszán, regattakor. Hajón nem is tanácsolnám egyetlen jóravaló matróznak sem. Először is azért nem, mert a legcsekélyebb zaj vagy kiabálás igen szigoru büntetéssel jár; amelyik matróz pedig az ő sapkáját könnyelműen dobálná és elvesztené, az 1 forint 14 krajcár »kincstári kárpótlást« fizetne, és határai kurtavasat kapna.)

Tehát a »Nautilus« parancsnoka sem gurítja át a bagót jobbról balra és nem mondja, hogy: millió szigony és ötszáz vasmacska, hanem azt mondja, hogy:

— Őr-kadett! A gépház főnökét!

A kaucsukhalmaz a merészen kiálló orral megindul a parancs teljesítésére és kapaszkodik a hajó elejére, ahol a gépház főnökét gyanítja. Útjában, az előárboc tájékán, rászól egy kadett-társa, aki némileg vetélytársa. Ez meg tudniillik hihetetlenül pisze orráról híres. Olyan pisze volt az ora (azért írom e szót csak egy »r«-rel, mert sajnálom reá a két

»rr«-et), hogy a tengerész-kadettek négy évfolyama egyhangulag kinevezte — főkinézernek.

— Te, nehogy a hajó orrára menjél most! — mondja a pisze a nagyorrúnak.

— Ugyan miért nem?

— Azért, mert úgy tudom, hogy éppen készülünk szélnek fordulni.

— Hát aztán? — kérdi a nagyorru, valamit gyanítva.

— Hát, hogy a mennyköbe forduljunk mi szélnek, ha te ott állasz az — orroddal.

A következő pillanatban már gurult a pisze, akárcsak a csónak-mester intette volna odébb.

Eközben előkerült a gépész-főnök, akit a parancsnok a magyarázó indokolások és okadatolások beleértésével és a tőle kitelhető terjedelmességgel felkért, hogy:

— Haladéktalanul füttessen három kazánt; harminc perc alatt gőz alatt álljunk. Köszönöm.

A gépész, egy szárazföldi hadseregbeli tisztet kétségbeejtőn civilis lomhasággal fordult sarkon a kapott parancsra, — az igaz. De az is igaz, hogy a »Nautilus« harminc perccel és nulla másodperccel a kapott parancs után gőz alatt állott már. Nagyot fütyült a sciroccora — gőz-sípjával és miközben a legénység szokatlan szolgálatkészséggel fölgöngyölte a vitorlákat illetékes rudjaikra, a naszád most már cél-, irány- és öntudatosan nekiindult a legközelebbi kikötőnek, illetőleg csak menedékhelynek.

A kézügybe eső legközelebbi öböl T . . . n volt, az ióniai tengernek egyik legészakibb pontja. Egy elhagyatott, bóra és scirocco ellen csak gyöngén védett nyílt öböl, néhány lapostetejü, omladozó vakolatu, kocka formára épített házzal, amelyek olyan szanaszéjjel feküsznek, mintha egy kockázó szórta volna ki őket a poharából.

Ennek az öbölnek a közepén van egy úgynevezett bója, = »boye«: a víz színén uszó hatalmas vashordó, a tetején óriási nagyságu füllel; az egész pedig hatalmas lánccal és ugyanolyan horgonynyal van kitéphetetlenül odaerősítve a tenger fenekéhez. Ez a »bója« volt az, ami T . . . n öblét a »Nautilus« számára az uralkodó viszonyok között kivánatossá tette. Mert egy hadihajó biztos elhorgonyzása különben sem gyerekjáték, de súlyos scirocconál, szakadó, zugó zápor közepett, koromsötét éjszakában, rosszul védett nyilt öbölben, tíznapi lavirozásban kimerült legénységgel — valóságos föladat. Még a »boye« segítségbevételével is nehéz föladat.

Egyike ama föladatoknak, amelyeknek végrehajtásában jelentékeny szerepe szokott jutni Knezevich »marsgastnak« (káplári rang), a »Nautilus« Góliátjának. Ez a Góliát tulajdonképpen dávidabb volt Dávidnál, amennyiben nem volt magasabb 153 centiméternél, beleszámítva azt is, hogy sorozáskor a mérőpózna alatt a lábujjhegyére állt. De ezt a minimális hosszmértéket megtoldotta oly széles vállal, hogy a vállával eltakarta a leghatalmasabb középárboc árnyékát is. És hogy milyen karjai voltak, azt megmutatta egyszer Honkongban, ahol valamelyik kinai »virágcsónakon« (amelyeken tudvalevőleg mandolaszemü kinai honleányok árulnak mindent, csak éppen virágot nem) megbarátkozván egyszer egy pirosfrakkos skót tüzérrel, úgy megölelte, hogy az illetőt törött bordával szállitották a Sailors-Hospitalba.

Nos tehát, a »Nautilus« elhorgonyzásának ügyében ennek a dávidszerü Góliáthnak jutott az a szerep, hogy a karvastagságu drótkötelet áthúzza a »boye« fülén. A naszád messzire kinyuló orrmányán lovagolva, kezében készen tartva a hatalmas kötelet, leste a kedvező pillanatot, hogy fülöncsiphesse a »boyet«, amely hol mélyen elmerült a fölötte elcsapó hullámban, hol magasra kiugrott a tajtékzó hab alól.

Ugyanekkor a naszád oly mélyen bukdácsolt elülről hátra, hogy ormányával mélyen belefurta magát a »bója« körül támadó örvénybe, később pedig fölugrott, mint egy ágaskodó paripa. Mindannyiszor magával rántotta az ormányon lovagló Knezevichet, aki kezében tartva a kantárszárat, — a drótkötelet, — leste az alkalmat, amikor áthúzhatja a »boye« fülén. Vagy egy tucat fürdő után, sikerült is a manőver és néhány perccel később az ágyunaszád biztonságban volt. A »Nautilus« pihent a horgony előtt, már amennyire a 8-as scirocco ezt megengedte és vele együtt pihent a száztíz ember.

De nem sokáig.

Alig egy félórával az elhorgonyzás után, éjjeli egy óra tájt, fölhangzott a hajó-orról az őrszem fölszólító kiáltása:

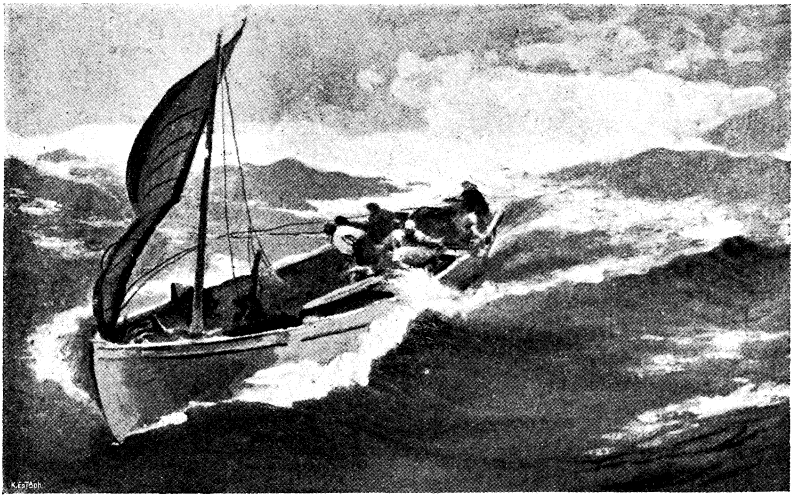
— Bott-hoy!

Ez a »bott-hoy« azt akarja mondani: Boot-ehoé! (= halló, csónak!); a szokásos megszólítás, amelyet egy hadihajóról bármely közeledő csónakra kiáltanak.

A kiáltásból következtetve mindenesetre nyilvánvalóvá lett annyi, hogy egy csónak közeledik a hajóhoz. Már pedig egy idegen csónak, T . . . n öblében, ily időjárásnál, éjfél után egy órakor, okvetetlenül jelent valamit.

Annyit jelentett, hogy a konzul felesége napok óta súlyos beteg; legyen szíves az orvos és nézzen át egy percre a partra és segítsen rajta, ha tud.

A fülledt levegőjü, dohos kabin keskeny ágyán álmatlanul heverő orvos — e sorok írója — éppen valami orvosi folyóiraton rontotta szemeit, egy halványan pislogó olajmécses sárga fényénél, — a vitorlás hajókon egyedül megengedett világító készüléknél, — amidőn jelentették neki, hogy egy kicsit menjen ki a partra; egy szegény öreg asszony van ott, aki nagyon várja.



BETEGLÁTOGATÁS
CSÓNAKON

Tudomásul vettem a jelentést, letettem a tudományos folyóiratot, föltettem a vízáthatlan kaucsuk-öltönyt, zsebredugtam kis műszeres táskámat, négykézláb végigcsúsztam a korridorban felakasztott függőágyak alatt, fölmentem a fedélzetre, odaléptem a hajólépcsőnél váró kavaszhoz és csak annyit mondtam:

— Mehetünk!

A csónakban ketten eveztek. Egy nehéz halász-bárka volt, kormány és vitorla nélkül. A két sötét alaknak az arcát nem lehetett kivenni a koromfekete éjszakában. A délnyugati szél végigsöpört az öblön, majdnem telemerítve az alacsonyperemü lengő járművet. Hol az egyik, hol a másik lábam emeltem a térdemre, hogy ne egyszerre ázzon mindakettő a bokán felül érő vízben. Itt-ott a gyomromhoz nyultam és meggörnyedtem, mint aki görcsökben szenved; (napok óta heves gyomorbántalomban szenvedtem, amelyet a legcsekélyebb változást nélkülöző, emészthetetlen konzervtáplálék okozott.)

HAJÓRASZÁLLÁS A BENSZÜLÖTTEK CSÓNAKJÁN NEHÉZ HULLÁMZÁSNÁL

Rövid félórai erőltetett evezés után a csónak beleütődött valamibe: a sziklapart volt. A csónakból kiemelt lámpa néhány durván vágott lépcsőt világított meg. Hogy a háttal a cél felé ülő két evezős hogyan talált rá így, minden keresés nélkül, a fekete éjszakában, zugó zajlásban, az épp úgy tüneményszerü, mint az, ahogyan a shingalez gyöngyhalász rátalál a vízalatti sziklákra csupán szimat után.

A két evezős által közrefogva, elölről huzva, hátulról tolatva, a csónak kampói segélyével fölkapaszkodtam a meredek sziklaparton, miközben jól vigyáztam, hogy az utánam felnyaldosó hullámok le ne kapjanak onnan.

Néhány percnyire a parttól állott a ház, amelyben a beteg feküdt. Az ajtóban váró férj alázatos udvariassággal mentegetőzött a késői háborgatásért; — de, bár nem is sejtette, hogy milyen lobogóju hajó az, amely a viharban bemenekült az elhagyatott öbölbe, — biztos reménynyel fordult a lobogóhoz segélyért stb. Megnyugtattam, hogy készséggel állok rendelkezésére, kivált mikor megtudtam, hogy földinek tehetek szolgálatot.

Beléptünk a betegszobába. Egy gyengén világított, igen szerény berendezésü szobában, kámfor és kamilla-féle teák gőzében, majdnem eltemetve a piroscsíkos dunyhák és párnák között feküdt egy korosabb, termetes nő, arcán a hosszadalmas és kínos betegség nyomai.

Már az első informáló kérdések után rájöttem, hogy hiába jöttem. Hiába, amennyiben megfelelő műszerek nélkül jöttem. Olyan bántalomról volt szó, amelynél azonnali, haladéktalanul végrehajtandó műtétet kell csinálni, amelyet az orvos bármily viszonyok között egyes-egyedül is végre kell hogy hajtson. A műtét ugyan súlyos és életbevágó, nem is jár mindig a remélt sikeres eredménynyel, de a műtét nélkül — amelyet mi, orvosok, herniotomiának nevezünk — az illető beteg föltétlenül elpusztul.

Megmagyaráztam a férjnek a tényállást és elhatároztam, hogy visszamegyek a hajóra, magamhoz veszem a szükséges műszereket, amelyekkel minden hajó pazarul el van látva. A hajóra való visszatérés csaknem fényképszerüleg híven ugyanolyan viszonyok között történt, mint a kijövetel; csupán a lépcsőkön való lemenetelnél volt egy kis variáció: tudniillik most nem toltak hátulról és tartottak elülről, hanem tartottak elül és hátul, hogy a nedves, lejtős, félméteres lőpcsőfokokon le ne zuhanjak a sötét örvénybe. Azután megint következtek az átcsapó hullámok, az elülről hátra mozgó két sötét alak, a bokán felül érő hideg víz, a gyomorgörcsök stb.

A hajón magamhoz vettem a műszereket és magammal vittem az egyik »egészségügyi matrózt«, ahogyan a betegápolókat nevezik. Kisérőül, illetőleg asszisztensnek önként ajánlkozott egy fiatal kadett, aki azon körülménynél fogva, hogy az édesanyjának egyik unokaöcscse két féléven át orvosnövendék volt egyszer a bécsi egyetemen, nagy rokon-

szenvet és még több hivatottságot érzett a medicinális tudományokhoz.

Az újabb szárazföldi expedició számára ezuttal egy hadicsónakot bocsátottak vízre. A nyolc matróz hatalmas evezőrúdjának (ezekkel tessék vagy két órán át evezni és azután hurrázni!) egyenletes, kimért csapkodása az esőtől kissé lecsillapodott hullámokon, nagy mértékben emelte a kedélydepresszsiót. Az erélyes, szabályos evezőütések fölébresztették az orvosban a tetterős munkakedvet; az előttem álló felelősségterhes életmentő műtét analysise elűzte a komor hangulatot. Elfelejtettem a gyomorkatarrhust, a melanchóliától dohos, sötét apró kabint; megbocsátottam a himlőhelyes olasz szakácsnak a cipőtalpszerü sülteket, meg az avasolajos salátákat. Csak annak a halálos betegségben szenvedő öreg asszonynak fájdalomtól eltorzított arca lebegett előttem a sötét éjben és annak a nyöszörgő sóhajai hangzottak fülembe a zúgó zajlásban.

Az önkéntes kadetten, meg a hivatásos betegápolón kivül az asszisztálandó személyzethez egy másik önkéntes is csatlakozott a kalandos éjjeli expedicióban. Ez a harmadik Geiger volt, a »krokodilus-ölő«, egy intelligens, rokonszenves magyar fiu. (Jelenleg a budapesti Walser-gyárnak egyik elsőosztályu, kiváló ügyességü mechanikusa.) A krokodilusölő címhez úgy jutott, hogy egyszer Sanghaiban, a Wusongpartján, ő, a hivatásos »Büchsenmacher« (puskaműves) kapta a megbizást, hogy két hatalmas yangtce-kiangi krokodilust, az Európába való átszállításhoz méltóan acél-pléh koporsóba elhelyezzen, illetőleg légmentesen beólmozzon. Előbb azonban én, az orvos megbizattam, hogy a hárommétéres bestiákat a rendelkezésemre álló módon a temetésre előkészitsem, amely megbizatásnak a vízbefojtási kisérlet eredménytelensége után, csak méregkészletemnek teljes fölhasználásával voltam képes eleget tenni. És mert e müveletekben a különben galamb-

szelid Geiger puskaműves csodálatos szolgálatkészséggel szerepelt és a két krokodilust örök időkre megfosztotta a »könyezés« képességétől rajtaragadt a harcias hangzásu cím: »Geiger, a krokodilus-ölő« jelző. (Ebből persze az tünik ki, hogy büntetlenül csak a doktornak szabad — krokodilust ölni.)

A beteg lakása előtt zárt sorfalat állott a kis helység valamennyi lakója, beleszámítva azokat is, akik nem a saját lábukon jöttek oda, beleértve a — betegeket.

Az operációnál szükséges szerepkiosztás már az úton megtörténvén, az életbevágó műtét minden hosszabb bevezető ceremóniák nélkül hamarosan meglett, nagy örömére az aggódó férjnek, óriási megkönnyebbülésére a betegnek és nem kis büszkeségére a puskaműves Geigernek, aki immár másodszor asszisztált sikerrel az orvosnak, az ő földijének.

A vihar elől csak provizorikus szándékkal bemenekülő ágyúnaszád még napokig maradt aztán elhorgonyozva a t . . . ni bója előtt; részben némi havariák kijavítása végett, de még inkább az operált betegre való tekintettel, akit lelketlenség lett volna a még mindig nagyon szükséges orvosi felügyelet nélkül magárahagyni. Az öbölben veszteglő hajó ott tartózkodása alatt egy kisebbszerü Lourdes jelentőségére emelkedett. A telep és környezetének évek óta meggyült krónikus betegei — asszonyok, aggok és gyermekek — tíz mértföldnyi területről sereglettek nehéz halászbárkákban és könnyü ladikokban az ágyúnaszádhoz, amely úgy magaslott ki a körülötte táborozó csónak-flottából, mint országos vásáron a gyolcsos zsidó ekhós társzekere a többi vásáros bódé közül. Évek óta fölgyült ficamok, rosszul gyógyult csonttörések, daganatok, akkorára megnövesztve, mintha kamatot hajtottak volna tulajdonosaiknak, bel-, kül-, fül-, bőr-, fog- és szembántalmak, szóval: a betegségek egész kincstára halmozódott össze naponként a »Nautilus« körül.

A környék legirigyeltebb emberei a — súlyos betegek voltak. Valósággal ünnepelték az öreg datolyást, Karaklidesz Vetant, akit azért hoztak közköltségen a hatodik határból, hogy a kisebbik fejét — egy másfél kilónyi zsirdaganatot — eltávolítsa a hajó-doktor. Az emberek valósággal duskálkodtak az ingyen doktorban, ingyen gyógy- és kötszerekben. És e boldogsághoz nem is kellett egyéb, mint egy 10—12 órai út a nyitott csónakban, meg valami súlyos bántalom.

T... n öböl és környékének ez örök időkre emlékezetes boldog időszaka azonban nem sokáig tartott. A havariák tökéletesen rendbe hozatván, úgy a beteg öreg asszonynál, valamint a hajó bordáin és kötélzetén is, az ötödik napon a »Nautilus« fölvonta horgonyát, kibontotta a vitorláit és T... n szomoru öbléből kivonult.

Mindenesetre nagyobb mennyiségü áldás szállhatott utána az ott lakók részéről, mert hosszu időn keresztül derült kék ég alatt simán és zavartalanul folytathatta utját a tükörsima csendes tengeren.

II.

Jövedelmező praxis. — Nagyapa és unoka. — Csónakból öszvérre. — A nagy szenzáció. — Olajfalevél mint izzó-körte. — A Kis Mirkó keserü csalódásn.

A Bocche di Cattaro kopár, fekete sziklái között feküdtünk a »Narenta« ágyúnaszáddal, abban az öbölben, amely legközelebb fekszik a Punta d'Ostro és a Fort-Mamula erődök által védett bejárathoz. Az öböl egyik partján fekszik Porto-Rose, a másikon Melinie és Castelnuovo. Mi Melinie közelében voltunk elhorgonyozva.

NAGYAPA
ÉS UNOKA

Egy alkalommal délután négy órakor a porto-rosei oldalról csónak közeledett hajónk felé. A Boccheben szokásos jármű volt: középnagyságu nehéz csónak, hasas oldalakkal, két evezőre. A csónak odafeküdt naszádunk lépcsője alá, egy öreg dalmát szállt ki belőle és feljött a fedélzetünkre.

— Prego il sior dottore.

Nekem szólt a látogatás.

A fia súlyos nagybeteg; azt látogassam meg. A Madonna megfizeti.

Az orvosi segélynyujtásnak és az orvosi honorálásnak *ez* a módja: órákon át csónakban ülni esőben, perzselő forróságban és hogy majd fizet a — Madonna, egészen megszokott dolog volt már előttem. (Elég gyakran fordul elő most is a szárazon; csupán a Madonnát helyettesíti a — nagyharang.) A »Narenta« ágyúnaszád ugyanis évek hosszu során mint állomási őrhajó tartózkodott a Boccheben, amely szolgálata folytán a hónapnak egyrészét az öbölben töltötte horgony előtt. A népszegény vidék pénzszegény népe, amelytől mértföldekre esik a legközelebbi orvos, a »Narentá»-hoz szokott fordulni orvosi segélyért. De csak ritkán, a legsúlyosabb esetekben. Tapasztalásból tudtam, hogy amikor dalmát csónakos beteghez hívott, ott — periculum in mora.

Ezuttal se késedelmeskedtem tehát. Parancsnokomtól engedélyt nyervén a hajóról való távozásra, magamhoz vettem műszereimet és kötszeres táskámat, aztán a csónakba szálltam.

Az evezőket a vén dalmát kezelte és egy fiatal gyerek, — igazán még valóságos gyermek, — nagyapa és unokája. Egyik evezőnél a hetvenkét-hetvenöt éves aggastyán, a másiknál egy hétéves gyermek.

Ahogy a tisztán tartott csónakba léptem, a nagyapa egészen fölöslegesen ugyan, de kötelességszerűen elsimította a hátulsó ülőkére terített pokrócdarabot, olyan gépies és mégis udvarias mozdulattal, aminővel a mi tisztességtudó parasztasszonyaink végigtörlik kötényük csücskével a széket, amelylyel bennünket megkínálnak.

Az aggastyán és a gyermek egyenletes — mondhatnám: *egymáshoz szokott* — ütemben kezelték a súlyos, hosszu evezőt. Az öreg tenyere kérgesre volt törve az evezőrúdtól,

mint az ökör nyaka a járomtól. A gyermek napbarnított rövid ujjaival alig bírta átfogni a vastag rudat. Különben is az egész gyermek, akinek tagjait fogyatékosan fedte a kevés ruhadarab, gömbölyü fejével, sűrű barna fürteivel, okos, szelid tekintetével, erősen napsütött bőrével inkább hasonlított egy Barbedien bronzszoborhoz, mint olajpréselésből élő szegény dalmát rongyos gyermekéhez.

A SZÜLETETT TENGERÉSZ

Útközben beszélgettem az öreg dalmáttal, Zurovich Pietroval. Tengerész volt az öreg, ahogy tengerész volt az apja is; a fia, Zurovich Domenico is az, aki most beteg. Tengerész lesz ez a gyerek is, a Mirkó, aki már esztendeje, hogy az ő hűséges evezős társa.

A vén dalmát beszédjén meglátszott a világotjárt és sokat látott ember tudása és tapasztalata. Bámultam komoly és helyes fölfogását és bámultam azt a kitartó izomerőt, amelylyel az aggastyán másfél órán keresztül egyetlen percnyi pihenés nélkül mártogatta a vízbe súlyos evezőjét, mélyen és kiadósan. Naplemente felé kerekedett egy kis szél s ez könnyített rajtuk: az evezőt fölcserélhették a vitorlával. A kis Mirko, a hétéves tengerész-csöppség, bámulatos ügyességgel és a mókus vidám fürgeségével ugrált ide-oda: oldott, bontott, kötött, húzott és csomózott. Most volt igazán elemében. A szél nyomása alatt oldalra fektetett csónak símán és gyorsan siklott a most már kissé hullámzó víztükrön.

Rövid félóra mulva sziklák közé vájt öblöcskébe ért a

csónak. A meredek partról néhány sziklalépcsőn kellett fölhaladni és jól megfogózni a — semmiben, hogy a szűk öblöcskében megtorlódó hullámok vissza ne szólítsák az embert.

Fönn a parton megnyergelt öszvérrel várt reám az öreg dalmát másik unokája. A mintegy hatszáz méter magas hegyre, amelyen a meglátogatandó beteg lakott, gyalog alig

A LEENDŐ TENGERÉSZEK

tudtam volna fölkapaszkodni. A hegynek ez a része esőmosta barázdáktól szaggatott sziklaóriás volt. Utnak semmi nyoma. Az öszvér hátán lécekből és vászonszijjakból összetákolt teknőszerü nyereg nyújtott kényelmes és biztos ülést. Kengyelvas helyett az öszvér mindkét oldalán — szügytől a farig — egy-egy kötél volt kifeszítve.

A zömöktermetü kis öszvér céltudatosan és biztosan

haladt a nyomnélküli sziklauton; helyenként tapogatózott kilépés előtt magas, karcsu patáival a sziklaszéleken, mintha gondolkozott volna. (Én is gondolkoztam: mennyivel könnyebb az orvosok praxisa például — Budapesten. Pedig — nem igaz!)

Följutottunk a hegytetőre. A házak előtt sorakozva állott a lakosság. Gyerekestül, asszonyostul mintegy negyvennegyvenöt. Arcukon látszott a fontos eseményhez fűzött kiváncsiság és várakozás. Hogyne! Két napja tárgyalják, hogy Zurovich Domenicóhoz elhozzák a hadihajó tudós orvosát. A gyerekek és a fiatal leányok tisztelettudó csókkal üdvözöltek, amelyet a karomon meg a kabátom szárnyain ejtettek.

Tengerész-kabátom aranyzsinórzatától és a nagy aranygomboktól — ez elbűvölő látománytól — karikára nyiltak az okos, pajkos szemek és tátva maradt a sok rózsás ajku piszkos kis száj.*

Zurovichék háza előtt kiemeltek a nyeregből, amint az a hozzám hasonló magasrangu személyiséget megilleti. Beléptem a szobába. A gyéren világított szobának egyik zugában feküdt a beteg. Első pillanatra meglátszott rajta a hosszas kínos betegség. A súlyos beteg aggódó félelmével és az élethez kapaszkodó tekintetével nézett rám, fürkészve arcomon a hatást, amelyet a vizsgálat eredményezett.

A szobában sötét volt. A függönytelen kis ablakon a lemenő nap már nem küldött be elég sugarat. Világosságot kértem. Az öreg csónakos segíteni akart a bajon: létrát hozott, felmászott a tetőig és a beteg fölött kiütött a házfedélből néhány cserepet; a világosság egyenesen a betegre esett. Alapos vizsgálathoz azonban ez is kevés volt; gyertyát kértem. Az öreg »gyertyát« hozott, azaz a szemem láttára

* Valamennyin meglátszott a leendő tengerész, mert valamennyinél kilógott — hátul a kormánylapát.

csinált egyet: egy cserépbe, amelyben olaj volt, beledugott egy *szárított olajfalevelet* és meggyújtotta. Ennek a fényénél vizsgáltam meg a beteget. Súlyos bántalomban szenvedett a szegény. VII-ik Edvárd angol király meglehetős népszerűvé tette ezt a betegséget annak idején: vakbélgyuladás volt. A legkedvezőbb esetben is, amikor a helyi és anyagi viszonyok megengedik a költséges gyógykezelést és világhírü, kiváló operateurök azonnali műtői beavatkozását, még akkor is rendkivül súlyos bántalom. Hát még ilyen esetben, amikor öt mértföldnyi területen nincs orvos, amikor a legsürgősebb gyógyszer beszerzése legalább félnapot vesz igénybe és ezt az utat is meredek sziklákon és lassan cammogó evezős csónakon kell megtenni; amikor a fájdalmat csillapító jég csak a nevéről ismeretes, amikor csákánynyal kell beütni a ház tetejet, hogy világosság jusson a beteghez, vagy olajba mártott falevél fényénél kell végezni az életmentő operációt!

Instrumentális fölszerelésem nagyon fogyatékos volt; olyan, mint minden orvosé, akit elhagyott vidéken lakó beteghez hívnak előkészületlenül. Ezektől kitelhetőleg nyújtottam az első segélyt, azzal az igérettel, hogy holnap, jobban fölszerelve, és segítséget hozva magammal, újból eljövök. Tehát csak nyugalom és bizalom: majd holnap. — — — Hol voltunk mi már — másnap!

Ahogy későn este az ágyúnaszádra értem, azonnal feltűnt a szokatlan sürgés-forgás és elevenség a hajón.

— Talán csak nem készülünk a tengerre? — kérdeztem magamban.

— Holnap hajnalban indulunk, — jelentette az őrkadett, amint a fedélzetre léptem.

— Szegény Zurovich Domenico! — volt az első gondolatom.

Távollétem alatt ugyanis sürgöny jött hajónkra a főhadi-

kikötőből, hogy horgonyainkat haladéktalanul fölszedjük, induljunk és csatlakozzunk az Adria északi részén cirkáló hajórajhoz, ahol további rendeletet kapunk.

Másnap hajnalban kivitorláztunk. — — — Képzelem, mekkorát bámult másnap szegény kis Mirkó, amikor leszállt a hegytetőről és hasas csónakjával hajónkat kereste, de csak hült helyünket találta! Mekkorát nézhetett az ő okos szelid szeme és milyen nagyon fájhatott az ő kis szíve, amikor hült helyét találta annak a büszke hadihajónak, amelyen az a nagybajuszu doktorbácsi lakott, akinek olyan aranyos volt a ruhája és aki meggyógyította volna az ő szegény beteg édesapját! — — —

A GÉPHÁZBAN

Az orvos a tengeren.

Kölcsönös kíváncsiságok. — Komplikált nehézségek. — Megalkuvás a helyzettel. — Megzavart vizsgálatok. — Ágyúcső-mosó dézsa mint fürdő-kád. — Operáció a függő-ágyon. — Tömeges sebesülések. — Ideális életmentés.

Egy flottagyakorlat alkalmával valamely délelőtt lenn voltam hajónk géphelyiségében. Mindennapi látogatásomat a gépeknél részben kíváncsi tudásvágyból tettem, amennyiben rendkívül érdekeltek a legmodernebb gépkolosszusoknak impozáns dimenziói, genialis apróságai és ezeknek bámulatos együttműködése, részben pedig azért voltam lenn, mert a hajó-egészségügyi szabályzatok értelmében — »muszáj« volt.

Hajónk — a »Leopárd« torpedóvadász — »teljes gőzzel« száguldott tova, ami tengerész-nyelven annyit jelent, hogy a gépek a legmagasabb fokra csigázott erőkifejtéssel működnek. Dacára a megszokásnak, egy ily kolosszális méretü gép teljes erővel való működése közepette kábítólag, csaknem

megdöbbentőleg hat a laikus szemlélőre, akinek szemében minden egyes henger, kerék, tranzmisszio, szellentyü, stb., amint ott prüszkölve, zakatolva és sisteregve zúg és csattog, a rejtélyesnek, az ismeretlennek csodaszerü erejével hat.

Mivelhogy tompa, zúgó morajon kívül egyebet nem hallottam, a géprészeknek pedig — elhelyezésüknél fogva — csak azon részeit láttam, amelyek közvetlen előttem voltak, annál inkább feltünt, amint látom, hogy a gépészmérnök több ízben szólítja magához, intéssel vagy fütytyel, hol az egyik, hol a másik altisztet, akik valamelyik távolabb eső zugban voltak a géppel elfoglalva, és »súgva« kiabál valamit a fülükbe. Az illető altisztek a parancs után visszamentek, helyeikre, igazítottak valamit a csapokon vagy a szellentyűkön, aztán kérdőleg intettek onnan a mérnöknek, hogy most már rendben van-e minden?

— Ugyan mondja csak mérnök úr, hogyan vette ön észre, hogy ebben a hatalmas, zürzavaros és innen át nem tekinthető komplexusban éppen az a csap, vagy az a szellentyü nincs rendben, amikor ön innen azt nem is látlatja és igy a hibás működését nem veheti észre?

— Nem látom, de — hallom! — felelé.

— Hallja? Hiszen én egy tompa, zúgó, egyhangu morajon kivül — amely mindenesetre túlharsogja a mi kiabálásunkat — egyebet nem hallok; ön pedig hallja, hogy a száz meg száz részecske közül éppen az a kis apróság nem végzi jól a dolgát?

— Mielőtt felelnék önnek e kérdésére, — válaszolá a mérnök, — megvallom önnek, hogy már több ízben akartam én éppen ilyenforma kérdést intézni önhöz, az orvoshoz. Ugyanis egy ízben hosszabb ideig feküdtem a tengerész-kórházban egy tiszttársammal, akinek valami tüdőbaja volt. Naponkint láttam, hogy önök orvosok hallgatóztak

a beteg mellén és aztán megbeszélték, hogy mit hallottak. A szavaik után ítélve, valóságos — verkli lehetett annak a betegnek a mellében; mert volt ott: sercegés, búgás, fütyülés, hólyagos zörej, fúvás, ékelt hang. Az egyik orvos hallott nedves zörejt, a másik apró hólyagos zörejt, szóval: egész koncerteket. Egyszer az orvosok távozása után megkértem a szomszédomat, engedje meg, hogy hallgassam meg én is, hogy mi van az ő tüdejében! Ráteszem a fülemet a mellére, hallgatózom jobbról, balról, elülről és hátulról, nem hogy sercegést, apró hólyagos zörejt nem hallottam, egyetlen egy hangot sem hallottam! Akár az ágydeszkára tettem volna a fülemet. Lássa, így van az itt a gépeknél. Ön, az orvos, nekem abszolute nem percipiálható hangokat tisztán megkülönböztet ott, ahol én teljességgel semmit sem hallok; itt pedig, a gépnél, ön nem hall egyebet zúgó morajnál, olyanformát, mint amikor az ember a szélben odatartja a fülét a telegráf-rúdhoz. Én pedig, a mérnök, hallom, hogy itt minden részecske él, mozog és hangot ad. Az egyik surol, a másik csattog, a harmadik zörög, kopog, sistereg, búg, csepeg, sivít, rezeg, csörög és kalimpál. Ez nekem mind ugyanannyi recsegés és búgás. Önöket hallom néha beszélni »livid«, »cyanoticus« és »ictericus« színekről a sötét hajókórházban, ahol én alig voltam képes egyáltalában kivenni valamit a homályban. Ön milligrammokra osztja a gyógyszereket és késsel nyugodtan csinálta meg a metszést akkor, amikor nekem kézzel-lábbal kellett kapaszkodnom, hogy orra ne bukjam.

Jóllehet, én mindezeket tudtam, mégis olyanformán éreztem, mintha a gépészmérnöktől hallottam volna először, hogy minő egészen sajátszerü viszonyok között történik az orvos működése a tengeren, és csak általa lettem volna figyelmessé arra, hogy mily nagy az embernek alkalmazkodó képessége.

Csakugyan, az orvosi tudománynak minden ága, legyen az belgyógyászati, sebészeti vagy szemészeti, kivévén ennek az operativ részét, amelyről — tekintettel a minuciózus precizitásra — szó sem lehet a tengeren, a lehető legnehezebb körülményekhez van kötve diagnostikai szempontból tekintve épp úgy, mint a therapiára nézve.

Először is — és kivált eleinte legfőbbképpen — azért, mert az orvosnak önmagával elég baja van, amikor először jut a tengerre és amíg tökéletesen megszokja az új elemet, amíg megtanulja magát teljesen akkomodálni a hullámok által okozott rendkívül kellemetlen lökdöső és himbáló mozgásokhoz, azaz: míg úgy egygyé forr a hajóval — működésének terrénumával — mint például a huszár a lovával.

Másodszor: a hadihajók összes személyzete között az orvos az, aki relative a legelőrehaladottabb korban kerül a tengerre. A tisztek már mint fiatal növendékek, 14—15 éves korukban szállnak először a tengerre, épp úgy a legénység is 18—19 éves korában. A fiatal növendék és a legénység úgyszólván játszva ismerkedik meg a tengerrel; kezdetben nem működik önállóan, felelősség nem igen terheli. Mire pedig oly rangba jut, hogy önálló is, meg felelősségre is vonható, akkor már a hosszu évek során úgy megszokta a tengert, hogy kötelességeinek teljesítésében a szolgálat nehézségei mellett a tenger okozta nehézségek épp oly kevéssé jönnek nála tekintetbe, mint pl. — hogy az előbbi hasonlattal éljek — egy kitünő lovasnál a lovaglás fáradalmai.

Az orvos ellenben, aki átlag véve 24—25 éves korában kerül a tengerre, és aki nem játszva, apránként lesz a későbbi »tengerszilárd«, viharedzett tengerészszé nevelve, hanem hajóralépésének mindjárt első napjától kezdve teljes felelősség terhe alatt kezdi meg önálló nehéz működését, egészen más viszonyok között állja meg a helyét.

MATRÓZ-NÖVENDÉK

Figyelembe veendő továbbá az a lényeges különbség, amely az orvos és a tisztikar műveltsége és nevelése között fennál. Nem quantitative értem, hanem qualitative. E különbségnél fogva — és még azért is, mert a bajtársias viszonyt, amely a tisztikar között már növendék koruk óta áll fenn, neki a személyiségével kell megnyernie, igen sokszor kiküzdenie, — a többi tisztek között kezdetben mégis egyedül áll. Nem érti sem az ő nyelvüket, sem az ő tudományukat, sem pedig a társalgásukat. Hogy tehát ne képezzen statust in statu teljesen önmagára hagyva, meg kell tanulnia az ő nyelvüket (nem az angolt, olaszt vagy franciát értem, hanem a specificus tengerész-terminologiát), és foglalkoznia kell a haditengerészeti tudományok különböző ágaival legalább oly mértékben, hogy társalgásuk ne legyen ránézve szanszkrit nyelv és hogy másrészt az a talaj, amelyen él — és esetleg halnia kell, — ne legyen ránézve idegen.

Számolnia kell azzal a sajátos felfogással és követelménynyel, amelyet az illető hajó tisztikara a hozzájuk beosztott orvos egyéni tulajdonságai, de főképpen *orvosi modora* irányába támasztanak. A szárazföldi társadalomban a különböző osztályhoz tartozó családok más és más modort meg eljárást követelnek a hozzájuk tartozó »háziorvostól«; és az orvos, ha elég opportunus, alkalmazkodik is e követelményhez.

Ugyanígy kell tennie a hajóorvosnak is, ha simán akar — kilavirozni a Scilla és Charybdis között. Tudniillik okosan teszi, ha akár saját egyéni meggyőződésének, temperamentumának és a beteggel megszokott — akárhányszor megrögzött — eljárásának megtagadásával, alkalmazkodik az illető hajón megszokott — tehát az egyetlen helyes — eljáráshoz és »orvosi modorhoz«.

Teszem fel, átvettem valamely elődömtől a hajón az orvosi szolgálatot. A szokásos eljárás szerint az orvos korán reggel behajózza magát új szolgálati helyére; a délelőtt folyamán átveszi a betegeket, a gyógyszertárt, a szolgálati könyveket és jelentéseket stb.; elfoglalja az elődjétől átvett kabint az összes leltárral. Röviddel az ebéd előtt a régi orvos távozik a hajóról és az asztalnál az új orvos elfoglalja a regi orvos helyét. (A megcsontosodott hagyományu haditengerészetnél az egyszer elfoglalt helyek alig változnak, a hajó felépítésétől számítva egészen a végleges leszereléséig.) Természetes, hogy az első ebéd alatti társalgásnak első tárgyát az elbúcsúzott hajóorvos képezi. Az új orvos meghallhatja az elődjéről szóló nyilt és őszinte kritikát, amelyből igen sokat tanulhat. Mondjuk például, hogy elődjéről — illetőleg: elődjének »orvosi modoráról« — következő vélemény adatott: »Ez volt az igazi tengerész-orvos. Ez nem sokat teketóriázott és nagyképűsködött. Ha beteget vezettek eléje, azt röviden, katonásan megnézte. Nem sokat komédiázott meg kopogtatott, hanem az ő éleslátásával meg gyakorlottságával megtalálta rögtön a bajt. Egy-kettőre végzett vele s azért sohasem történt semmi baj.« Stb. stb.

Én rendesen megszíveltem a gyöngéd figyelmeztetést és szigorúan alkalmazkodtam az *ott* uralgó felfogáshoz és követelményekhez. »Katonásan és röviden« végeztem a betegekkel, nem sokat »nagyképűsködtem« és »tengerész-határo-

zottsággal« egy-kettőre készen voltam a betegről (vagy csak »*a betegnek lenni kivánkozóról*») táplált véleményemmel; nem mulasztván el azonban *nagyon, de nagyon vigyázni arra*, hogy — »valami baj ne történjék«.

Innen néhány hónap mulva, vagy egy év után, áthajóztattam egy másik hajóra, szolgálatátvétellel. Ugyanazon eljárás: szolgálatátvétel, a régi orvos búcsúja, első ebéd és megemlékezés a régi orvosról. És hallottam például a következő véleményt:

»Ez volt aztán az igazi orvos! Milyen gyöngéd és milyen figyelmes volt a legutolsó matrózhoz is. Kérdezett, tudakozódott, fürkészett. Megvizsgálta az eléje vezetett embert tetőtől-talpig, biztatta, vigasztalta és ha meggyógyult, azért napokig figyelemmel kisérte. Ilyennek kell lenni az igazi orvosnak«. Stb. stb.

Magától értetődik, hogy e bevezetés után valóságos kis husvéti bárányka voltam. Példát vehetett volna rólam akármelyik vöröskeresztbeli apáca: oly gyöngéd és figyelmes voltam a betegeimmel szemben.

És — csodálatos módon — azért még sem történt semmi baj!

Lehet, hogy e mindenkori akkomodálás következtében történt, hogy egy s más sajnálatos, de kikerülhetetlen apróbb kellemetlenségek kivételével, — még ma is örömmel és boldogan emlékszem vissza a haditengerészet nemes és gyönyörü szolgálatában töltött éveimre. — — —

Hogy azonban mindez sok önmegtagadásba, munkába és sok utánjárásba kerül, az magától értetődik. Sőt magának a vegetativ és animalis életnek, a neki egészen új, és az eddigitől minden tekintetben lényegesen eltérő életmódnak a megszokása is sok időbe, sok lemondásba és még több nélkülözésébe kerül. 24—25 évvel kevéssé izletesnek és élvezhetőnek

tartja az ember a hadi hajók konzerv-ételeit, amelyektől különben is elég gyakran elveszi az étvágyat a — tenger. Kellemetlen átmenet az előbbi szellőztethető, tágas lakószoba és az egyenesen fekvő ágy után a kényelmetlenül keskeny és lökdöső fekhely az apró sötét kabinban, amely vagy tikkasztóan forró, vagy dermesztően hideg, ellenben csak kivételesen — engedélyre — szellőztethető és amelyen éjjel-nappal egy-kétszáz ember ide-oda dübörögve, a feje fölött végzi a mindennapi munkát.

Ilyen előzmények és viszonyok között nem csoda tehát, hogy dacára annak, hogy a hajók az orvosi tudomány legmodernebb követelményeinek megfelelően vannak berendezve, a tulajdonképpeni orvosi működés mégis többnyire a képzelhető legnehezebb viszonyok között történik. Mert például akárki belátja, hogy milyen nehéz lehet az, tüdőlobot vagy mellhártyalobot diagnostisálni akkor, midőn köröskörül, fenn és lenn úgyszólván soha meg nem szűnő zaj és zsibongás veszi körül a helyet, ahol a megfigyelés történik. Mert ha a gyakorlatok szünetelnek is, a hajó egyszerü tovahaladása által a hajó orrán — amely alatt a »kórház« fekszik — megtört hullámok csapkodása és zúgása csak nem szűnik meg. Ez a hullámzúgás pedig a legcsendesebb viszonyok között is elegendő arra, hogy a tökéletes megszokás idejéig illuzóriussá tegye a kórosan elváltozott tüdősejtek által létrehozott zörej megfigyelését és megismerését.

Az emberek és elemek okozta zajnál nem kisebb nehézséget okoz az orvosi teendők végrehajtása alatt a hajó mozgása, amely szabálytalan és hirtelen lökésekből fölfelé, oldal-gurulásokból és zuhanó sülyedésekből van összetéve. Többnyire pedig a zaj együtt jár a mozgással.

Emlékszem akárhány olyan esetre, amelyekben az auscultatiot (a tüdő és szív meghallgatását) oly módon kellett

végeznem, hogy hasra feküdtem a megvizsgálandó beteg mellé, egyik matróz a beteget tartotta, a másik pedig engem, hogy megakadályozzák az egymástól való szétgurulásunkat, miközben felülről a vitorlák csapkodása, a kötélzet zúgása, az árboctól árbochoz rohanó legénység dübörgése és a hajó orrán megtörő hullámok zúgása adta a kiséretet.

Hogy az erőszakos mozgás a gyógyítás kivitelében is mily nehézségeket okozhat — a chirurgiai beavatkozástól egészen eltekintve, — kitünik a következő példából. Az Indiai Oceánon végig, az Arab-tengertől a Malaccai szorosig és később Shangai és Hong-kong közötti útainkon több tifuszbeteg volt hajónkon. A therapia leginkább szeszes italokban és naponkint többször ismételt hideg fürdőkben állott. Hogy már a szeszes italok — cognac meg pezsgő — alkalmazása is nehézségekbe ütközött, az természetes, levén a hadihajókon is úgynevezett — administratio és intendantura. Komolyabb nehézségekbe ütközött azonban a hideg fürdő alkalmazása. Először, mert nem volt fürdőnk, másodszor mert nem volt hideg. (A 10—12 méter mélységből fölszivattyuzott víz többnyire 23—25 C°-u volt.) Fürdőkádul egy úgynevezett »balje« (dézsa), szolgált, amelynek különben az a normális hivatása, hogy lövések után ezekből mossák ki az ágyúcsöveket káliszappanos vízzel.

A kórházban nem lévén hely egy ilyen atypikus tifuszfürdőkád befogadására, a korridorban — a kórház előtt — kellett mindannyiszor elhelyezni. Hogy a dézsa a benne levő vízzel és beteggel el ne szaladjon, odakötöztettem a fedélzetet tartó vasoszlopok egyikéhez, és ily módon hajtattam végre a dörzsöléseket, miközben én a beteg szívműködését és hőmérsékét ellenőriztem. És mégis, valamennyi óvintézkedésem ellenére, akárhányszor megtörtént, hogy egy hirtelen lökés következtében egyszerre valamennyien, kád,

beteg, ápolók és orvos, ott feküdtünk a corridor tulsó oldalán egy csoportban.

Ime, egy második példa. Ugyancsak az Indiai Oceánon történt, hogy egy altiszten, aki a déli szieszta alatt a korridorban hevert, egy patkány oly szerencsétlenül futott végig, hogy a patkány egyik lába belejutott az altiszt balszemébe. Igen súlyos szembántalom állott be ez inzultusra, amelynek végeredménye geny-meggyülemlés volt a szem mellső kamrájában (Hypopion). Ekkor már a Veres-tengeren jártunk. A hypopion napról-napra fokozódván, beláttam, hogy késsel való beavatkozás vált szükségessé.* A hullámzás azonban oly erős volt, hogy teljes lehetetlennek tartottam bármily elővigyázat mellett is a műtétet végrehajtani. Midőn azonban a hypopion már az iris széléig jutott, nem halaszthattam tovább. Végre kell hajtanom a paracentesist, akárhogy. — És végre is hajtottam. A beteget fölültettem egy függőágyra és fölültem a függőágyra vele szemben. Most már együtt és egyidejüleg hányódtunk jobbra-balra. Egy ragtapaszszal védett sebészeti kés szolgált a szokásos lancetta helyett, miután a hadihajók orvosi fölszereléséből a szemészeti műszerek hiányzanak, még pedig azon föltevésből, hogy a tengeren úgy sem lehet a szemen operálni.

Igaz, hogy két-három éjszakai fejtörésembe került ennek az egészen szokatlan kivitelü és a szemészeti sebészet terén valószínűleg egészen új operálási módszernek a kieszelése (tudniillik a nyeregmódra ülés a beteggel *ugyan-*

* Röviden és laikusnak érthető módon megmagyarázva, az ilyen geny-gyülemlésnél szükséges műtét abban áll, hogy egy igen finom hegyes késsel a beteg szemen egy seb — nyilás — ejtetik azon a helyen, amelyben a szaruhártya (cornea) átmegy a szemfehérébe (= Paracentesis). Az így nyert nyiláson a geny a szem mellső kamrájából kiürül; ha e nyilás nem ejtetnék meg, a tovább és tovább meggyülő geny átlépné a szivárványhártya (iris) magasságát és a szemteke hátsó részébe — a hátsókamrába — folyna át, aminek következtében a szem okvetlenül elpusztul.

egy hintaágyra), de — a beteg meggyógyult. Már pedig a tengeren is ez a fődolog.

Más esetekben igen sok gondot okoznak a tengerészorvosnak a sebesülések; különösen akkor, amikor rögtöni műtői beavatkozás válik szükségessé. És miután a legtöbb sérülés éppen akkor történik, amikor a tenger legviharosabb, azaz midőn a szédítő magas árbocokon a csapkodó vitorlázat és kötélzet közötti munka a hajó veszedelmes hánykódása miatt legveszedelmesebb, az Óceánokon pedig minden időszakban elég gyakoriak, magától értetődik, hogy e kellemetlen, néha kétségbeejtő szituációk aránylag gyakran ismétlődnek. A sérülések súlyosságát növeli azon körülmény, hogy ugyanazon ok egyszerre több súlyos sebesülést hoz létre, vagy pedig oly fokut, hogy műtői beavatkozás haladéktalanul szükségessé válik. Így például egy alkalommal 1890-ben junius havában a Nicobari szigetektől délre a Monszun által fölvert kolosszális hullámok egyike oly szerencsétlenül érte korvettánk hosszoldalát, hogy a megtört hullám mint egy boltozat csapott át a hajón és óriási víztömeg hullott a fedélzetre. A térden felül érő víz ide-oda hömpölygött a hánykolódó hajón és magával rántván mindent, ami nem volt odacsavarva, rémületes pusztítást vitt véghez, mielőtt lefolyhatott. Mintegy 25-30 ember hányatott ide-oda a hömpölygő víz által odaüttetve ágyúhoz, árbocokhoz, csónaktalpakhoz. Többek között néhány ember csonttörést, luxaciót vagy erős zúzódást szenvedett ez egyetlen hullám által.

Másrészt pedig a százazföldön előforduló sérülésektől lényegesen eltérő esetek fordulnak elő a hajók fedélzetén. Ime egy eset, amelyet néhány évvel ezelőtt egy tengerészorvos (jelenleg m. kir. honvéd-ezredorvos) észlelt egyik korvettánkon. Egy matróz oly szerencsétlenül zuhant le a mintegy 25 méter magas árboc-sudárvitorlarúdról a fedél-

zetre, hogy combtörést szenvedett, még pedig olyat, hogy az eltört combcsontnak meztelenül kinyúló felső vége belefúródott a tedélzet deszkáiba.

Természetes, hogy ilyen vagy ehhez hasonló esetekben a rögtöni műtői beavatkozás életmentési indikáció jellegével bírhat.

Az életmentésnek valóban klasszikus példáját mutatta néhány évvel ezelőtt egy fiatal francia tengerész-orvos egy francia hadihajón. Ugyanis: meglehetősen nehéz időjárásnál, magasan járó hullámzás mellett, — Captowntól délre, — egy fiatal kadett, aki a hajó leghátulsó részén a folyamatban levő gyorsaság-méréssel volt megbízva, mérés közben hirtelen belekap a mérő-zsinórba, amely gyorsan perdült le a mérő-zsineget tartó forgó-hengerről. A megrántás következtében a kadett kilódul helyéből és belezuhan a hajó magas tatjáról a zajló hullámokba. Alig tünt el a hullámok között, egy vérfagyasztó, megdermesztő kiáltás hangzik el a hajó hátulján: egy cápa tünt föl közvetlen a lebukott kadett közelében. Még a kiáltás pillanatában, egy újabb test zuhanása dermeszti meg a taton állókat. A hajó orvosa, aki szintén a taton állott, a kadett közelében, egy percnyi habozás és késedelmezés nélkül utána ugrott a vízbefulónak. Iszonyu küzdelmek árán és a mentési kisérletek igénybevétele után sikerült a szerencsétlenül jártat megmenteni és a tedélzetre hozni. De minő állapotban! A bal alszára az izmoktól egészen meg volt fosztva, a csont szétzúzva, a láb pedig egészen hiányzott. Tudniillik a második test vízbezuhanása által megriasztott bestia — a cápa — nem hajthatta egészen végre munkáját és a szájába jutott lábszárt nem haraphatta le, csupán — »horzsolta«. Az amputációt haladéktalanul végre kellett hajtania a »mentőnek«; ott, a háborgó Oceánon, a magasan járó hullámokon, hánykolódó hajón történt meg a műtét a legcsekélyebb

szaksegítség nélkül. A valóban hőslelkü orvosnak megvolt aztán az erkölcsi jutalma (az orvosoknak tudvalevőleg sokszor ezzel kell beérni), hogy a saját életének kockáztatásával és tetterős, energikus elhatározásával megmentett egy fiatal bajtársat, és a hónapokkal később hazaérkező hajóról, — habár mint nyomorékot, — de mint élő gyermeküket vehették át tőle szülei.

Tengeri betegség.

Elzüllött kalózcsapat. — „Gyors“ globetrotterek. — Mi a tengeri betegség? — Milyen a tengeri betegség? — Variációk. — Tanácsok. — Nincs orvosság! — Alapos „kúra“ — Egy furfangos kapitány.

Szilágymegyei származásomnak megfelelően, alig lehettem tíz-tizenkét éves, amikor először szállottam a tengerre. A kertek alatt lassan folydogáló Krasznát elkeresztelték tengernek, ha volt benne bokáig érő víz és a hazulról sorjában ellopott mosó- vagy dagasztóteknőt megtettük fregattának. Matrózok voltak a hozzám hasonló 12 éves tengeri hősök: Végh Misi, Nedeczky Géza, Huberth Gyuri, Józsa Gyuri meg Papp Laci, akik között a somlyói Pokróc-hegyen valóságos vérszerződés köttetett örökös tengeri-kalóz szövetségre.* Kiinduló kikötőnk volt a Domby-kert, célunk egy Robinson-sziget a Csendes-Oceánon. A nagy-pallón túl azonban nem jutottunk sohasem; árboctalan és kormánynélküli fregattunk itt rendesen beleütődött az egyik hidlábba, amire természetesen rögtön hajótörést szenvedtünk. A fregatt felfordult, elmerült, mi hajótöröttek pedig a kannibálok kezébe kerültünk. Tudniillik a megteknőtlenített igen tisztelt illetékes szülők követelték rajtunk az elsülyedt fregattot kannibáli verés kiséretében. Utó-

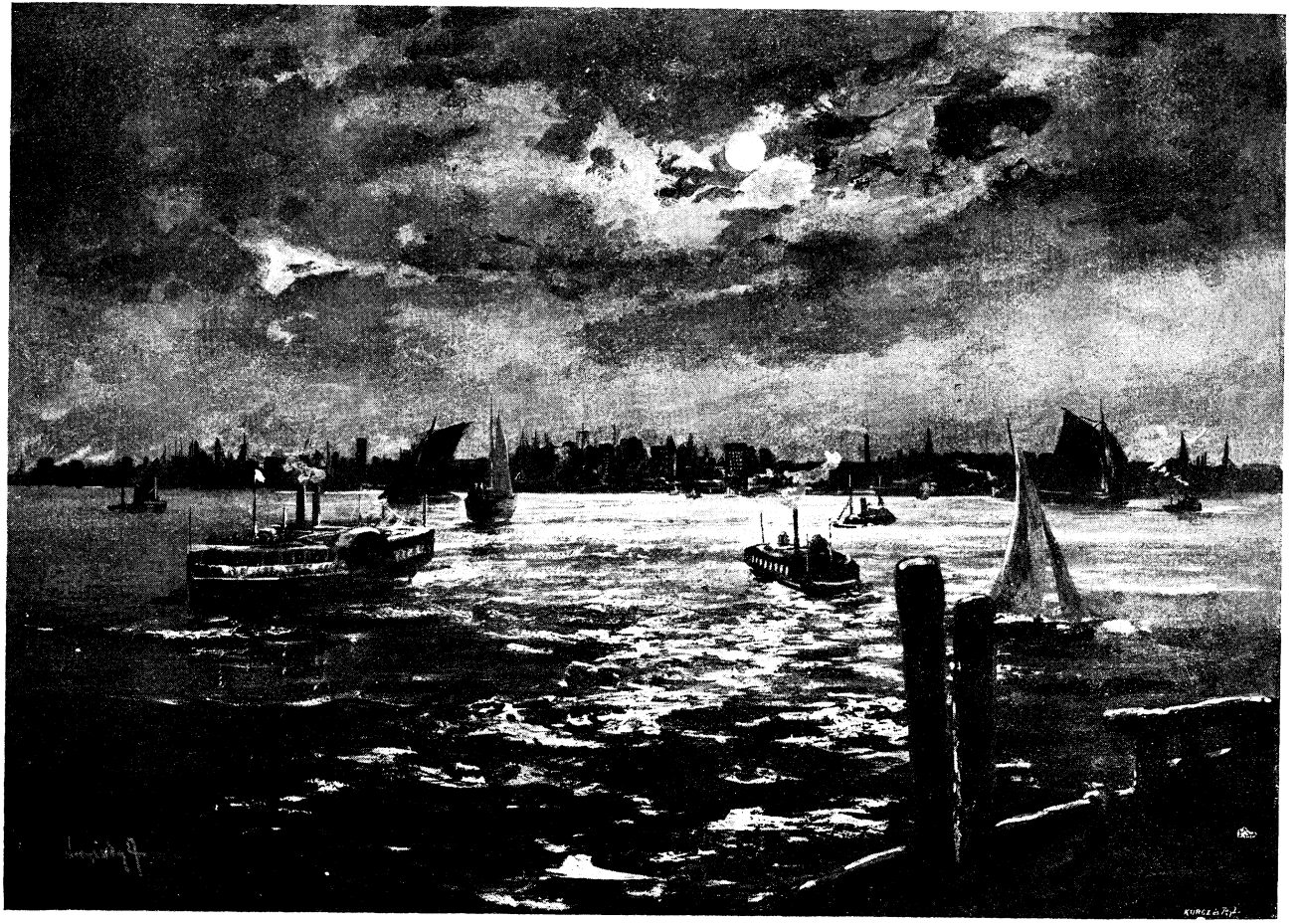
* A szép reményekre jogosító kalóz-szövetség tagjai azonban idővel egészen elzüllöttek: ki miniszteri titkár lett, ki törvényszéki bíró, ki ügyvéd, orvos; sőt az egyik még ma is csak egyszerü nagybirtokos.

lagosan megkaptuk a tengeri betegséget is; tudniillik a Domby-kertből lopott proviant: a fehérszeplős zöld alma és a bükkfakeménységü éretlen vackor estére visszakivánkozott gyomrunkból az érlelő napsugárra, még pedig oly vehemenciával, hogy ellenállásra képtelenek lévén, megadtuk magunkat. — — —

Nem sokkal nagyobbszabásu viszontagságoknak néz eléje fürdőszezon kezdetével — fővárosunknak egy kisszámu, de válogatott töredéke. A Hangli meg a Gerbaud megürül és a távozókkal megtelik Sylt, Swinemünde, Norderney, Helgoland, Dieppe, Ostende és Trouville plagueja és esplanade-ja. A tengeribetegség ama fajának létrejövetelében, amely nem akkor áll be, amikor az ember a tengeren van, hanem akkor, amikor az ember nem mehet tengerre, illetőleg tengeri fürdőre, nagy része van azon körülménynek, hogy ezeknek a tengeri fürdőknek ilyen szépen hangzó nevük van. Én meg vagyok győződve, hogy tőlünk egy jó részszel kevesebben mennének tengeri fürdőre, ha azokat a fürdőket Swinemünde vagy Norderney helyett teszem fel úgy hívnák, hogy: Hitzacker, Zachan, Bitterfeld, Schönbek vagy Schwiebus.

Az először tengerre indulók nagy respektussal viseltetnek *indulás előtt* a tenger, a viharok és a hajók irányában, de különösen nagy a respektus a tengeri betegség borzalmaival szemben és behatóan tudakozódnak az ellene hatásos gyógy- és módszerek felől. Egész kis patikát visznek magukkal és kötetekre menő tanácscsal vannak ellátva a tudnivaló miheztartás végett.

Amikor aztán hazakerülnek és először ülnek le a Hangliban a kivágott fák árnyékába, akkor már valóságos viharedzett, tengerszilárd globetrotterek. Nincs köztük egyetlenegy sem, aki a négy- vagy határai tengeri útját nem éppen a leges-



ESTI KÉP
A KIKÖTŐBEN

legnagyobb vihar közepette tette volna meg és nincs egyetlen-egy sem, aki — tengerbeteg lett volna.

— Olyan vihar volt, kérem, hogy a kapitány, aki harminc év óta jár a tengeren (harminc szolgálati év a minimum), maga mondta, hogy még ilyen vihart nem látott; rosszul lett mindenki, én azonban pompásan éreztem magamat.

Némelyik hazajövetele után még néhány hétig úgy kaszál a lábaival, mintha három évig járt volna Nansennel. Ez már nagy utazó; nem négy vagy hat órát töltött a tengeren, hanem igenis tizenkettőt! Rügentől Stockholmig járt a tengeren egyfolytában, pedig:

— Olyan vihar volt kérem, stb. (lásd fenn).

Szóval: ha összeadnók azokat a viharokat, amelyeket az év legcsöndesebb hónapjaiban — julius-augusztusban — az emberek végigszenvednek Belgium és Hollandia partjain néhány rövid óra lefolyása alatt, akkor csodálkoznunk kell afelett, hogy Dánia, Hollandia és Jütland már rég nem söpörtetett el a föld színéről.

Ha aztán engednek is valamit a negyvennyolcból, azaz a viharokból, a tengeri betegséget azonban egy sem vállalja; tengerbeteg senki sem akar lenni. A vihar elszenvedésében valami dicsőséget, valami férfias tényt talál mindegyik, ellenben szégyenletes dolgot, valami individuális gyengeséget és gyávaságot lát abban, ha a tengeri betegség által levereti magát a lábairól.

Én azonban több évi tapasztalat alapján el merem mondani, hogy igen kevés kivétellel alig van ember, aki először a tengeren, hullámjárásnál — és legyen ez bármily kismérvü — ne kapná meg a tengeri betegséget. Nem kivétel a tengerparti lakó sem, még akkor sem, ha mint parti hajós vagy halász gyermekkora óta kószál dereglyén és trabaccolón a tengeren. A mi hadihajóink legénysége

között, amely tudvalevőleg a legheterogénabb nemzetek fiaiból van összetéve, kezdetben egy cseppel sem tengerszilárdabb (Seefest) a Lissa, Lagosta vagy Meleda szigetéről származó dalmát, mint akár a bécsi, sepsiszentgyörgyi vagy nyirbátori fiu, aki életében patakon kivül más vizet nem látott. Aki a tengerre száll, annak a tengeri betegségen úgy át kell esni, mint a himlőoltási bizonyítványon. — — —

Mi a tengeri betegség? Mi idézi elő? Miben áll a betegség? Van-e ellene gyógyszer? Ezek a leggyakoribb kérdések. Nekem legalább, aki — mint láttuk — már tizenkét éves koromban szállottam először tengerre, és aki éveket töltöttem mint orvos a tengeren, számtalan izben volt alkalmam e kérdésekre felelni.

Orvosilag meghatározva: a tengeri betegség — vomitus navigantium, morbus nauticus, nausea maritima, vomituritio (elnevezésünk e betegségre van szépen), részben *vérelosztási zavar az agyban* és az emésztő-szervekben (gyomor, máj, belek), létrehozva a szokatlan mozgások, helyesebben: mozgatások által, részben pedig coordinatiós zavar, előidézve az idegducok vérrel való elégtelen ellátása folytan. Coordinatio alatt pedig értjük: komplikált testmozdulatoknak rendezett, cél és öntudatos végrehajtását, amely alkalommal több mozgató szerv — izom, szálag, izület — egyszerre lép működésbe.

Ez azonban csak teoria; a valódi okát, a kimutatható kórtani okát, hosszas és beható orvosi vizsgálatok után sem sikerült bebizonyítani, mivel — legyen a betegség még oly kínzó, gyötrő és a megsemmisülés érzetét létrehozó is — tengeri betegségben elhalt ember még nem került a boncoló asztalra, ami annyit jelent, hogy az orvosi litteraturában nincs megemlítve eset, hogy valaki elpusztult volna a tengeri betegségben. (Azt hiszem, ez elég vigasztalóan hangzik.)

(Fönn látható a cápa hátuszonya)

JÖN
A CÁPA

Bármi legyen azonban az indító oka, vagy akár a kórtani alapja, annyi tény, hogy a tengeri betegség cudar betegség. Úgy a másokon megfigyelt és tapasztalt tünetek alapján, mint a saját becses énemen észlelt és érzett tünetek alapján, határozottan állíthatom, hogy gyötrőbb, kínzóbb és kellemetlenebb testi állapot aligha van. Abban a pillanatban, amikor az utazás gyönyöreinek reményével eltelt utas rálép a hajó deszkáira és az meglibben a talpa alatt és amely pillanatban megüti az orrát az a sajátszerűen kellemetlen specificus hajóbűz, amely épp oly jellemző a fényes berendezésü személyszállítóra, mint a kőszenes hajóra, abban a pillanatban tengerbeteg lesz a gyanútlan utas. Az arca elhalványul, az ajaka elkékül, lábai remegni kezdenek, a torka elszorul és gyomrában könnyü émelygést érez. Fanyar, hamis mosolylyal az ajkán mozog ide-oda utitársai között, rejteni akarván a benne »csirázni« kezdő »Mont Pelée«-t.

Amint a hajó kiér a szabadabb vízre, a csak kissé hullámzó nyilt tengerre, a fedélzet közönsége lassanként meggyérül. A hosszura nyúlt arcu utasok ingadozó lépésekkel, kissé támolyogva botorkálnak le a lépcsőkön, illetékes kabinjaikba. Ebben pedig az üdítő, friss tengeri szél helyett fülledt, nyomasztó levegőt találnak. Az utas ledül a divánjára (amely eltérőleg a Schöberl-széktől, éjjel is csak diván) és megkezdi a tengeri utazás Golgotáját: a tulajdonképpeni tengeri betegséget.

A hajónak minden mozdulatára lüktető fájdalmat érez a fejében; torka és a gyomra görcsösen összeszorulnak. Minden hang, amely füléhez jut, legyen az kommandószó, kürtharsogás vagy harangjelzés, az mind egy-egy kalapácsütés koponyájára. A méltóságosan ide-oda dülöngő hajóval ő sokkal kevésbbé méltóságos módon együttesen hánykolódik kemény és kényelmetlen fekhelyén. A párnán

nyugvó fejének minden hajaszála egy-egy gombostű. A szomszédos kabinokból, amelyeket csak vékony deszkafal választ el az övétől, tisztán áthallja az övéhez hasonló kínok közt vergődők — mély sóhajait. A gyomrában pedig egy pillanatra meg nem szünik a végtelenül kínos facsarás és émelygés. Undorral gondol az éppen megevett reggelire vagy ebédre és vehemensül fokozódnak a kínjai, amint akaratlanul, de folyton folyvást csakis az undort és utálatot gerjesztő ételekre gondol. A hajó egyszerre egy nagyot libben, mintha feneketlen mélységes ürbe akarna fejjel előre zuhanni és ugyanebben a pillanatban kopogás hallszik a görcsökben fetrengő utas kabinjának ajtaján.

— Tessék az ebédhez jönni, — szólítja kivülről a steward.

E kettős inzultusra most már hirtelen és teljes erővel beadja a derekát a szegény szárazföldi hős. Mint egy megveszekedett tűzhányó, úgy önti magából a gyomor tartalmát és végig az egész hajón nem látni egyebet, mint fakószürke eltorzított hosszu arcokat, kék ajkakkal, tapadós, hideg izzadtsággal az arcon, üvegesedett szemekkel. Minden zugban, minden oduban, nyiltan és rejtett helyen végighangzik az öklöndözés és az erőltetett torokreszelés, amely hangok egyesülve a kihányt anyagok látványával és illatával, leveri a lábáról még azt a néhány kemény kurucot is, aki eddig meg volt kimélve a tengeri betegségtől.

E rövid és csak nagy körvonalokban leírt néhány tünetből itélve is bátran mondható tehát, hogy a tengeri betegség a legkínosabb és leggyötrőbb testi érzés, amely embert érhet; amely elől — rendkivül csekély kivétellel — nem menekül senki, aki tengeri hajóra száll. Hogy mely időben kapja meg az ember, meddig szenved benne, milyen gyakran és mily mértékben, az egészen individuális. Vannak

sokan, a legtöbben, akik megkapják abban a pillanatban, amidőn a kis csónakban felszállnak a hajóra és megérzik annak lassu, méltóságteljes első mozdulatait és bármily sokáig tartson az út (az első út), mindannyiszor betegek lesznek, ha a hajó mozgásai valamivel hevesebbek. Vannak, akiket lever a lábukról a hajó bukdácsolása elölről hátra (Stampfen), ellentéteül azoknak, akiket viszont a jobbról balra való dülöngés (Rollen) tesz beteggé. Sokan elég jól tűrik e két mozgást egyenkint és külön-külön, — de menten beadják a derekukat, ha e két mozdulat kombinálódik, ha beáll a lökdösés (Schlingern). Gyöngébb idegzetűek, különösen nők, akik elég jól tűrték a hat-hét napos elég viharos utat is, tenger-betegek lesznek a kikötőben. (Ilyen furcsaságra azonban igazán csak asszonyok képesek.) Én több ízben láttam Aden, Singapore, Bombay stb. kikötőjében (csupa olyan helyeken, ahova csak nagyon hosszu tengeri út árán juthatott az illető) a hajóval megérkező nőket tengerbetegen heverve és nyögve a hotel-veranda divánján.

Teljes immunitás épp oly kevéssé lehetséges, mint teljes — tudniillik az egész életre kiható — megszokás. Azért, mert valaki öt-hat évet töltött tengeren, amely idő alatt csaknem teljesen megszokta a tengert, valószínüleg ismét és épp oly mértékben beteg lesz, ha egy-két év után ismét tengerre kerül.

Beteggé kell lennie okvetlenül, mert a viszonyok, a fiziologikus állapotok, amelyek közé kerül a hajóraszállással, már magokban hordják az örökös és senki által le nem győzhető okokat. Több évi tapasztalataim és hivatásommal járó megfigyeléseim alapján a következő okokat ismertem fel, mint olyanokat, amelyek elősegítik és siettetik a tengeri betegség beálltát.

Gyors testi mozgások, mint például hirtelen fölülés vagy

lefekvés, gyors járás a lépcsőkön vagy a hajó két végpontján, hirtelen öltözködés, a mosakodással járó brüszk mozgások stb., mindezek — a hajó mozdulatai közepette — szédülést, émelygést és általános nagyfoku rosszullétet idéznek elő, de a katasztrófáig — az explozióig — nem vezetnek minden esetben.

Sok folyadék a gyomorban, legyen az víz (különösen desztillált), bor vagy tej, határozottan elősegítő momentum. Különösen rosszul türi a gyomor a teát, kávét és vörös bort, amely folyadékok csekélyfoku tannintartalmuknál fogva sokáig maradnak a gyomorban. Ezek élvezése után reggelenkint a gyomor mint egy petyhüdt, folyadékkal telt lötyögő zacskó nyugtalankodik, a benne levő ital pedig kissé kevesebb hajómozgásokra nemes inspirációktól eltelve »kifelé tör és helyet kér«.

Nem kevésbbé fontos faktor az a specifikus nehéz szag, amely a hajók belsejéből — legyen az bármily modern és hygienikus szerkezetü — soha ki nem irtható. E szag, amely elégtelen szellőztetés, a konyha, a gépek, az olaj, kőszén, ételmaradékok s átázott ruhák kipárolgása és emberi kigőzölgésből van összetéve, fokozódik attól a parfümtől, amely a hajó fenék-ürébe beszivárgott és meggyülemlett tengervíz rothadó bomlása által jön létre. (Most elképzelhető, minő illat lehet egy vitorlás hadihajó belsejében az oceáni út negyvenedik napján, ahol kétszáznyolcvan ember élt nyolctíz napig az oldal- és felső nyilások teljességgel vízmentes elzárása mellett!)

Hiábavaló védekezés tehát az, lehetőleg sokáig tartózkodni a hajó fedélzetén a friss levegőn. Mert a szalont, a korridort, az éttermet, a kabint vagy más helyiséget csak föl kell keresni. És amikor az ember a fedélzetről lemegy e helyiségek bármelyikébe, az a specifikus émelyítő szag

abban a pillanatban megüti az orrát és egészen felkavarja a gyomrát.

Ezek szerint tehát nincs gyógyszer a tengeri betegség ellen?

Nincs! A leghatározottabban nincs. És ezt szintén több évi tapasztalataim alapján mondhatom. Igaz, hogy a szobákban, a szárazföldön megírt tudományos orvosi könyvekben egy egész listát tesznek ki azok a gyógyszerek, amelyek ajánlva vannak; de ezek javára még annyit sem engedhetek meg, hogy talán legalább enyhítőleg hatnának, mert éppenséggel haszontalanok. Íme egy kis szemelvény azokból a gyógyszerekből, amelyek mint csalhatatlan arkánumok ajánltatnak; antipyrin, antifebrin, phenacetin, cocain, eucain, bromnatrium, bromkálium, bromammonium, cognac, tinctura Valeriana, chloralhydrat, opium, morphium, belladonna, cannabis Indica, extr. hyosciami stb. Elismerem, hogy mindezek nagyon hasznos praeparatumok, de a tengeri betegség ellen nagyon keveset érnek, illetőleg éppenséggel semmit.

Azok a hazulról, tapasztalt tengerészektől nyert tanácsok is (rendesen egymással homlokegyenest ellenkezők) nem érnek sokkal többet.

— Maradjon lehetőleg sokáig a fedélzeten és lehetőleg a hajó központja körül, — tanácsolja az egyik. Az utas betartja a tanácsot; mintha oda lenne cövekelve a központhoz, nem mozdul onnan — a legelső szükséges alkalomig, amire már be is adja a derekát.

— Tartsa üresen a gyomrát, egyék a lehető legkevesebbet, — mondja a másik. Az első jóétvágyu ebédnél azonban véletlenül jól megtömi a gyomrát, amitől lassankint tényleg már elszokott; az eredmény az, hogy amint tele gyomorral egy kissé gyorsabban fölmegy a fedélzetre, első útja odavezet a hajó peremèhez, vagy a — köpőládához.

— Egyék-igyék a mennyi belefér; ha a gyomor jól tele

van, inkább ellenáll minden eshetőségnek; — ezt tanácsolja a harmadik. Nagyon bölcs tanács; amint láttuk, az explozió és a nagyfoku rosszullét sohasem áll be oly gyorsan, mint tele gyomornál. Ráadásul kap az illető egy alapos gyomorkatarrust, amely hetekig gyöngéd emlékeztető marad az okos tanácsadóra.

— Vegyen be naponkint egy-két gramm antipyrint két-három nappal előbb, mielőtt a hajóra száll, — tanácsolják továbbá. Hogy azonban ez a naponkinti két gramm antypirin — a szárazföldön bevéve — mily módon használjon a tengeren, amikor az illetőnek szervezetéből már két nappal előbb eliminált atott, kiküszöbölt etett, azt nehezen tudom megfejteni.

Legnagyobb hiba azonban valamely bódító szerrel (chloralhydrat, morphium) védekezni a tengeri betegség ellen. A szervezetben ugyanis megvan a fiziológikus erő, a természetes hajlam, hogy alkalmazkodni tud, vagy legalább akar, a hajó szokatlan mozdulataihoz. Mi értelme van tehát annak, ezt a fiziológikus erőt vagy hajlamot bódító szerrel lefokozni vagy teljesen megszüntetni?

Egy gyógyszer azonban mégis van és ez az egyetlen, amelyet legjobb hittel és meggyőződéssel ajánlhatok bárkinek, akár a néhány órai, akár a hetekig tartó útra indulónak. Ez a gyógyszer: a morális akarat; az az elhatározott szilárd föltevés, hogy ő nem fog, nem akar tengerbeteg lenni. Hacsak néhány órára megy az illető, no, akkor annál könnyebben betarthatja, ha pedig hosszu tengeri útra száll, vagy pláne mint hivatás huzamos időre, évekre köti tengeri hajóra, akkor e morális akarattal csakhamar eléri azt a stádiumot, amelyben beáll a végleges — vagy majdnem végleges — megszokás, amikor »tengerszilárd« lábaival úgy egybeforr az ingó hajó fedélzetével, mint a huszár a lovával.

Még tengerészpályám elején történt egy alkalommal,

hogy rendkivül erős viharban nagyon levett a lábamról a tengeri betegség. Jóllehet, már ezt megelőzőleg is többször szenvedtem e rút nyavalyában, de ilyen gyötrő kínokat, mint most, Afrika északi partjain, még soha nem szenvedtem. Mint egy fadarab, olyan élettelenül hányódtam ide-oda szük és sötét kabinomnak még szükebb és keskenyebb, ágynak csúfolt fekvőhelyén; a nemtörődömség -- az indolencia — oly nagyfoku volt, hogy jóllehet percenként vagy tízszer vágtam a fejemet — helyesebben mondva: vágódott a fejem — a falba vagy a mosdószekrénybe, amely két tárgy közé volt beékelve az ágyam, nem tettem meg azt az egyetlen mozdulatot, amelylyel legalább a baloldali inzultusoktól — a mosdószekrény ütéseitől — kivonhattam volna magamat. Ha módomban lett volna kezemnek egy intésével szélcsenddé varázsolni a dühöngő vihart, én nem tettem volna meg ezt a mozdulatot, mert képtelen lettem volna reá. Egyszerre óriási zsivaj, lárma és dörgés hallatszott be a fedélzetről kabinomba; olyanforma zaj, mintha az egész tenger a hajónkra zúdult volna. Csak sejtettem, hogy egy kolosszális hullám csapott át a fedélzeten, de a másik percben már biztosan tudtam. Tudniillik egy csurron-vizes alak — az ordonánc — rohant a kabinomba és nagy tiszteletlenül beordította: Gyorsan a fedélzetre!

Erre, a szokásos jelentéstől annyira eltérő módon tett fölhivásra, föltápászkodtam valahogy. A lábaim olyanok voltak, mintha egy-egy ágyúcső lett volna mindegyik, a fejem pedig oly nehéz, mint egy ágyúgolyó. A kabinomból kilépve, meglepett a szokásos vihar-lármáktól is eltérő zaj, ordítás, kiabálás és dübörgő futkosás. Éreztem, hogy nagy baj van. Felrohantam a fedélzetre, ahol megdöbbentő, ijesztő látvány tárult elém. Tényleg, egy hatalmas, irtózatos hullám csapott át a fedélzeten. A víz nem tudott lefolyni az ily

célból csinált nyílásokon, hanem ide-oda hömpölygött a hajó falai között, ahogy a hajó jobbról-balra, vagy elülről hátra dült. Az óriási víztömeg leverte az embereket a lábukról s meggurította és meghengergette őket a fedélzeten. A kiálló szögletek és csúcsok, a kampók, csigák és ágyútalpak alapos pusztítást vittek véghez matrózaink között. Törött csontokkal és bordákkal, zúzott koponyák és ficamokkal hevertek szanaszéjjel a fedélzeten.

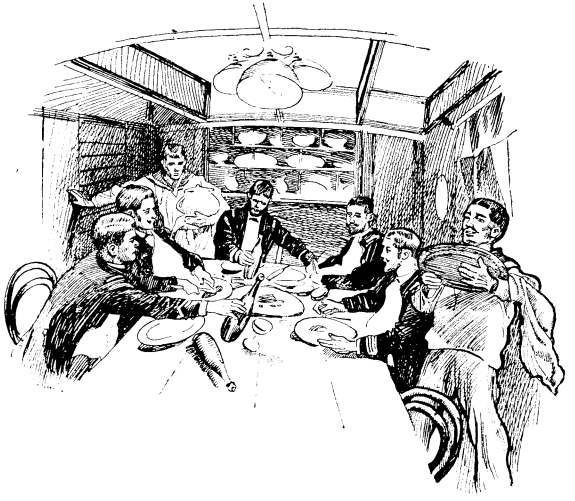
Az én tengeri betegségem úgy elmúlt egy pillanat alatt, mint a gyertya lángja a fúvásra. Órákon át kellett a legmegfeszültebb figyelemmel és gyorsasággal dolgoznom, hogy csupán a szükséges »első segélyt« nyújtsam valamennyi sebesültnél. A legjobb akaratom mellett sem volt időm tengerbetegnek lennem. Sem most, sem máskor nem voltam többé az.

Ez az eset két okból is örökre emlékezetes maradt előttem. Először azért, mert személyes meggyőződésből tanultam meg, hogy mire képes az ember akarata és ellenállása a komoly veszedelem percében, másodszor pedig és leginkább azért, mert ámbár ezen eset után még hosszu évekig »fütyült az Óceán szele a fülem körül« (amint a regényekben szokták mondani) és a leírt viharnál hasonlíthatatlanul erősebb orkánokon mentem keresztül, soha többé egy pillanatra sem voltam tengerbeteg. Összefüggést és okot nem találtam a két körülmény között (igaz, hogy nem is kerestem), de szívesen és örömmel nyugodtam meg a száraz (vagy talán inkább: vizes) tényben.

A »civil« emberre szándékosan nem mondtam *végleges* megszokást és azt óvatosságból tettem.

Mert ha már meg is szokta valaki a tengert, akkor is jöhetnek elő véletlenek vagy »fordulatok«, amelyek halomra döntenek minden morális erőt és szilárd akaratot. Ime egy kis példa illusztrálásul:

Egy kisebbszerü francia hajótársulat egyik kapitánya igen élelmesen használta föl az utazóközönségnek tengeri betegségre való hajlamát, illetőleg hirtelen pusztuló étvágyát. Az illető kapitánynak útvonala Marseille-Algir volt, amely útjában Palma városában, Malorca szigetén, a hajó rendszeresen kikötött. A Marseilleből való indulás olyan időben történt, hogy másnap délben az ebédet föltálalták négy-öt órával Palma érintése előtt. A hajón, mondjuk, volt hatvan elsőosztályu utas; igy tehát az ebédhez hatvan adagot kellett föltálalni. A hajó kapitánya azonban, mint a bibliában jártas ember, úgy kombinálta, hogy ha ama bibliai alkalommal már kétezer ember jóllakott öt kenyérrel és néhány hallal, akkor miért ne tudna ő hatvan embert jóllakatni húsz teljes és kiadós porcióval? Kombinációját a hirtelen beálló tengeri betegség étvágypusztító tulajdonságára alapította. Mondjuk, hogy a hajó kúrzusa (északról) egyenesen déli irányu volt; a szembejövő hullámok iránya pedig ennek egyenesen ellenkezője, azaz délről észak felé. A hajó irányának és a hullámzásnak ez egyenes ellentéte hozta magá-



EBÉDELÉS VIHAROS HULLÁMJÁRÁS MELLETT

val, hogy a hajó szépen csendesen és egyenletesen bukdácsolt elülről hátra, amely szelid mozgásokhoz a hajó utasai huszonnégy óra alatt úgy hozzászoktak, hogy a hatvan ember farkas-étvágygyal és korgó gyomorral várta a déli trombitaharsogást, amely ebédre szólítja az utasokat.

A szakács azonban csak húsz ember számára készített ebédet. Hogy miért, azt nagyon jól tudta ő is, meg a kapitány is. Történt ugyanis, hogy úgy féltizenkettő táján e hatvan elsőosztályu utas egyszerre csak kezdi magát rosszul érezni, az arcok sápadnak, az ajkak kékülnek és hideg izzadtság verődik ki a homlokon. A néhány perccel előbb még az éhségtől türelmetlen utasok kezdenek tünedezni a fedélzetről és ingó térdekkel bukdácsolnak le kabinjaikba, lemondva a friss levegőről, a gyönyörü kilátásról, de legfőképpen a már küszöbön álló ebédről. Az ételre még csak gondolni is undort és hátborzongást idézett elő általánosan.

Déli tizenkét órakor a hatvan utasból rendesen alig volt tíz-tizenöt a fedélzeten és amikor megharsant az ebédre hívó kürtszó, a hatvan személyre terített asztalhoz néhány sápadt arcu utas ült le, akik immel-ámmal ettek valamit.

Egy órakor vagy félkettő tájt, amikor az ebéd ideje már rég lejárt, egyszerre csak mulni kezd a tengeri betegség, mindig több és több utas jelenik meg a fedélzeten a legpompásabb kedélyben, az euphoriának — az általános közérzületnek — fokozott nemével. Ebéd azonban már nem volt, de nem is kellett, hiszen egy óra mulva Palma hüs ligeteiben fognak ebédelni azon kétórai idő alatt, amíg a hajó ki- és berakodik.

A kapitány tehát egy ügyes fordulattal csakugyan jóllakatott hatvan embert húsz porcióval, még pedig úgy, hogy ennek is megmaradt a fele. Az ügyes fordulat pedig tényleg csak egy — fordulatban állott! A kapitány tudniillik féltizenkettőtájt egyet fordíttatott a kormánykereken, aminek következté-

ben a hajó déli irányából egy kissé eltéríttetett, mondjuk délkeleti irányba. Az új irány folytán az észak felé hömpölygő hullámok most már nem egyenesen szembe, előlről találták a hajót, hanem egy kicsit oldalról, jobbfelől és így az eddigi egyenletes és az utasok által már teljesen megszokott bukdácsolásból lett hirtelen dülöngés jobbra-balra, amely új, heves és szokatlan mozgás rögtön negyven embernek vette el a farkasétvágyát egy-két órára. A meg nem evett — de előre kifizetett — ebéd elmultával a kapitány észrevétlenül visszatért az előbbi irányba, az utasok pedig a visszatért étvágyat Palma vendéglőiben csillapíthatták. — — —

Tessék már most orvosságot ajánlani a morbus nauticus ellen!

SAMOAI
LEÁNYOK

Gyarmatélet.

„Van számodra hely.“ — Ellátás küzdelmekkel. — Merész ugrás. — A pilót. — A tropikus élet physiologiája. — Mosquito és „preakling heat“. — Élelem, lakás. — Mit csinálnak a nők? — Bál a hajón. — A hadihajó rejtelmei. — Nászutazás egyedül. — Temporalis házasság. — A japán leányka tragédiája.

A sovinisztikus mondás: »A nagyvilágon e kívül nincsen számodra hely« kizárólag magyar embernek szól s a magyar hazáról. Senki másra az nem vonatkoztatható; senki másnak nem parancs. Mert az angol, francia, olasz, német, holland és valamennyi többi, bizony megél a szülőhazáján kívül is bárhol; és ha nagyon veri a sors keze odahaza, vagy nagyon bántja az »apodemialgia«, az idegen földrész utáni vágyakozás, akkor fölszedi a sátorfáját és elköltözik egy más hazába.

És »a nagy világon e kívül van számára hely« elég. Otthont talál a magas északon, a Mackensie folyó partján;

a Patrick és Mellville szigetek eszkimói között, az örök hóval fedett végtelen jégsivatagokon, ahol az évnek kétharmadán keresztül még a napot is alig látja az alacsony szemhatár fölött; ahol a benszülött éveken keresztül nem hánthatja le magáról az élete kockáztatásával elejtett állat bőrét, a higanyt is megfagyasztó, dermesztő hideg miatt.

Elmegy Ázsiának és Afrikának forró, végtelen homokpusztáira, kihült tűzhányó kráterek völgyei közé, ahol mértföldekre nincs egy szál fű, nincs egy csepp víz, és ahol az évenkint egyszer hulló esővizet drágakincs gyanánt kell őriznie kömedencékben; ahol nincs egyéb, csak izzó, forró homok és ahol egész éven át kínosan éget a perzselő napsugár.

A hazájából kivándorló európai meg tud élni a jég hátán, az égető homokon és akárhánynak a háborgó Óceán zajló örvényei a barázdák, amelyekből kenyerét szerzi.

Megélnek tehát bárhol, legfeljebb vagy 30° C-sal többet dideregnek, vagy 30 fokkal többet izzadnak.

No meg egy kicsit többet küzdenek, szenvednek és nélkülöznek is. Mert míg mi idehaza különböző életpályáinkon és hivatásainkban legfeljebb társadalmi nehézségek ellen küzdünk és harcolunk kenyerünk megszerzése közepett, de életünket talán sohasem kockáztatjuk, addig akárhány gyarmaton vagy letelepülő helyen az ott élő európaiak a szó szoros értelmében vett életveszélylyel küzdenek meg ugyanilyen életmód és hivatás mellett is.

Ime egy-két példa ennek illusztrálására. 1891. szeptemberben Észak-Kinának egyik kikötőjében, Csifuban horgonyoztunk. Ott tartózkodásunk utolsó napjaiban utólért bennünket a kinai vizeknek rettentő réme, a Tajfun, az oceánokon dúló viharok legborzasztóbbja. Csifuból azonban okvetlenül folytatnunk kellett utunkat a Koreában fekvő Csemulpóba,

még pedig sietve és bármimódon, mert kitűzött légyottunk volt ott egyrészt Yokohamaban székelő nagykövetünkkel, másrészt pedig mivel egy kitűzött napra jelezve volt megérkezésünk az »Elzárt ország« királyánál Li-Fin ő felségénél. Elindulásunk előtt azonban föl kellett szerelnünk a hajónkat mindazzal, amire szükségünk volt az úton és Korea partjain töltendő tartózkodásunk alatt. De hogyan hajózzuk be azt a tömérdek élelmiszert, élő barmot, szenet, olajat és a többi szükségletet ilyen vihar mellett? Merő lehetetlenségnek tartottuk.

Egy hamburgi német, egyike a Csifuban élő kevés európaiaknak, megtanított azonban bennünket, hogy egy gyarmatlakónak, aki azonfölül félig-meddig tengerész is, semmisem lehetetlen. Magára vállalta az élelmiszerek hajóra szállítását és oly látványosságot produkált nekünk ezáltal, aminőt cirkuszokban sem produkálnak.

Ugyanis másnap korán reggel mintegy tíz-tizenkét hosszu csónakon — chinai sampangokon — hozták a hajó alá a megrendelt kőszenet, olajat és az élő barmokat. A csónakokat egyrészt távol kellett tartani a veszedelmesen hánykolódó hajótól, mert különben össze-vissza zuzódtak volna annak oldalain, másrészt mégis oly közel kellett jönniök a hajóhoz, hogy a tárgyakat át lehessen emelni a darukra felkötött csigákkal.

A hajó két oldala mellé egy-egy csónak állott, mialatt a többi kissé távolabb maradván, dióhéjként táncolt az óriási hullámokon. A hajó mellett álló csónakok oly magasra vetődtek fel, hogy fenekükkel néha magasabban állottak a hajó párkányánál és a legközelebbi pillanatban — mialatt a hajó átdült a másik oldalára, — a csónak egészen eltünt a mély hullámvölgyben. Abban a pillanatban, amelyben a csónak egyenlő magasságba jutott a hajó párkányával, dobtak át a csónak-

ból egy borjút, egy kosár majorságot, egy köteg szénát vagy egy zsák burgonyát az egyik oldalon, vagy egy zsák szenet, egy hordó olajt vagy bort a másik oldalon. Az alatt pedig irtózatosan zúgott a vihar, amelyet még a sampangókon levő kinaiak ordítása sem volt képes túlharsogni. A hamburgi ezalatt egy derekára kötött kötéllel a hajó peremén állva, adta meg a parancsait, mi pedig bámulattal néztük a veszedelmes produkciókat.

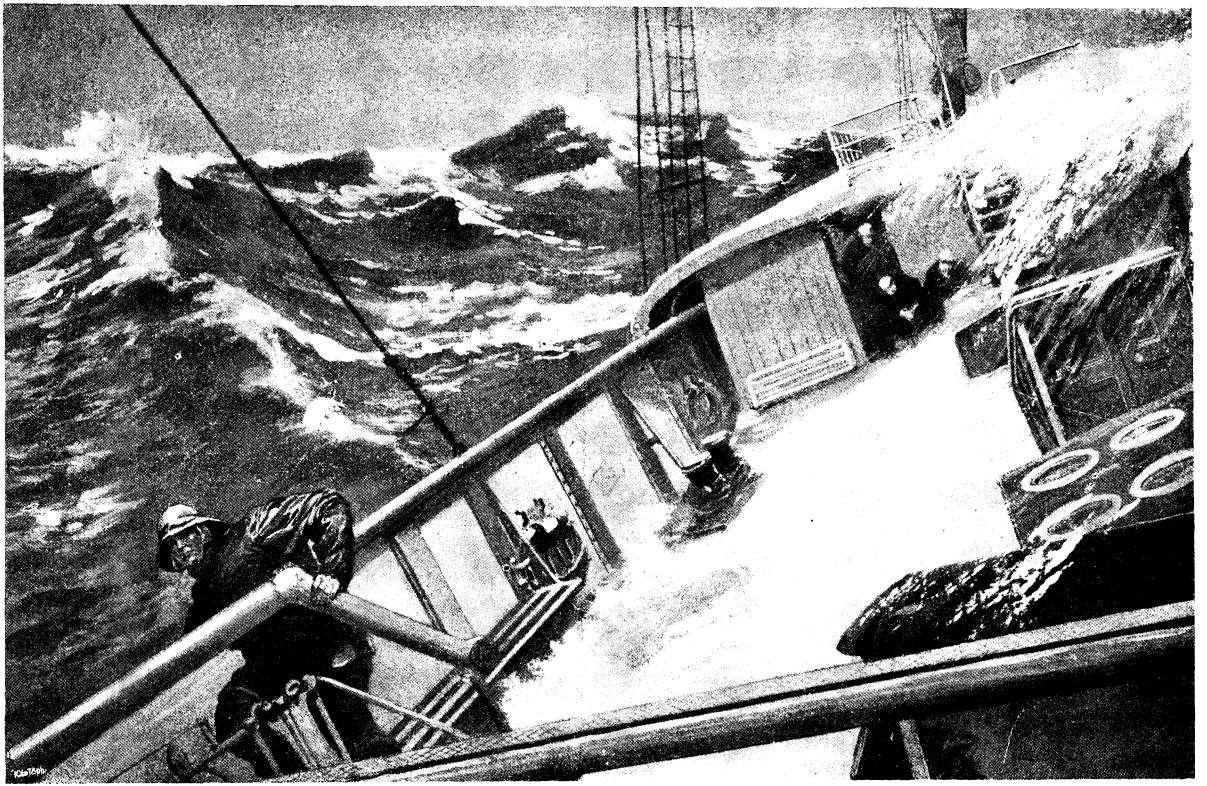
Csak késő este ért véget a vakmerő munka és most következett a legveszedelmesebb része, tudniillik a szállítónak a csónakba szállása és partra jutása.

Kíváncsian vártuk, hogyan teszi meg a halálos ugrást, amelyre a legvakmerőbb matrózaink közül sem vállalkozott volna egyik sem. És a vén hamburgi megtette. Kiállott a hajó párkányának külső oldalára, egy sodrony kötélre és odaszólította a sampanogk egyikét. Amikor aztán a hullámok által feldobott csónak egyenlő magasságra jutott a hajó párkányával, beledobta az ezüst dollárokkal telt zacskókat, a legközelebbi emelkedésnél pedig egy szédületes, irtózatos ugrással eltünt a szemeink elől.

Eltelt egynéhány perc, amíg a sötét, viharos éjszakában hozzánk jutott a széltől megszakított hangja: »Jó éjt urak! szerencsés utat!« És a vén ember nekiment a sötét háborgó éjnek a csónak-flottájával és mintegy ötven kinaival, akiknek mindegyike tudta, hogy sok-sok ezer dollár van a köztük levő egyetlen védtelen fehérarcunál!

Európában az egész élet nincs annyi küzdéssel, nehézséggel és életveszélylyel összekötve, mint e hatvan esztendős embernek egyetlen napja új otthonában.

Vegyünk egy másik példát. Nézzük a pilotot, a hajókalauzt, akinek az a hivatása, hogy a nyilt tengerről bevezesse a hajót a kikötőbe; azt a férfiut, aki életének kétharmadát



PILOT
CSÓNAKBA SZÁLL

a tengeren tölti, minden egyes napot vihar és vész, kimondhatatlan nélkülözések közt.

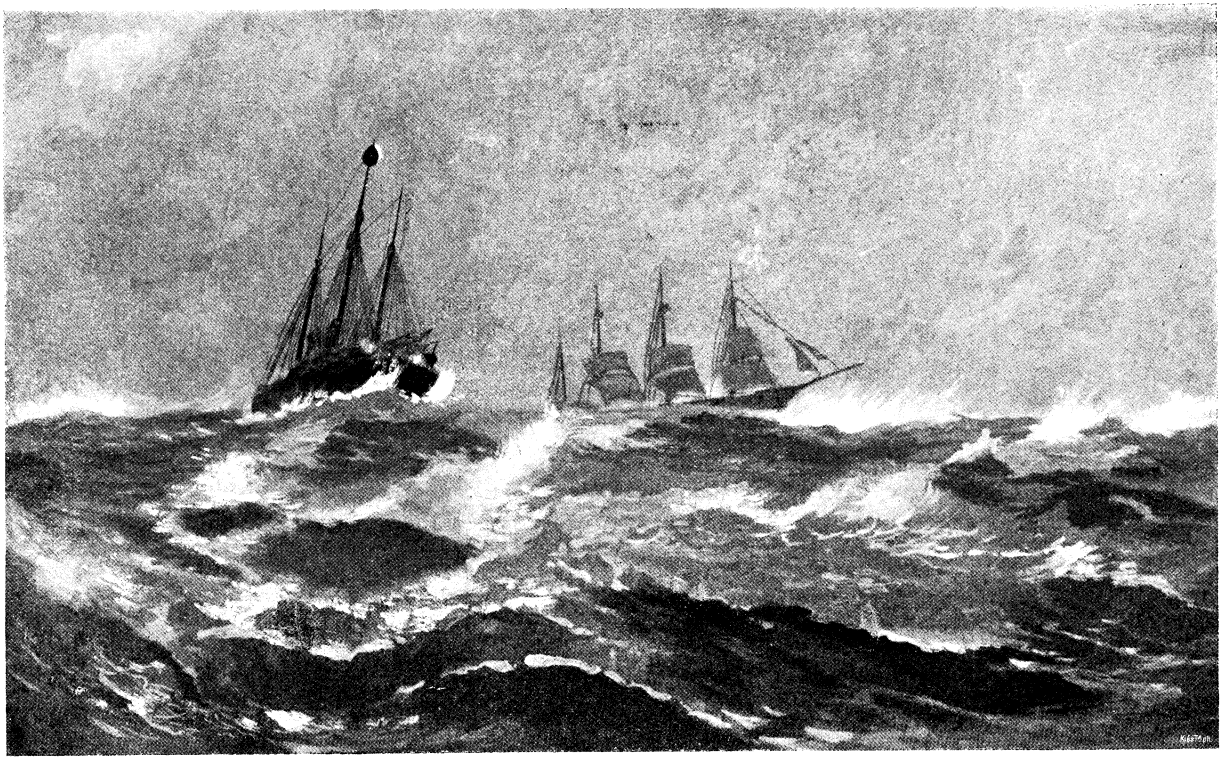
Ennyi kitartással, ennyi elszántsággal és daccal milliókat szerezhetne Európában! Különben pedig, hogy fogalmat alkothassunk magunknak arról az életről, amelyet a gyarmatokon, különösen a tropusokon élő európaiak folytatnak, nem szükséges ily szélső példákhoz fordulnunk. Elég, ha megtekintjük azt a rendkivül sivár, egyhangu mindennapi életet, amelyet az előkelőbb és vagyonosabb osztály folytat még a legkultiváltabb helyeken is. Egészen eltekintve a társadalmi viszonyok nehézségeitől, nagyfoku hiányosságaitól, már maga az éghajlat és a talaj is egy meg nem szünő gyötrelem, amely megkínozza a testet és a lelket egyaránt.

A tropusok legnagyobb részén a tél és nyár között alig van valami külömbség a hőmérsékben. Nyolc órakor reggel már perzselően, forrón süt a nap. Az égbolton nincs egyetlen felhőcske, a légben nincs egyetlen lehelet. Finom, forró homok leng a levegőben. Tizenegy órakor a forróság tikkasztóvá, türhetetlenné válik. Az emberről folyton csurog az izzadság; ha egy lépést teszen, ha csak megmozdul, már is fokozódik a transpiratió, szúró fájdalmat érez a halántékaiban, a vér mint forró láva foly az ereiben; a kedély mélyen lehangolt. Óránként kell átöltöznie és már az öltözködés alatt átizzadja a ruhait. Ez a forróság — folyton fokozódva — eltart délután három óráig. Ekkor elkezdenek a felhők gyülekezni és egy szempillantás alatt zúgó zápor ömlik alá a földre. Ez az egyetlen gyönyörűség az egész nap folyamán. Az ellankadt, eltikasztott és bágyadt test újra éled és eltünik az előbbi nyomott hangulat. Ezután jön az üdülés. A tikkasztó forróság megszünt, a levegő balzsamos, lágy, édes. A növényzet tündököl buja sötétzöld színben. Az égbolt kék és ragyogó, akárcsak a kaprii kékbarlang.

De nem sokáig tart ez a gyönyörűség. Alig egy-két óra múlva beáll a sötétség és a sötétséggel megjelennek az apró, mérges mosquitók miriadjai, amelyek elől nincs menekülés. Az embernek elfárad a karja a folytonos legyezgetésben, de az apró gyilkosok elől nem szabadulhatunk. A kettős mosquitó-háló apró szemei között befurakodnak az apró kis gyilkosok az ágyban fekvőhöz és a lenge takarón keresztül szúrja be égető-szúró parányi fullánkját. Rovarok, férgek, hernyók és számos más éjjeli apró állat csúszik, mászik és röpköd az ember ágyában és szobájában. Csak a tökéletes elbágyadásnak és ellankadásnak köszönhető, hogy mégis álom jön az ember szemére.

Másnap reggel kezdődik ugyanez az élet. Álmosan, bágyadtan, ellankadva ébred föl az ember. A különben felfrissítő fürdés csak pillanatnyi enyhülést ad; ha a fürdőből kilép, már ismét izzad. Egész teste el van borítva a rendkívül viszkető mosquitó-csípésektől, amelyekhez a tropusok egy másik csapása járul, a »preakling heat,« azaz: apró veres kiütések, amelyek az egész bőrt ellepik. A hőségküteg egyike a legkellemetlenebbül viszkető dolgoknak, amly izgatottá teszi az acélidegü gyarmatlakót is.

Akklimatizációról csak kis mértékben lehet szó. Ámbár a régebben letelepülők büszkén verik a mellöket, hogy ők már akklimatizálva vannak! Aztán, hogy néznek ki a szegények! Az arcuk barnás-szürke, fakó; a szemük beesett, fénytelen; arcukon, mint a korán vénült rouéknál, számtalan apró redő. Étvágyuk majdnem semmi, álmuk kevés, nyugtalanok, hallgatagok és kedélytelenek. Arcukról és mellükről folyton törlik az izzadtságot, vakaróznak jobbra és balra, nem tudnak tíz percig gyalogolni, hanem azért ők akklimatizálva vannak! — A tropusok alatt élő európaiak étkezése a lehető legunalmasabb és ízetlen, jórészt talán azért, mert



A PILOT NASZÁDJA
KÖZELEDIK A HAJÓHOZ

szorosan az angol konyhához ragaszkodnak, amelyben tudvalevőleg az örökös »mutton«* és »chicken«** játszszák a főszerepet. Kivételt csak akkor tesznek, ha idegeneket vendégelnek meg, amely alkalommal valóban hallatlan fényűzést fejtenek ki. Ilyenkor a pazar menü tárgyai Európának Amerikának és Ázsiának legkülönbözőbb vidékeiről kerülnek az asztalra. A liszt jön Dél-Amerikából, a vaj Dániából, az olaj a Provence »dal- és olajtelt« mezőiről; Ausztráliából jön a hús, ugyanonnan a känguru-comb és a teknősbéka, Corfuból a spárga, Singapureból a zöld borsó, Formosa szigetéről a fecskefészek, Észak-Kinából a cápauszony az illető levesekhez; ugyanonnan jön az ürühus és a kövér ruca; almát, körtét, szőllőt Kaliforniából kapnak; a bort Bordeauxból, Angliából az Ale-Palet, sajtot Svájcból és Hollandiából, a kávét Hodeydából és Bataviából, a likört Dalmáciából.

Azonban, ha magok közt vannak, étlapjuk egyszerü, unalmas és ízetlen. Húsneműt igen keveset esznek s kénytelenek azt sajátságos ízénél fogva mindennemü gyomor- és idegrontó mártásokkal élvezhetővé tenni. Egyedül a curry az, amelyet napjában kétszer esznek, még pedig hihetetlen mennyiségben.

A »curry« főalkatrésze a keményre főzött rizs, amelyhez a tropusok alatt termő fűszerek vállfajainak egy nagy részét keverik. Többnyire azonban füstölt halakat és szárított húst, ugorkát, paprikát, borsot, gyömbért, sáfrányt, muskátdiót, areca-levelet, »Mixed-Picklest« stb. kevernek hozzá. De nem úgy, hogy vagy ebből, vagy amabból egy kicsit, hanem valamennyiből egyszerre.

Társadalmi életről alig lehet szó. Színház, zene, társas összejövetel a legtöbb helyen csak mint emlék él, vagy csak névről ismeretes. A nappalt, amíg a rekkenő forróság tart,

* Juh-hus és **csirke.

otthon töltik a legnagyobb negligében. A lakások, amelyek kivülről néha igénytelen bungalówokhoz hasonlítanak, belül pazar fénynyel vannak berendezve. Szobákra osztott lakások ritkák; az egész emelet, ha még olyan terjedelmes is, egyetlen szobából áll, amely hosszu bambusz rojtfüggönyök által van rekeszekre osztva. Szalon, ebédlő és az úrnő hálószobája mondhatni ugyanegy terem. Igen sokszor a lakások úgyszólva benn az erdő sűrűjében fekszenek, magas és erős drótkerítéssel vannak körülvéve, védelmül a ragadozók támadásai ellen. Akárhányszor megtörtént, hogy azokon az éjeleken, amelyeket nem a hajó szűk kabinjaiban, hanem az ők tágas, szellős termeiben töltöttünk, a közvetlen közelből riasztott fel bennünket a zsákmányra járó oroszlán vagy tigris ordítása.

Mihelyt a forróság alább hagy, lázas sietséggel futnak irodáikba és a kikötőbe, ahol késő éjjelig dolgoznak.

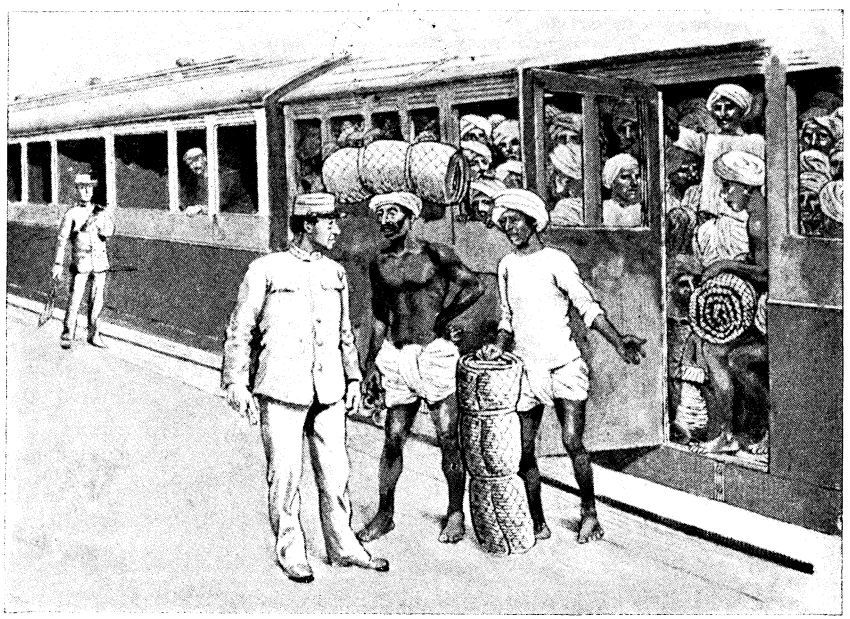
A nők élete rendkivül egyhangu és sivár. Az egész napot otthon töltik — semmittevéssel. A ház rendezésével alig törődnek, azt elvégzi a nagyszámu cselédség. Egy vagyonosabb családnál 10—14 cseléd végzi a szolgálatot. Toilettel nem foglalkoznak; elsősorban azért nem, mivel a lehető legnagyobb negligére vannak ráutalva, másodszor, mert úgy sincs senki, akinek öltözzenek. Zenével sem igen foglalkoznak, mert több munkát ad az izzadság törlése, mint maga a zenedarab. Többnyire fiatal korukban lettek kiragadva az otthonból, az otthoni társas körből és ezt itt tökéletesen nélkülözik. Unatkoznak tehát szegények szörnyen. Az így keletkezett unatkozásból lassankint kifejlődik a félreismerhetetlen idegesség és a feltünően gyakran észlelhető gyermektelenség.

Hogy azonban a szegény magokra hagyatott nők mily szívesen mulatnak, ha van kivel, mutatja az, hogy ahol csak

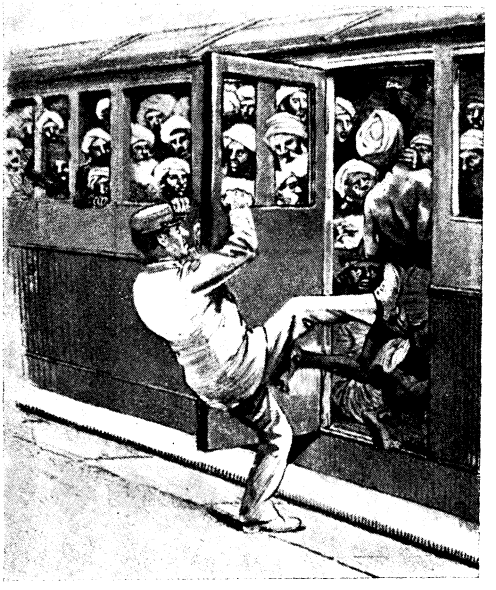
SAMOAI FŐNÖK ESKÜT TESZ
A NÉMET LOBOGÓRA

lehetséges, megragadják az alkalmat és kárpótolják magukat a múltért, jelenért és jövőért. Így például egy alkalommal Kina belsejében, a Wutsang, Hanjang és Hankau városokáltal alkotott nagy koloniában boldogítottuk az ott élő kis európai és amerikai társaságot, amely néhány konzul és vámhivatalnok családjából állott.

Szegények nagyon ki lehettek éhezve, — társadalmilag, — ami nem is csoda, ha tekintetbe vesszük, hogy a legközelebbi két várostól, ahol önmagukon kivül más fehérarcuakat láttak volna, tudniillik Shanghaitól és Itsangtól, nem kisebb, mint hétszáz mértföldnyi út választja el őket. Meghívtak bennünket ebédre, soupéra, tiffinre, kirándulásokra, lawn-tennishez, garden partikra, táncestélyekre és five o'clock teákra. A köztük töltött tizennégy nap alatt a rendkivül forró augusztusban, amidőn az árnyékban 40° Celsiust mutatott a hőmérő,



EGYENLŐTLEN ELOSZTÁS



NINCS LEHETETLENSÉG

nem múlt el nap, hogy ne rendeztek volna számunkra táncmulatságot, némely napon kettőt is! És mi táncoltunk! Ehhez hasonló gigászi munkát nem végeztünk az egész expedíciónk alatt. Nem csoda tehát, ha oly rendkívül szíves vendégszeretettel fogadtak és vették körül a frissen megérkezett hadihajó lármás, eleven, nagyhangu — és valljuk csak meg bátran, — »fess« tisztjeit.

Természetes, hogy viszonzásul, minden kikötőben, amelyben női vendégekre számíthattunk, *bált rendeztünk a hajón.* Rendesen az indulás előtti nap délutánján tartottuk a bálokat. Azért délután és nem este, hogy a napi munkában elcsigázott legénység esti nyugalma meg ne zavartassék.

Amint megérett az eszme, rögtön hozzáláttunk az előkészületekhez, hogy a hajót bálteremmé átvarázsoljuk.

Nem volt csekély munka. A hajó hátulsó részéről félrevonták a nehéz ágyúkat: az árbocokról lelógó kötélvégeket a mindenhez értő matrózok szépen kirakták a hajófal mellé csillagokba és monogrammokba. A fedélzetet olyan simára és fényesre csiszolták és súrolták, ahogyan csak hadihajó fedélzetét lehet csiszolni és súrolni. A temérdek jelzőlobogókból menyezetet és sátrat készítettünk. Az ágyútalpakat a reájuk borított perzsaszőnyegek segélyével kineveztük otto-

NŐI LÁTOGATÓK A HAJÓN

manoknak és foteleknek. Csillárt csináltunk a szuronyokból és széles pallosokból (a régi: Entersäbel-ekből). A sarokba állított köpőládákat kineveztük virágtartóknak s délinövényeket és virágokat állítottunk beléjök. Egy másik sarkot a hadihajókon rendelkezésre álló dísztárgyakkal diszítettük föl; például: fényesre »pucolt« gyors-ágyúkkal, óriás ágyú-lövedékekkel, fegyverekkel, kürtökkel, kardokkal. Valamennyi lépcső *alja* bevonatott jelző-lobogókkal, a lépcsőkön föl- s lemászkáló nők tropikusan lenge toilettjére való tekintetből. (A tengerész-kadettek tudvalevőleg igen — kiváncsi náció.)

Mikor már minden rendben volt, elindultak hófehérre mosott csónakjaink a part felé, hogy vendégeinket a hajóra szállítsák. Természetesen, mindig akadt vállalkozó fiatal tiszt vagy kadett, aki szolgálati buzgalmában kiment az asszonyok hajóra szállítását rendezni. (Egy kis »stréberség« mindig volt

az ilyen udvariasságban. Tudniillik vetélytárs nélkül lévén a csónakban, előre biztosították maguknak a — táncosnőket.)

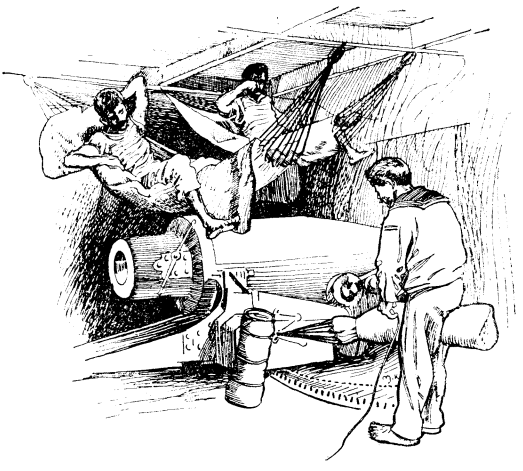
A megérkező csónakokból kiszálló asszonysereg vígan csevegve, de igen lassan lépkedve felkúszik a hajólépcsőn és rögtön el van ragadtatva a »rendkívül fényes« berendezéstől. (Harminc éves rozoga vitorlásokon!) Határozottan *ez* a legszebb hajó, amelyet eddig láttak, és *mi* vagyunk a legkedvesebb emberek, akikkel eddig megismerkedtek. (És kérem, mi ezt *akkor* — készpénznek vettük!)

Következett az obligát hajómegtekintés. Végigjárnak az egész hajón; megbámulnak mindent és rendkívül szépnek tartanak mindent. Különösen feltünik minden asszonynak a korridor közepén egy kürtővel ellátott vaslap, amelyen sok apró lánc van és amely széles vaslap körül két-három fehér főkötős gentleman áll fehér zubbonyban. Nagyot bámulnak arra a magyarázatra, hogy ez a vaslap a mi »spárherdünk«* a fehér főkötős gentlemanek a szakácsaink, a sok apró lánc pedig arra szolgál, hogy a fazekaikat odakössék a tűzhelyhez a sík tengeren, nehogy lecsusszanak a hajó hánykolódásánál, holott azok a láncok akárhányszor inkább illenének a fehérfőkötős gentlemanek kezeire, azokért az infámisan cudar ételekért, amelyekkel minket táplálnak.

Nem kevésbbé érdekes látvány bájos vendégeink szemeiben a korridorban szépen kisorakoztatott barna zsákok és szürke kötegek. Ezeket is bemutatjuk nekik. A barna zsák a matróz ruhatára, a szürke köteg pedig a matróz ágya. Egy kéznél levő fürge mali hamarjában be is mutatja az alkalmazását. A szürke vászonkötegből egyetlen rándítással csinál egy hálót, amelyben tengerészregula szerint van elhelyezve a pokróc meg a párna is, az előírt x. centiméter szélességben és y. centiméter hosszuságban. A háló két végét fölakasztja

* Olaszul beszélő szakácsaink németül *Kogerdé*-nek nevezik a Kochherdet.

két szegre az oszlopokon és egy ugrással benne terem. Ajánlkozik arra is, hogy mutatóba mindjárt benne is marad — egy vagy két óráig.



A FÜGGŐÁGY FELGÖNGYÖLÍTÉSE

A nők sajnálkozással csodálkoznak a fölött, hogy a szegény matróznak még csak — mosquitó-hálója (!) sincsen az ágya körül, fehér mousselinből. (Szegény mali! egyebe mind megvan, csak éppen a fehér mousselines hálója hiányzik!)

Hát még minő borzongást okoz, ahogy megpillantanak egy kötélből font hálót az árboc töve körül, amely hálóban néhány matróz hever a földön s szégyenlős szemlesütéssel árulja el, hogy ő most — be van csukva; valamivel odébb egy tucat vaskarikát látnak a padozathoz erősítve és minden vaskarikában egy-egy matrózláb van véletlenül bedugva és lakattal lezárva. A szép szemek egyetlen kérő pillantására a lakatok és vaskarikák megnyílnak, a beléjök szorult matrózlábak pedig — szabadon bocsáttatnak.

A tiszti kabinokat is megtekintik. A szemle valószinü reményében, azok persze kellőleg föl vannak diszítve. A polcokon álló cognacos, sherrys üvegek — a könyvtár legtartalmasabb darabjai — ez alkalomra a könyvek háta mögé kerülnek, a díszkötésü könyvek előtérbe húzatnak, az ágyon pedig a legszebb perzsa szőnyeg díszeleg. Az íróasztalon csak egy fénykép, amely rendesen nőszemélyt ábrázol; lehetőleg a húsz év körüli korban.

A szemle után gyülekezés a fedélzeten, ahol eközben a kadettek már régen fülig szerelmesek. Mert ez roppant gyorsan megesik az emberen. Nem csoda! Az a tudat, hogy ez a találkozás és együttlét az utolsó az életben; az asszonyok elhagyatottsága, a hajósok magánya a hosszu utakon, továbbá a tropikus égalj mámorítóan balzsamos levegője, meg a helyzet érdekessége hozza magával, hogy ilyenkor a nő, legyen az Fräulein, miss, signorina vagy sennorita, könnyebben megenged magának egy gyöngédebb tekintetet, vagy melegebb kézszorítást. És van-e a világon kadett vagy fiatal tiszt, akinek ennyi nem elég, hogy rögtön szerelmes legyen?

Egy-két óráig tart a tánc, a flirt, a legyezés, a hűsítők felszolgálása és ezzel a bálnak — vége. Naplemente után kedves vendégeink elhagyták a hajót. Szünni nem akaró barátságos, meleg kézszorítások, gyöngéd pillantások és igéretek váltatnak. Kölcsönösen biztosítjuk egymást, hogy soha el nem felejtjük ezt a kedves délutánt és a hajón maradottak kijelentjük, hogy — szív nélkül hagyjuk el e kikötőt, mert a szívünk — itt marad. (A legközelebbi kikötőben aztán — ismét megtaláltuk.)

HAT ÓRA VASBAN

Mint már előbb említve lett, a társadalmi élet sivár és kedélytelen mivoltának egyik legfőbb oka a nők hiánya, amely tényleg oly szembeötlő, hogy még cselédeknek sem kapnak nőket. Észak- és Kelet-Afrikában, de különösen egész Ázsiában sehol sem láttunk nőcselédeket. Az úrnők körüli szolgálatra is kizá-

EGY MODERN
TENGERI RABLÓ

rólag férficselédek vannak alkalmazva. Pedig őszintén megvallva, mindig szivesebben láttunk volna egy takaros kis szobalányt fehér főkötővel és fodros köténykével, mint az örökös betelrágástól folyton köpködő malajit vagy a mogorva arcu copfos kinai boyt.

FIATAL MALAY FIU

Mivel azonban mégis igen soknak van felesége, az a kérdés, honnan vesznek feleséget az ott élő fiatal európaiak?

Mielőtt válaszolnék erre a kérdésre, előre kell bocsátanom, hogy a gyarmatokon élő feleségek vagy állandók, azaz, hogy örökösek, vagy pedig csak ideiglenesek. Az állandó feleséget Európából vagy Amerikából hozatják, az ideigleneseket pedig ott helyt szemelik ki magoknak személyesen.

Alig van európai, aki hazájából való távozása alkalmával ne vinne magával valami édes terhet, akit ne vonzana egy édes emlék, amely leköti, mint a hant az anya sírján, amely haza húz. Az évek multán vagyonilag és társadalmilag megerősödött férfiu most megvalósítani akarná egykori ideálját és szeretné nőül venni azt, akit évekkel előbb nem nyerhetett meg magának. De a hosszu utat, amely sok esetben hónapokat veszen igénybe, nem teheti meg, mert nem engedi a «business«, az üzlet, a gyarmatlakó európainak mindennél — még a feleségénél is — szentebb fogalom.

De nem is szükséges Európába jönnie, mivelhogy az

otthonhagyott menyasszonyt, vagy akár egy másikat — hiszen az most már egyre megy — elhozza valamelyik kereskedelmi hajó parancsnoka, aki elszállítja a menyasszonyt: loco Hongkong. Hongkong van tudniillik kiszemelve a találkozási pontul, mert úgyszólva feleútja a végső Keletnek és a távol Nyugotnak. A hajóparancsnokok, ezek az egyeneslelkü, jószívü, becsületes, goromba tengeri medvék szivesen és örömmel vállalják magokra honfitársuk számára a közvetítést és sok esetben nemcsak elszállítják, de sőt ki is szemelik a megbizottjukhoz leginkább illő menyasszonyt.

A teljesen egyedül utazó fiatal nő, aki örökre odahagyja családját, otthonát, hazáját, hogy elköltözzék egy más világrészben fekvő új otthonába, férjéhez, akit talán sohasem látott, akit legteljebb csak a nevéről ismer és akinek külsejét, jellemét, társadalmi állását csak a parancsnok leírásából tudja elképzelni, — a hosszu utat a hajóparancsnok magas pártfogása és gavalléros védelme alatt teszi meg.

FIATAL
SIAMI LEÁNY

Különben nincs is szüksége védelemre; a hajó szük falai közé hetekre összeszoruló kis társaságban csakhamar köztudomásuvá lesz, hogy a szőke fürtü, kedves mosolyu Miss Mary vagy Fräulein Anna nászutazását teszi, jóllehet, hogy egyelőre: egyedül. És ez egyedül utazó menyasszonyokkal szemben — akik csaknem megszokott típusai az Óceánt járó hajóknak — mindenki a legnagyobb tisztelettel, udvariassággal és lovagiassággal

viselkedik. (Próbálná csak meg egy fiatal úrnő minálunk egyedül indulni útra — a lánchidtól a József-körútig!)

Az is akárhányszor megtörténik ám hogy a menyasszonyságban utazó kisasszony eredetileg kitűzött útjáról közbejött véletlen folytán – letéríttetik, amennyiben megtörténik, hogy ahelyett, hogy elutaznék Manillába, a Philipini szigetekre, hogy felesége legyen ott mr. James Hobson ólombánya-tulajdonosnak, elmegy a véletlenül vele ugyanegy hajón utazó Godfroy Heinrich ültetvényes urral Apiába, a Samoa-szigetekre. Mert utóvégre is, egy már ismert ültetvényes a *hajón* mégis csak többet ér, mint egy ismeretlen ólombányatulajdonos Manillában, a Philippini szigeteken!

FIATAL SAMOAI LEÁNY

Az ilyen — úgynevezett közvetitett — házasságok legnagyobb része a találkozási pontul kitűzött Hongkongban köttetnek meg. A nő jön például Danzigból, Hamburgból vagy New-Yorkból, a férj pedig Sydneyből, Fucsauból vagy

Wladiwostokból; Hongkongban találkoznak, örök hűséget esküsznek és azzal utaznak haza, az új otthonba. A kevésbbé vagyonosak, vagy azok, akik nem az egész életre, csupán néhány esztendőre telepedtek le valamely partra, megelégesznek olyan hitestárssal, aki csak arra az időre esküszik hűséget, amíg az idegen férj azon a vidéken tartózkodik.

Jóllehet ez az ideiglenes házasság a földgömb különböző pontjain van szokásban, sehol sem köthető meg oly könnyüszerrel és sehol sem hódolnak neki oly nagy számmal, mint a keletázsiai partokon.

Kamcsatka félsziget déli pontjától, Petropavlovszktól kezdve le a Csendes tenger déli szigetcsoportjáig, találhatók e bájos és rendkivül kedves ideiglenes japán feleségek, akiknél szeretetreméltóbb nőket alig lehet találni az egész földgömbön. A bűbájos országnak gyönyörü lányai valóságos áldást hoznak az elhagyott gyarmatokon élő európaiakra és paradicsommá varázsolják számokra ott töltött küzdelemteljes életöket. Amily szépek e japán feleségek, oly hűséges hitestársak, amily gyermekesen naivak oly gondos háziasszonyok és amily csinos és bájos a megjelenésök, oly kedves és igéző a modoruk.

És hogy e fiatal leányok nemcsak arra az aránylag rövid időre képesek teljes odaadással megédesíteni ideiglenes férjük nehéz életét, hanem hogy egész életükre kiható benső érzelmekre is képesek, mutatja az a kis történet, amely néhány évvel ezelőtt folyt le az elzárt ország sziklás partjainak egyik kikötőjében, Csemulpóban.

A kikötőnek egyik kiszögellő pontján van egy magas sziklafok, amely a parttal csupán egy keskeny földnyelv útján áll összeköttetésben. A térképeken e szikla — amely dagály idején egész víz alatt áll — egy hirneves angol utazó nevével van megjelölve, a csemulpói kisszámu európai kolonia előtt

azonban mint a »little japanese girl's Rock,« azaz: »Kis japán lány szírtje« ismeretes.

E szikla elnevezésének történetét egy csemulpói misszionárius beszélte el nekünk, aki az epizód lefolyásakor már a kikötőben tartózkodott.

A koreai partok hidrografiai mérései végett néhány évvel ezelőtt egy francia fregatt huzamosabb ideig tartózkodott a partokon, különösen Csemulpóban. Magától értetődik, hogy a fregatt tisztjei közül sokan éltek azzal az előnynyel, amelyet a kikötőben élő nagyszámu japánok szokása az ideiglenes házasságot illetőleg nyújt az idegeneknek. Többen közülök megnősültek arra az időre, amelyre előreláthatólag kiterjedtek a partmérések és szolgálatmentes idejökben, midőn nem kellett a hajón tartózkodniok, idilli házaséletet éltek kis feleségeikkel, skatulyaszerü kis házaikban.

A boldog házasok közt volt egy C . . . Louis, azaz hogy Lulu nevü fiatal tiszt is, aki szolgálati teendői miatt legtöbbet tartózkodhatott a szárazföldön.

A kékszemü, szőke bajuszu fiatal francia, aki bizonyára odahaza, Marseille és Boulogne kikötőiben is kellő hatást gyakorolt volna a tűzvérü délfrancia honleányokra, itt, a távol Keleten, mély benyomást tett behizelgő, nyájas és gyöngéd — szóval francia — modorával kis feleségére, a könnyü kedélyü, pajkos és fogékony Yamatára. — Yamata, aki a japán neveldékben szokásos téves fogalmak folytán, trigonometria, görög nyelv, archeologia, astronomia és geographia helyett azt tanulta meg, hogyan kell gondos háziasszonynak, a férjet mulattató, szórakoztató kedves kis feleségnek lenni és aki megtanulta egy kicsit az angol nyelvet törni, pajkoskodásaiban, enyelgéseiben és fiatal-asszonyos játékaiban simulékony és készséges játszótársra akadt az ő szőke Lulujában. Lulut azonban kénytelen volt Rurunak nevezni, azon

egyszerü oknál fogva, mert bármily kedvesen tudott csicseregni férjének a kellemesen hangzó japán nyelven, amelyből férje különben egy árva szót sem értett meg, Yamatának a japán nyelvhez szokott nyelvecskéje a neki szokatlan »L« betü kimondására képtelen volt, épp úgy, mint például a kinai az »R« betü kimondását tartja lehetetlennek, mert az ő nyelvéből viszont az R betü hiányzik és ezért mondja Robertnek: Lobel és ezért nevezték a mi »Zrinyi« korvettánkat: »Tilini« nek.

Az L betü azonban nem zavarta meg az ifju pár boldogságát. Inkább talán a tiszt sok szolgálata a hajón, volt az, ami szegény Yamata boldogságának egén sötét felhőket idézett elő.

Azokon a napokon, amelyeken férje a szolgálata miatt nem jöhetett ki a szárazra, Yamata az említett sziklacsúcson élt, ahonnan, a férjétől kapott óriási távcsővel fürkészte a fregattot. Valóságos gyermekes örömet érzett, ha a fedélzeten nyüzsgő emberek között megpillanthatta egyszer-másszor a férjét is.

A francia hajónak a kikötőben való tartózkodása azonban vége felé közeledett és ezzel a mézeshónapok is a végök felé jártak.

A fiatal japán nő rémülten vette tudomásul, hogy nemsokára özvegyen marad, hogy Ruru elmegyen, örökre, a soha viszont nem látásra.

»Ruru, ne menj el,« könyörgött a kis asszonyka, amidőn látta, hogy a hajó és a tisztek előkészületeket tesznek a végleges elutazásra. Lulu fölvilágositotta erre a kis feleségét, hogy a franciáknál úgy szokás, hogy a szolgálati szabályzatok I. kötetének 48-ik pontja értelmében azt a tisztet, aki elhagyja hajóját, haditörvényszék elé állitják és főbelövik. Yamata tehát nem könyörgött többé, hogy ne menjen el,

hanem »vigy magaddal engemet is!« rimánkodott ezután. A tiszt fölvilágosította arról is, hogy a szolgálati szabályzatok III. kötetének 52-ik pontja értelmében nőknek a hadihajókon éppenséggel nincs helyük.

Yamata kétségbeesetten »várta« az elindulás idejét, amely rohamosan közeledett. A japán leány, aki sem a neveldében, sem társnőitől, sem önmagától sohasem ismerte azt a bizonyos valamit, azt az előtte teljesen ismeretlen fogalmat, azt a horgonyláncnál is erősebb, széttéphetetlen láncot, amelyet az emberek szerelemnek neveznek, ifju életében most érezte először, hogy mit teszen az, megválni valakitől örökre, a soha többé viszont nem látásra, elszakadni attól, akit az ember egész lelkével szeret.

Az elutazás előtti napon Lulu búcsút vett szegény kis nejétől, hazakisérte a családjához, ott ünnepiesen visszaadta a szülőknek — és ezzel a C . . . Lulu francia haditengerészeti tiszt és Hakody Yamata japán leányzó között fennállott házasság örökre fel lett bontva a japáni házassági törvények értelmében.*

Másnap, az elutazás reggelén, Yamata már hajnal óta várt a kinyuló sziklacsúcson, ahonnan legtovább kisérhette tekintetével a távozó fregattot, amely szikla, most az apály alkalmával, még egészen a szárazon állott, épp úgy, mint az odavezető keskeny földnyelv.

A dagály kezdetekor a francia fregatt felvonta hor-

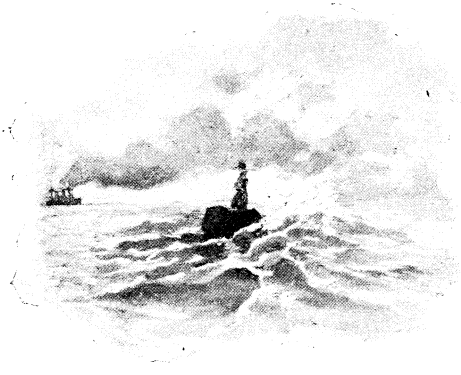
* A „temporalis házasság" igen sok helyen dívik még ma is. Igy például Jáva szigetén és Szumatrában, a hollandi gyarmatokon az ottani garnizonok katonáinak maga a hollandi kormány segíti elő az ideiglenes házasságot. A mohamedánoknál igen sok helyen van szokásban az „egy órától kilencvenkilenc esztendőre" kötött házasság. Délamerika egyes törzsei között az ott élő, nem katolikus misszionáriusok szintén gyakran kötnek ideiglenes házasságot teljesen törvényes alapon. — Egyebekben pedig Japánban, a temporalis házasság par excellence hazájában *ez* a házasság, illetőleg ennek az érvényessége, megszüntetett a kilencvenes évek elején történt nagy reformálás alkalmával.

gonyait és a hatalmas árbocokon egyenként omlottak alá a vitorlák, amelyek Yamata férjét elviszik innen messze örökre.

A dagály rohamosan nőtt, a fregatt méltóságos mozdulattal fordult a kijárat felé. Yamata kétségbeesetten, reszketve kiáltott a fregatt felé: »Ruru! Ruru! Ne menj el! Ruru, vigy magaddal engem is!«

A tenger felől lengő tengeri szél végigzúgott a szirten, búcsúszó helyet magával hozva a szaggatott, rideg vezényszavak és parancsok foszlányait. A dagály folyton emelkedő hullámai dühös csapkodással nyaldosták a szikla oldalát. Yamata azt vélte, hogy egy fehér kendőt lobogtatnak feléje a hajóról . . . Bizonyára az ő Ruruja búcsúzott tőle. Yamatának fénylő kékes-fekete haja felbomolván a szélben, mint hosszu, sötét gyászfátyol lengett a levegőben.

A fregatt irányt vévén a nyilt tenger felé, megnagyobbította vitorláit és gyorsan siklott tova a dagály hullámain, amelyek mind magasabbra és magasabbra emelkedtek a szikla körül.



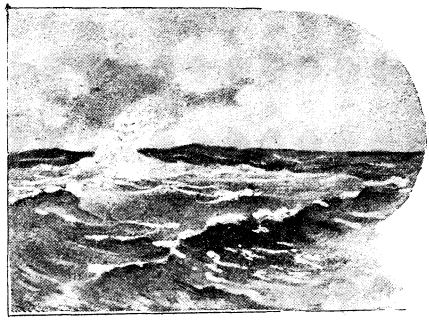
A hajó tünedezni kezdett. »Ruru! Ruru! Ne hagyj itt! Vigy magaddal!« — kiáltotta a szegény nő. A férje után fuldokolva, esdekelve kiáltó nő körül irtózatosan

zúgott és bömbölt a dagály árja; a szél arcába csapta a tajtékzó sós habot, amely már a sziklacsúcs tetejét mosta. Síró, esdeklő hangját elnyomta a zúgó szél és a hömpölygő hullámok harsogása.

Egy perccel később a fregatt eltűnt, mint a szálló fecske a szemhatárról, a kis japán leány pedig eltünt a — sziklacsúcsról.

Elmosta onnan a dagály. Az ifju japán nő meghalt a francia férfi után.

Kelet leányát megölte a nyugati szerelem.



Hungaricin.

Orvosi »Jules Verne«-iáda.

A fölfedezések Csimboraszója. — Az eltünt bacillusok. — A rejtélyes folyadék. — A „Hajosin.“ — Merész elhatározás. — Dráma. — Minden marad a réginél.

Hajós Domokos dr. haragosan rúgta ki maga alól a magas, háromlábu széket, kirántotta a mikroskóp alól a górcsövi präparátumot és úgy vágta a »tenyésztőkályha« oldalához, hogy csörömpölve hullott száz meg száz darabra.

— Semmi kedvem a további kutatásokhoz, mondá — ingerülten; — az a nyomorult megelőzött!

Történt pedig ez az eset a budai bakteriologiai intézet azon termében, amelyben a tiszti orvosi vizsgákat szokták letenni és amelyeket azért neveznek »tiszti-orvosi« vizsgáknak, mert aki ezeket leteszi, az biztos, hogy sohasem lesz tiszti-orvos. És történt azon időben, midőn a villámszikra gyorsaságával futotta be a hír az egész földgömböt, hogy a nagy problema — a tuberkulózis gyógyszere — föl van fedezve. Az úgynevezett »nyomorult« pedig, aki »megelőzte« Hajós drt, tudvalevőleg nem volt más, mint Koch Róbert dr., a legnagyobb német patologus és bakterologus.

Hogy Hajós dr. irigy föllobbanását megérthessük, tud-

nunk kell, hogy a fiatal genialis bakteriologus egy szerencsés véletlen folytán már nagyon közel állott az orvosi dicsőség azon Csimboraszójához, hogy a budapesti Szt.-Rókusban, a londoni British Medical Collegeben, vagy a bombay-i Sailors-Hospitalban, akár a buenos-ayresi Hospital de la Graziában a Koch Róbert neve helyett az övét emlegessék, mint a tuberkulózis gyógyításának fölfedezőjét.

Tudjuk azonban, hogy az óriás föltünést, a valóságos forradalmat keltő fölfedezést hamar lefujták. Rövid félévvel azután, hogy megszületett, meg is halt. A »Kochin« úgy lejárt, hogy nem mentette meg a — »Tuberkulin« sem. A szegény betegek köhögtek és haltak szépen tovább, a fölfedező pedig a saját hibáján kivül rajta elkövetett blamage elől a Nilus partjaira vonult vissza egy időre.

Ellenben Hajós Domokos megint ott guggolt a magas nyeregalaku széken, a mikroszkop fölött görnyedezve és kisérletezett tovább a tuberkulózis-bacillusokkal.

Hogy mindezt megérthessük, ime Hajós dr. tuberkulomániájának rövid históriája. Mint a bakteriologiai intézet egyik — persze: díjtalan — gyakornoka, különös vonzalom folytán igen sokat foglalkozott az akkor éppen aktuális tuberkulózis-kérdéssel.

E munkái között történt aztán egyszer valami, ami az első percben érthetetlen volt előtte, a másodikban bámulatba ejtette és végül valóságos lázas izgalomba hozta. — Mondjuk el ezt is röviden. Tudniillik az történt, hogy midőn egyszer egy beoltott nyúl nyirkmirigyéből előállított präparátumot vizsgált, a készítményben, ahelyett hogy csak úgy hemzsegtek volna benne a tuberkulózus-bacillusok, ez alkalommal egyetlen egyet sem talált!

— Talán nem jó helyről metszettem, gondolá — magában. Metszett mást, metszett harmadikat; bacillust nem talált. Végignézett 10—20 készítményt. Hiába, bacillus nincs.

Hajós dr. telivér bakteriologus volt, tehát hihetetlenül türelmes. Ujból kezdte az egész műveletet, de hasztalan: nincs bacillus!

Most már gondolkozni kezdett a tünemény fölött; hová lesznek azok a bestiák? Miért nem festi azokat sem Gram, sem Koch módszere? Vizsgálni kezdte egyenként mindazon anyagokat, amelyek a górcsövi vizsgálatnál alkalmaztatnak: a fogyasztáshoz szükséges alkoholt, az anilin-oldatot, a methylenkéket, stb. Sehol sem talált magyarázatot arra, hogy a legminuciózusabb gonddal készített präparátumában a tbc. bacillust nem találja.

Egy alkalommal, amidőn a tárgylemezre a finom izzó platin-kacscsal egy csepp vizet vitt át az előtte álló desztilált vízből, és a festetlen készítményt — tehát még élő bacillusokat — a górcső alatt nézte, ismét nem talált bacillusokat. De nem talált másokat sem; semmiféle mikroorganizmust, sem a másodikban, sem az ötödikben.

— Hohó, ez már flagráns eset! Itt a vízben van a hiba! István, jöjjön csak!

István, a szolga bejött.

— István, miféle víz ez? Mikor desztillálták ezt maguk?

István, a régi hűséges »szak-szolga«, akit nagy »bogarásznak« tartottak szolgatársai, fejcsóválással és mosolyogva vette ki az orvos kezéből az üveget.

— Bocsánat, doktor úr, az nem desztillált víz, hanem egy kotyvalék. Tudniillik tegnap kurzust adtam a doktor uraknak és amikor elmentek, összeöntöttem az asztalon maradt különböző eprouvetták tartalmát ebbe az üvegbe, hogy majd kiürítem. De mert ilyen tiszta maradt, hát tévedésből desztillált víz helyett került az asztalra. Majd mindjárt kiöntöm.

— Dehogy önti, — mondá az orvos, ijedten kiragadva a szolga kezéből az üveget.

Hajós dr.-nak egy gondolat cikkázott át az agyán, amely megdöbbentette, mint egy elektromos ütés: a bakteriumok egymásra gyakorolt hatásának egy új, eddig még nem említett módozatának lehetősége villant meg agyában!

Ismert dolog, hogy bizonyos bakteriumok azáltal, ha másokkal együtt tenyésztetnek, vagy más úton összekerülnek, akkor elvesztik az ő sajátos jellegüket; alakjukban, tulajdonságaikban és reakciójukban megváltoznak. De hogy egymást teljesen megemészthetik, fölfalhatják, megsemmisíthetik, erről nem tudott senki! És most, ime itt van! István szolga véletlenségből összeönt egy csomó legheterogenebb pathogen és nem pathogen bakteriumot, bacillusokat, spirillumokat meg coccusokat és ezek együttesen megölik az ő tuberkulózis-bacillusait.

Hajós dr. vizsgálatai egészen új irányba terelődtek. A véletlen által kezébe szolgáltatott »István-féle kotyvalékkal« kezdett foglalkozni, még pedig hovatovább, egyre lázasabban, egyre izgatottabban.

Hosszas vizsgálatai után rájött arra, hogy 1-ször: ez a szintelen, szagtalan, neutralis hatásu, teljesen átlátszó folyadék a mikroszkop alatt semmiféle mikro-organizmust nem tartalmaz, vagy legalább az ki nem mutatható; 2-szor: hogy bármi módon érintkezésbe hozva a tuberkolózis bacillusokkal, azokat mindennemü körülmények között megöli; 3-szor: hogy ehhez hasonló folyadékot nem volt képes többé létrehozni, bármily arányban és bármily fajtáju pathogen és nem pathogen bakteriumokat öntött össze, akár számítással, akár véletlenül; és végül 4-szer: hogy erre nincs is szükség, mert az anyag rendkivüli regeneráló képességet mutatott. A meglevő folyadékkal akár a Dunát is ilyen hatásuvá tehette volna.

Hajós dr. egészen belemerült a folyadékába. A fölfedezők évszázados szokásához híven, mindenekelőtt nevet

keresett az ő bűvszerének. Az első neve persze: »Hajosin« volt. Ezt azonban arroganciának tartotta; szerényebbnek és helyesebbnek vélte, ha ezt az elnevezést rábízza a nemzetközi orvos-kongresszusra, amely előtt annak idején — legalább is ötszáz tüdővészes meggyógyítása után — be fogja mutatni életmentő elixiriumát. Addig is hazája és nemzete dicsőségére »Hungaricin«-nek keresztelte.

Az állatkisérleteivel rohamosan haladt előre. Valamennyi gümőkórral inficiált állatjait talpra állította.

A »Hungaricin«-be vetett bizalma nőtt, hite szilárdult. Már nem elégedett meg az állatokon végzett kísérletekkel: ember kellett neki! Beteg ember; tüdővészes, vagy akármilyen tuberkulotikus. De honnan vegye? Magánbetegein nem próbálhatta meg, mert nem voltak. Honnan is lett volna, mikor alig öt-hat éve, hogy a praxist megkezdette. Kórházban nem tehetett kisérleteket, mert a Rókusban meg az Istvánban egyszerüen kinevették.

— Szegény Semmelweis, — mondá magában, — téged is kinevettek 45 évvel ezelőtt, ma pedig gyűjtünk az emlékszobrodra. Megpróbálta a Poliklinikán, innen átküldték az Ó-utcába a »Charitéba.« Az Ó-utcában kapott tanácsra próbát tett a Margit-kórházban; innen viszont átküldték a dobutcai munkáspénztárhoz.

Beteget a kisérleteihez azonban sehol sem adtak neki. Szegény Hajós tovább tépelődött, hogy honnan vegyen mégis egy beteg embert. Legalább egyetlen egyet, akin megejthetné az első kisérletet. Szívéből sajnálta, hogy a családjában nincsenek súlyos tüdővészesek és hogy ő oly egészséges.

Tépelődés közben ismét egy gondolat cikkázott át az agyán. Elsáppadt ugyan a gondolatra, de mégis ugyanabban a pillanatban elhatározta, hogy a gondolat tetté válik.

— Ha nem vagyok tüdővészes, hát azzá leszek!

Az elhatározást gyorsan követte a tett: beoltotta magát tuberkulózis-bacillussal! — — —

Nyolc héttel a beoltás után Hajós — kész phtysikus, tüdővészes — volt! Az ember tíz lépésről megismerte rajta a tuberkulózist.

Mialatt ismerősei megdöbbenve tapasztalták, mint pusztul rohamosan a fiatal kolléga, maga a beteg a legnagyobb lelki nyugalommal figyelte meg magán a súlyos betegség kínjait. Magától értetődik, hogy semmiféle gyógyszert sem használt; még tünetileg sem enyhített a borzasztó köhögésen meg a vérzéseken.

— Minek az, — mondá magában, — hiszen a »Hungaricin« egy csapással véget vet mindennek!

Még várt; mert minél betegebben látják az emberek, annál eklatánsabb lesz az eredmény annak idején, — nemsokára.

— — — — — — — — — — — — — —

Három hónappal a beoltás után bejelentette magát Kelty tanárnál.

— Isten hozta, kolléga úr, — mondá az épp oly nyájas, mint tudós tanár, — miben lehetek rendelkezésére?

— Arra kérném, tanár úr, vizsgáljon meg engemet. Állapítsa meg nálam a status präsenst (»a jelen állapotot«).

A tanár megvizsgálta, de csak úgy pro forma; hiszen a diagnozis leírtt a beteg külsejéről.

— Kolléga úr, — mondá aztán szeliden és részvevően, — azt hiszem fölösleges megmondanom önnek, hogy ön meglehetős mértékben tüdőbeteg, hisz ezt ön maga is tudja. De azt magyarázza ön meg nekem, hogy történt ez ily hirtelen? Hiszen néhány hóval ezelőtt még viruló színben láttam önt!

Hajós dr. elmondott mindent; a legelejéről a végeig.

Csak megszakítottan beszélhetett, folyton köhécselt. A beszéd munkája kifárasztotta. A tanár érdekkel hallgatta a beteget, később — az önmagán megejtett kisérlet megemlítése után, — megrémülve figyelt.

— De hát az Istenért, hogy tehetett ilyet! Hogy lehetett ily meggondolatlan és könnyelmü?

A tanár kollégiális részvéttel beszélt a beteggel. Intette, hogy hagyjon föl céltalan és haszontalan kisérleteivel. Eszébe juttatta a Laennec tanár esetét, aki egy gümőkóros csigolya boncolásakor megsértvén a mutató ujját, nemsokára tüdővészben pusztult el. Tanácsolta, hogy menjen Arcóba vagy Meránba, használjon hideg fürdőket, serkentse az étvágyát stb.

— Tanár úr, — mondá a beteg orvos bágyadt mosollyal, csaknem kicsinylőleg, — köszönöm a részvétét és szíves tanácsait; de — ne féltsen engem. Nézzen meg engem majd két-három hó mulva! Hazamentében még bemutatta magát egynéhány jó ismerősének. Ezek mind elszörnyedtek rajta és mindnyájan tanácscsal, meg tettel akartak rajta segíteni.

Hajós azonban bízott az ő bűvszerében, nem hallgatott senkire és hazafelé indult.

— Hanem aztán most elég volt a betegségből. Hiszen akkora cavernáim lehetnek, mint az öklöm. A betegségem tényleg nagyon előrehaladt stádiumban van. Most már elő az én »Hungaricin«-emmel!

Azzal az eltökélt szándékkal ment haza, hogy megteszi rögtön az első védoltást. A bakteriologiai intézetbe már régen nem járt föl; betegségének előrehaladásával képtelen volt följárni és otthon rendezte be magát a kutatásokhoz. A »Hungaricin«-t — még az első originális »anyafolyadékot« — egy százgrammos üvegnyit, ereklyeként tartotta otthon. A többit megsemmisitette az intézetben, hogy avatatlan kezekbe ne kerüljön!

Az utcájába befordulva, nagy csoportosulást pillant meg lakása tájékán. Az utcán tűzoltók, lovasrendőrök és a mentők jöttek-mentek.

— Mi történt? — kérdi a sarki hordártól.

— Gázrobbanás meg tűz a sarokházban.

Ebben a házban volt az ő lakása.

A gyengeségtől remegő lábu beteg egyszerre erős lett. Futva, taszigálva nyitott magának utat a tömegen. Ziháló mellel rohant a kapujáig, de tovább nem eresztették: a rendőrök visszatartották.

— Senkinek sem szabad belépni az udvarra: ujabb gázrobbanástól lehet tartani.

— De én a lakásomba akarok menni! Én vagyok Hajós dr. Nekem be kell mennem a lakásomba.

— Önnek nincs többé lakása, doktor úr! — kiáltotta rá az odakerülő háztulajdonos, — az ön lakása már csak egy romhalmaz és ön az oka mindennek! Égve hagyta az egyik gázlámpáját, a másikat meg nem csavarta le. Temérdek gáz ömlött ki, meggyuladt, felrobbant. Elégett és elpusztult mindene!

Megdermedve hallgatta Hajós a háztulajdonos szavait: eszébe jutott, hogy a Bunsen-lámpáját távozáskor nyitva hagyta! Szólani akart, de egyetlen hangot nem tudott kiejteni; kezeivel hadonázni kezdett, ajkai hebegtek, tántorgott.

— A »Hungaricin«! az én »Hungaricinem« — kiáltá végre és összerogyott.

A mentők bevitték a klinikára a Kelty osztályának egyik különszobájába. Hajós dr. történetének hire gyorsan terjedt el, különösen orvosi körökben. Tömegesen látogatták a kartársak, akik dacára a rettenetes kudarcnak, a tudomány borzasztó sorsu martirját tekintették szerencsétlen kartársukban.

A beteget a legnagyobb gonddal ápolták. Amit a tüdő-

A NYITVA MARADT
BUNSEN-LÁMPA KÖVETKEZMÉNYE

vész végstádiumának therapiájában az orvosi tudás eddig elért, azt mind alkalmazták nála.

Mindezek dacára, a bátorlelkü, vakmerő kiserletező — most már csak egy halálosan súlyos beteg — nem tudott erőhöz jutni. A sorvasztó betegség feltartóztathatlanul haladt előre romboló útjában. Hiába rendeltek neki kreosotalt, orexint, nux vomicát, étvágy nem jelentkezett; dacára az agaricinnek, folyton izzadott; a kínos köhögést nem csillapította sem a codein, sem a hyosciamin, sem a belladona; az ergotin meg a secale sem használt sokat. És mindehhez még az önvád, a lelkifurdalás kínjai, a kudarc szégyenítő érzete!

— No, most légy okos, Domokos, — mondá magában a beteg az egyedüllét órájában. Ezt ugyan jól csináltad! Koch legalább Egyiptomba futhatott a blamázs elől, te pedig itt pusztulsz el a klinikán, mint egy utcáról fölszedett tót napszámos. Pompásan csináltad! A tuberkulózis gyógyításának Csimborasszóján képzelted magadat és elpusztulsz, mint egy beoltott nyúl vagy patk — — — — —

— — — — — Az előszoba éles csengettyűje riasztotta fel a déli szieszt̀ája után elszunnyadt orvost. Egy perccel később belépett a takarítónő:

— Doktor úr, egy beteg van a szalonban!

Hajós dr. kitörülvén a szeméből az álmot, beszólította a beteget: Egy pénztári beteg volt, akit tuberkulózis gyanúja miatt magához rendelt — sputum-vizsgálatra. Tényleg, talált is bacillusokat. A phthisis diagnózisa tehát biztos volt. És ennek megfelelően rendelt neki — orexint, codeint, creosotot és hideg lemosásokat. — — —

Közismeretes dolog lesz, hogy Garnault dr. párisi orvos síkra szállt Koch berlini tanár és kiváló bakterologus azon tana ellen, hogy a marha-tuberkulózis (gümőkór) az emberre nem plántálható át, azaz — laikusan mondva — hogy a gümőkór marháról emberre nem ragályozó (pl. tehéntejjel). Garnault dr. ennek az

ellenkezőjét állította, tudniillik, hogy a marha-tuberkulózis igenis átplántálható. Hogy ez állítását tényleg be is bizonyítsa, az 1902. év tavaszán a saját testébe oltotta be a marha-tuberkulózis bacillusait, hogy a beoltott tuberkulózis-bacillusok az ő organizmusában is létrehozzák a — tüdővészt.

E könyv megjelenésekor — az 1903. év őszén — Garnault dr. úr a legjobb egészségnek örvend és csupán egy krajcárnyi mekkoraságu kis heg a balkarján mutatja, hogy e helyen egykoron egy Pravaz-fecskendővel valami folyadék-félét fecskendett a bőre alá.

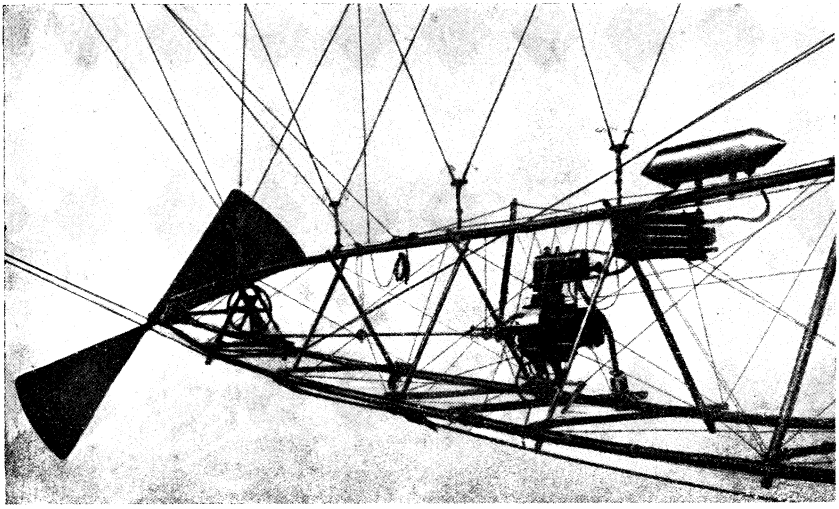
A „Hungaricin" megírása nem a Garnault dr. — bár drasztikus, de mindenesetre bátor és elszánt — kisérletének impressziója alatt jött létre, hanem még oly időben íródott és olvastatott föl (a budapesti orvosi kaszinó egy estélyén), amikor a fenti vita még csirájában sem volt meg.

A „Hungaricin" sokkal inkább egy magántársalgásból kifolyó vita után iratott. Ugyanis azt állították egy alkalommal a szerző társaságában, hogy a halhatatlan nagy fantaszta, Jules Verne, aki a tudományoknak csaknem valamennyi ágát fölhasználta, hogy azokat alapul véve, geniális és bámulatra méltó műveiben tréfáskomolyan reájuk támaszkodjék, az orvosi tudományt csak azért nem használta föl ily célból, mert ennek sajátszerü és minden más exakt és nem exakt tudományoktól eltérő lényege a tréfát nem engedi meg.

Ez állítással ellenkezőleg szerző azt állította, hogy valószínűleg nem *ez* volt az oka annak, hogy Jules Verne az orvosi tudományt nem használta föl úgy, mint akár a geológiát, botanikát vagy a matematikát. Egészen más az ok. Az tudniillik, hogy a minden tudományokban jártas és otthonos Jules Verne éppen az orvosi tudományokban igen kevés képzettséggel bírhatott, azaz — mint *nem* orvos — talán semmiféle képzettséggel (amint az másképp nem is lehet, mert orvosi képzettséggel *csak* orvos birhat.) A zongorán vagy a ló hátán csak az csinálhat tréfát, aki biztosan ül a nyeregben, vagy alaposan otthon van a zongorán. Ha Verne Gyula véletlenül orvos, egészen bizonyosra vehető, hogy számtalan művében a medika képezte volna a vezérfonalat, vagy a gócpontot.

Mert hogy *lehet* orvosi „Jules Verne"-iádát írni, annak — habár igen gyenge — bizonyítéka akar lenni a — „Hungaricin".

Dr. Gáspár.



KORMÁNYOZHATÓ LÉGHAJÓ GÉPEZETE 1900-BAN

A „Syrius"-on.

Ismerkedés a Csád tónál. — A Syrius utasai. — Előadás a Smithson tengeren. — Archäologia 1900-ból. — Primitív állapotok. — Mi van a levegőben? — Mi van a tenger fenekén? — Rozgonyi úr tiltakozik. — És a Syrius repül tovább.

Közép-Afrika legszélsőbb két pontját — Dakant nyugaton és Makdishut keleten — összekötő Higgins-rendszerü villamosvasut egyik állomásán, El-Milában, a Tsád-tó északi partján, négy férfiu szállott a két perccel előbb délről megérkező »Syrius«-ra, a »Captown-Edinburghi-Légvonalu-Gyors-Repülőgépek-Részvénytársaságának« egyik legmodernebb járművére. A négy férfiu helyet foglalt az alsó gondolának egyik elsőosztályu fülkéjében, aztán megtették a téli ruhába való átöltözéshez az előkészületeket, szivarra gyújtottak és sorban bemutatkoztak egymásnak:

— Tanahassi Yoshimo vagyok, — mondta a legkésőbb beszálló, egy sárgás arcbőrü, apró termetü úr.

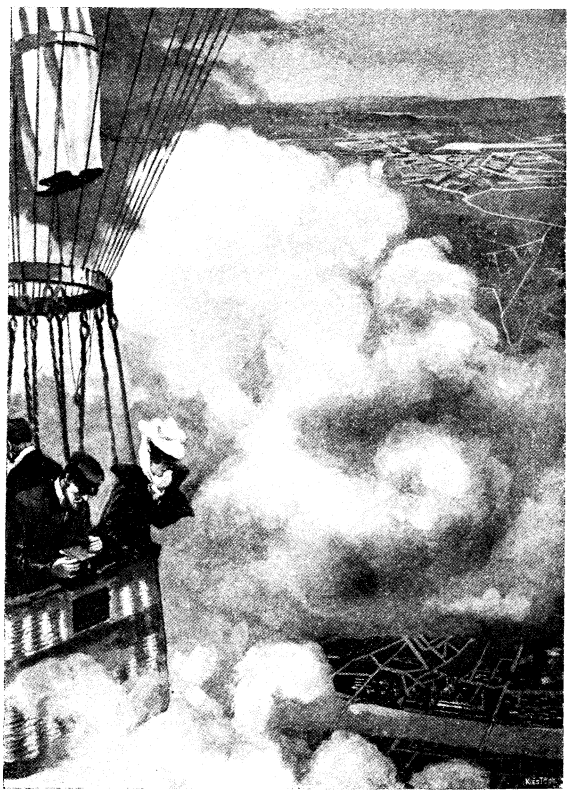
— Ah, Tanahassi, a híres sebész Bahiából? Én Archibald

Hawkins vagyok, a régiségtan tanára a kecskeméti egyetemen, — mondta a második úr, és fejbólintással üdvözölte a többieket.

— Roderigo di Dyaz, — mutatkozott be a harmadik, — rendőrkapitány Klondykeban; uram? — mondta a negyedik úr felé fordulva, aki az ablaknál ült és jegyezgetett.

— Nevem Rozgonyi Mór, a Tsimanoff et Comp cég képviselője Tobolszkban.

A »Syrius« eközben — betartva a törvényesen előírt 300 méter magasságot — szokott gyorsaságával, 400 kilométert óránként haladt kijelölt utján. Csaknem egyenesen északi irányba tartott és azon kormányzóság fölött lebegett, amely a régi Ulad Soliman helyén keletkezett. Ahol egykoron — a XX. századvégén — fenevadak és vademberek tanyáztak szórványosan az őserdők rengetegében, ott most sűrű lakosságu városokban utcák és gyárak szellőztető kürtői meredtek a »Syrius« alatt.



LONDON,
EZER MÉTERRŐL NÉZVE

A gondolat négy utasa élénk társal-

gásba merült. Hogy honnan jönnek, hova mennek, azt már elintézték egymás között. Tanahassi dr. Marseillebe szándékozott valami orvosi konzultációra Collins drral Upsalából; Archibald Hawkins Alaskába utazott a Behring tengerszorost összekötő híd munkálataihoz, a Cap Prinz-of-Wales és az East-Cap között, ahol ásatásokat végzett. Roderigo di Dyaz, klondykei rendőrkapitány egy hirhedt kasszabetörő nyomát követte Captownig; most pedig — Budapestre siet, ahol biztos sikert remél. Rozgonyi úr iramszarvasbőrökben utazott Dél-Afrikában és most üveggyöngyöket szállít Primrámból és vízhatlan csónakokat Birminghamból a szamojedek földjére, Szibériába.

A léghajó a Smithson-tenger — az egykori Szahara-sivatag helyébe Smithson mérnök által átvezetett óriás vízfelület — fölé ért. A légáramlat erősebb és hüvösebb lett.

— Engedelmükkel fölhuzom az ablakot, mert nagy a »cúg,« — mondta Rozgonyi úr és tenyerével betartotta a fülét.

Archibald Hawkins végignézett az iramszarvasbőrben utazó utitárson.

— Ha önt, uram, üzletei úgy egy-két évszázaddal ezelőtt vezették volna erre a vidékre, egészen más szeleket érzett volna fujdogálni a füle körül.

— Hát mi lett volna? — felelte Rozgonyi. — Akkor is a »Syriuson« ültem volna elsőosztályu kupéban és folytattam volna utamat a Lisszabon-Wladiwostoki expresszen Tobolszkig.

— Azt aligha tette volna ön, mr. Rozgonyi; mert abban az időben még a Smithson-tenger, amely fölött most a »Syrius« lebeg, csak homoktenger volt, a hajdani Szahara-sivatag, amelyen a mostani akkumulátorokkal hajtott hajók helyett, amelyek óránkint 200 kilométert futnak, lomha »sivataghajók« jártak: pupos tevék . . .

— Amelyeknek hónapok kellettek, — mondá Tana-

hassi dr., — hogy egyik végéről a másikra érjenek a viharok és beduinok által megtizedelt utasokkal.

— Annyira másképpen állottak a dolgok csak két évszázaddal is ezelőtt? — kérdezte a klondykei rendőrhivatalnok. — Az embernek nehezére esik elképzelni, hogy valaha más viszonyok is uralkodtak. Foglalkozásunk úgy kitölti a jelen minden percét, hogy igazán nem marad időnk a multra visszagondolni.

— Igaza van; de éppen ezért élek én — az archeolog — a multban; és így önkénytelenül is össze kell hasonlítanom a jelent a multtal.

— Így hát ön a legmérvadóbb annak megitélésében, hogy csakugyan szebbek voltak-e azok a »régi jó idők?» — A kérdést Tanahassi intézte az archeologhoz.

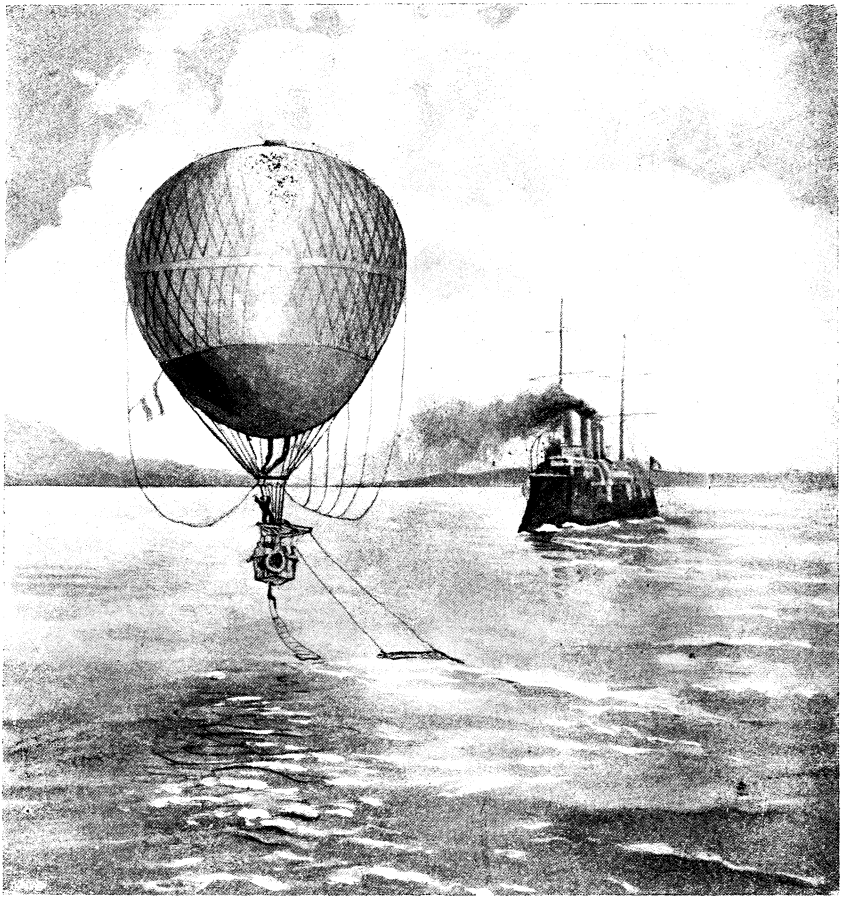
— Nem, tanár úr! nem voltak szebbek. A mult sohasem szebb, mint a jelen. És a jövő jobb lesz a jelennél. Mai viszonyaink annyira fölülmulják minden tekintetben a közelmult idők viszonyait, hogy számtalanszor csodálkozom afölött, hogyan lehettek meg az emberek, mondjuk 250 évvel ezelőtt . . .

— Tehát 1900-ban, — jegyezte meg hirtelen Tsimanoff et Comp képviselője.

— Mondjuk 1900-ban. Hogyan lehettek az emberek a szellemi életnek olyan primitiv fokán. Egyet azonban tisztelettel kell megemlítenünk. hogy éppen arra az időre estek olyan események és korszakalkotó, világraszóló fölfedezések, amelyek a mai viszonyoknak alapul szolgáltak.

— Ön bizonyára a népesedési és telepítési korszakot érti a XX. század közepén? — kérdezte Roderigo di Dyaz. — Ugyan mondjon nekünk valamit erről. Az unalmas Smithson-tengeren nem tölthetjük el kellemesebben az időt.

— Szivesen, — mondta a régiségtan tanára. — Tuniszig



LÉGHAJÓZÁSI KISÉRLETEK
1900 BAN

még sok időnk van, addig megemlékezhetünk egyről-másról. Az emberi haladás és művelődés történetében talán egy korszakban sem történt olyan nagyszabásu, általános haladás, mint a harmadik évezred előtti utolsó században, tehát 1900 körül. Ez a valóságos »ugrás a természetben« főképpen két — majdnem egyidejü — fölfedezésnek köszönhető, amely fölfedezés körülbelül 250 éve, tehát a XIX. század utolsó éveiben történt. Az első fölfedezés egy magyar orvosé volt s neki köszönhető, hogy az emberiség ma nemcsak hogy nincs a végkipusztulás utján, sőt ellenkezőleg majdnem megötszörösödött a száma. A XIX. század végén ugyanis még egy rettenetes betegség tizedelte az emberiséget az egész földgömbön, amely betegség . . .

— Ön bizonyára a tuberkulózist gondolja, — szólott közbe Tanahassi, a sebész. — Ezt a betegséget, hála Istennek, ma már csak a nevéről ismerjük, maga a betegség már régesrégen — meghalt.

— Úgy van, a tuberkulózis volt. Az a magyar orvos — tisztelettel emlittessék a neve, de én bizony már nem emlékszem reá — az 1890-es évek végén egy szert fedezett föl, amelynek segítségével a már tüdővészes ember meggyógyult, a szerrel beoltott egészséges ember pedig a betegséget meg sem kapta. Hogy mily óriási fontosságu volt ez a fölfedezés, mutatja az a tény, hogy csupán a fölfedező orvos hazájában — valahol a Duna mentén meg a Kárpátok alján fekvő parányi területen — mintegy hetvenezer ember pusztult el évenkint tüdővészben. Spanyolországban — a mai braziliai provinciát értem, amelynek ötvenötmillió amerikai, orosz és kinai lakosa van, akkor pedig csupán tízmillió spanyol lakta — negyvenhatezer embert pusztított el a tüdővész minden esztendőben. A mai kinai területen — amelyet azidőtájt még »Egyesült Német és Francia köz-

társaság« néven ismertek — 350,000 ember halt meg évenkint tüdővészben.

Nos, uraim, ezt a nagyszabásu fölfedezést az említett orvos felajánlotta a saját kormányának kisérletezés végett. A »saját kormányának« azonban véletlenül nem volt ideje arra, hogy nyomorult tüdővészes betegek ügyével foglalkozzék, mert mint azon időkből fenmaradt hiányos kutfőkből kivehető: »tiszta választások, meg kiegyezési küzdelmek foglalták el a vezető kormányt«. Az orvos saját kartársainál sem találván egyebet, mint gúnyt, irigységet és féltékenységet, ott hagyta a hazáját és kollégáit s átment a szomszédos Oroszországba (így nevezték tudvalevőleg abban az időben a »Hat Világrész« urának, a cárnak, azon időbeli kis országát), aki a találmányt a fényes kisérletezések után megvette ötmillió rubelért.

— Egészen szép kis üzlet lehetett, — jegyzé meg Rozgonyi úr.

— A cár a szert monopolizálta és az azzal való beoltás kötelező lett egész Oroszországban; más államoknak nem juttatott belőle egyetlenegy cseppet sem. A betegek meggyógyultak! De ami fontosabb volt: az emberek immunissá lettek s néhány évtizeddel később — 1950 körül — az orosz területen már nem volt tüdővész. Mig a többi államok népessége rohamosan fogyott az irtózatos betegségben, addig az orosz nép rohamosan gyarapodott. Néhány évtizeddel később szük volt a határ; a jakutok, osztyákok, csukcsok lakatlan hólepte mezőit benépesitették; viruló városok keletkeztek a Lena, az Indigarka folyók mentén és a Góbi sivatag homoktengerein népes városok, gyárak, egyetemek keletkeztek. A már akkor is hatalmas birodalom egyszerűen legyőzhetetlenné vált: harminc millió fegyverest állíthatott talpra és küldhetett a határokra huszonnégy óra efolyása alatt.

Mielőtt azonban tovább mennénk, vissza kell térnem a második fölfedezésre, a világot felforgató átalakulásnak egy második tényezőjére.

Csaknem ugyanabban az időben, amikor az említett magyar orvos fölfedezését az oroszok monopóliummá tették, föllépett egy másik orvos is az ő fölfedezésével. (Ez egy osztrák volt, tagja annak a népkonglomerátusnak, amely részben a Tázmániára áttelepített cseheket, részben pedig az Argentiniában élő úgynevezett zsidókat követte csupa merő ragaszkodásból. Ez a szó: idealizmus, akkor még nem volt ismeretlen fogalom.)

Ez az orvos viszont azt fedezte föl, hogy miképpen határozhatnak a szülők afölött, hogy a leendő ivadék a férfi vagy a női nemhez tartozzék. Amint a fölfedezés szárnyra kelt, az egész földgömbön az a szerencsétlen gondolat terjedt el, hogy ezután csak fiugyermekek szülessenek.

— Ime egy ujabb bizonyítéka annak az alacsony foku judiciumnak, — mondá Tanahassi, — amelylyel 250 év előtti őseink ékeskedtek.

— Tudjuk azonban, — folytatta a régiségbuvár, — hogy ismét az egyetlen orosz nemzet volt az, amely nem hódolt meg ennek az abszurdumnak. Elfogadta, sőt kultiválta is elég sűrűn e fölfedezést, csakhogy egészen eltérőleg a többi nemzetek fölfogásától. Míg ugyanis amazok — hogy mi okból tették, azt nem tudjuk, mert erre vonatkozólag nem találunk adatokat az egykoru iratokban — arra törekedtek, hogy úgyszólván megszüntessék a női nemet, addig az orosz nemzet egyesült erővel a női nem szaporitását tűzte ki céljául. A következmény az volt, hogy midőn néhány évtized mulva a nemzetek arra ébredtek, hogy úgyszólván nincs nő, aki gyermeket szüljön, az óriásilag megszaporodott orosz nemzet férfi- és nő-mérlege úgy állott, hogy valamennyi harminc

éves orosz alattvalónak számítva egy-egy feleséget, — harmincmillió hajadon-fölösleget mutatott fel nőkben a 2095-iki népszámlálás.

A kábultságából fölocsudó világ megdöbbenve tapasztalta kettős tévedésének következményeit, amikor hirtelen bekövetkezett az orosz nemzet könnyüvé lett inváziója. Hadaival, népeivel, asszonyaival és parancsaival elárasztotta az egész világot. Magától értetődik, hogy a parancsok elseje a szérummal való védőbeoltás kötelezővé tétele volt. Egyrészt óriási számával, másrészt asszonyai szupremációjával egyetlen csapással a fenekestől felforgatott helyzet urává lett az orosz. Egészséges, izmos hadaival és pirospozsgás, jól megtermett bájos asszonyaival nagyszabásu fajkeresztezést vitt véghez mind a hat világrészben. Hatot mondok, mert ezenközben Andrée, a szellemóriás, már fölfedezte volt »Nanseniana«-t, a hatodik világrészt, ahogy négyszáz évvel előtte Kolumbus fölfedezte Amerikát.

A fajkeresztezés, a népösszekeverés és össze-vissza-zavarás alapos volt; »igazán oroszos«, amint e megjegyzést egykoru német művekből olvashatjuk. (Mai »tudóskasztunk« — a németek — már akkor is vezérszerepet játszott a tudományosság terén.) Olyan alapos volt az összekavarás, hogy például ön, Tanahassi Yoshimo dr. — illetőleg az ön tiszteletreméltó dédapja — elkerült a bájos Japánból Braziliába; én, Archibald Hawkins Bostonból Kecskemétre; így jutott Roderigo di Dyaz Lisszabonból Klondykébe és így került ön, Rozgonyi úr, Munkácsról Tobolszkba.

— Persze, így aztán könnyen elképzelhető, — jegyezte meg Tanahassi dr., — hogy az emberiségnek rohamos szaporodása és a lakatlan vidékek benépesítése óriási átalakulásokat vont maga után.

— Ugy van, — folytatá mr. Hawkins, — még pedig

rögtön. Amint kicsi lett a föld, kicsi, kevés, vagy rossz lett minden, ami azelőtt nagy, sok, vagy talán geniális volt. Így a Lisszabon-Wladiwostock közötti vicinális vasutunkon, amelyen még ma is csak 200 kilométer óránkénti lassusággal cammognak ósdi akkumulátorokkal hajtott lokomotivjaink, — abban az időben bizony idétlen járművek, »kőszénnel« fütött gőzszörnyetegek jártak alig 40 kilométernyi gyorsasággal.

— Apropos: kőszén! — mondta sennor di Dyaz — nemde, ez az a fűtőanyag, amelynek utolsó darabját a pensylvaniai bányákban találták és amelyet 2086-ban a moszkvai múzeumban helyeztek el?

— Igenis, az az; elődeink alacsony nivóju értelmi tehetségüket láthatjuk abból, hogy óriási fáradtsággal vágták ki a föld mélyéből ezt a fekete szennyes tömeget, hogy azzal fütsenek, hogy az adjon meleget és világosságot!

Valóban, azok az emberek nem láttak, nem éreztek. Ott volt az orruk előtt — alig huszmillió mérföldnyi távolságban — a nap, a mi kifogyhatatlan hő- és világító forrásunk, amely több meleget és erőt ad egy év alatt, mint adna az egész földgömb, ha csupa merő kőszénből állana is. De azért ők nem látták, nem ismerték. Csak jártak alatta és kilószámra írták be a papirost a »foltjairól«, meg a »ködéről«.

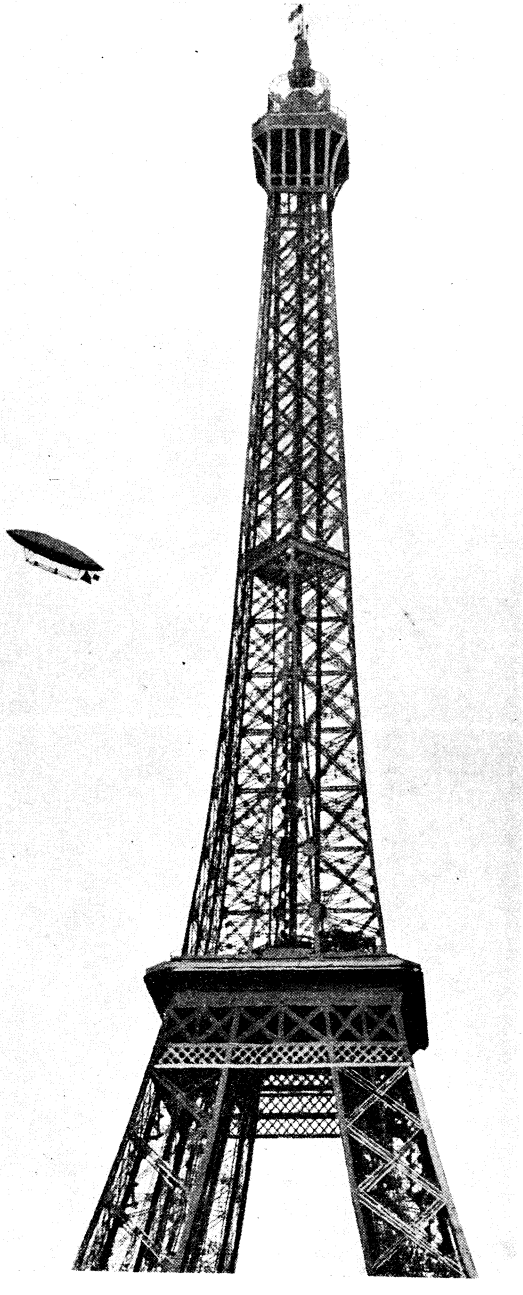
Vagy itt van a legközvetlenebb elemünk: a levegő, a légkör. Hiszen benne jártak ők is úgy, mint mi, de azért nem vettek róla más irányban tudomást, mint hogy ilyen meg ilyen »bacillusok« meg »bakteriumok« uszkálnak benne.

Mi pedig, a »Syrius« utasai, a légkör elektromosságával hajtott repülő gépeinken óceánokon és földrészeken utazunk keresztül. Igaz, hogy nagyon lassan, hiszen alig teszünk 400

kilométert óránként.* Ok csak taposták a földet. Sőt mint említém, véres verejtékkel hozták föl a kőszenet; de hogy a föld delejessége által előidézett elektromosságot használták volna föl gépeik hajtására, ahhoz hiányzott a kellő intelligenciájuk. A Niagara, a Yangce-Kiang, a Duna vagy a Mississipi nekik csak viz volt, amely jó fürdőnek vagy italnak; a Zambezi folyó, amely 127 méter magasságból zuhan a mélységbe, miközben a kolosszális víztömeg esésével 35 millió lóerőnyi munkát fejt ki, kihasználatlanul maradt; de hogy fölhasználják a folyók esését, e kifogyhatatlan erőket turbinák segélyével dinamók hajtására és az ebből nyert villamosságot ezer meg ezer mérföldnyi távolságra transzformálták volna, az nem jutott eszünkbe.

Mi milliárdokat érő tápanyagot szedünk föl a tengerfenék állat- és növényvilágából, amelyek nélkül a földgömbön lakó emberiség számára szükséges tápszerek teljesen elégtelenek lennének; nekik pedig fogalmuk sem volt e kimeríthetetlen és rengeteg kincsek létezéséről. Míg mi ugyancsak milliárdokat érő kincseket szedünk föl emelőgépeinkkel a tenger fenekéről, amely kincseket az évezredek alatt elsüllyedt hajók és más vizijárművek gyomrából szedünk ki, addig elődeink összetett kezekkel, azaz tétlenül, de annál nagyobb sopánkodással vettek tudomást róla, ha valamelyik értékes hajójuk egy baleset folytán a tenger fenekére süllyedt. De legyünk igazságosak és részben elnézők; az ő idejökben, illetőleg a XX-ik század elején a hajóépítés technikája még

* Az 1902-ik esztendő nyarán Európa összes hirlapjai hozták egy portugál (?) természettudósnak szenzációs fölfedezését, amely abban állott, hogy a természettudós a légkör villamosságát dinamikus módon fölhasználta és bizonyos számu lóerejü gépet hozott mozgásba *a légkörből nyert villamossággal*. Annak idejében szenzációs jelentőségünek tartották ezt a fölfedezést és kiszámíthatatlan fontosságunak mondották. A prioritás (?) kedvéért megjegyzem, hogy e sorok öt évvel e fölfedezés előtt jelentek meg *Magas régiókban* cím alatt egy budapesti hirlapban.



KORMÁNYOZHATÓ LÉGHAJÓ
1900 BAN

nagyon kezdetleges volt; annyira kezdetleges, hogy a »hajósülyedés«, ez a nekünk teljesen megfoghatatlan valami, akkor még mindennapi dolog volt. Másrészt pedig a tengerfenék, melyről nekünk teljesen megbízható, pontos térképeink, sőt fényképeink vannak, abban az időben még *terra ineognita volt.*

Buvárkészülékeik voltak ugyan, de magától értetődik, hogy szintén csak a kisérletezési fokon, mint akár a léghajóik. Ötven méter volt a legnagyobb mélység, amelybe lebocsátkozni képesek voltak. És minő primitiv volt az a buvárkészülék, amelylyel ezt tették! Rouquairol-Denayrouze francia mérnök — ugyanabból a nemzetből származó férfiu, amelyhez a léghajókisérleteket végző mérnök is tartozott — tervezte az első — valljuk meg őszintén — félig-meddig már használható készüléküket, amelynek alapelvét az képezte, hogy megfelelő súlyu teherrel rakták meg a buvárt, hogy a vízben lesülyedhessen és az aërophort, egy légzőkészüléket kötötteka hátára, melynek közvetitéseivel felülről szivatyúztak levegőt a vízfenéken dolgozó buvár réz-sisakjába.

ROUQUAIROL-DENAYROUZE BUVÁRKÉSZÜLÉKE 1900-BAN

Vegyünk még egy példát:

Mi tízezer mértföldnyi távolságban élő ismerőseinket és barátainkat látjuk és halljuk a »telefonofotoskop«-pal tisztán és teljesen; ők már geniális

ötletnek tartották, ha egy berlini barátjuk mekegő suttogását hallották, teszem föl New-Yorkban. Nem kevésbbé érdekes az is, hogy . . .

E percben belépett a Captown-Edinburgh-Légvonalu-Gyors-Repülő-Gépek R.-T.-nak kalauza a fülkébe.

— Bocsánat, uraim, — mondá, — a gondolák egyenlőtlen megterhelése folytán a gép nem működhetik zavartalanul, ami esetleg néhány percnyi késést eredményezne; kérem tehát . . .

— Én minden perc késésért ezer rubel kárpótlást fogok követelni a társaságtól, — szólott Rozgonyi úr, elővéve időjelző készülékét és jegyzőkönyvét.

— Éppen azért kérem az urakat, sziveskedjenek megoszolni; két úr foglaljon helyet a jobboldali üres fülkében.

A következő percben a társaság két tagja átment a jelzett fülkébe és ezzel a társalgás megszünt.

A megzavart egyensúly helyreállván, a »Syrius« száguldva repült tovább a hold bevilágította Smithson-tengeren legközelebbi állomása, Tunisz felé.

Jegyzet.

A tengerészet terén történt legujabb keletü műszaki változások és ujítások ismertetéséhez (például az új szerkezetü ágyúknál, az ujabb robbanó anyagoknál), valamint a számokban kifejtett adatokhoz és méretekhez, továbbá egyes történelmi eseményekhez (a navarini csata példájánál) a kútforrást M. Loir és G. de Caqueray francia tengerésztisztek szakkönyve szolgáltatta. (Jeligéjük: »Tudomány és tőke alkotják a jövő háboruk csapatait«.)

A tenger alatt járó naszádnál ugyancsak a legujabb keletü műszaki adatokat a pólai cs. és kir. haditengerészet műszaki bizottsága által szerkesztett havi folyóiratának (Marine-Technisches-Comite: Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens) Vol. XXIX. 5. sz. füzete szolgáltatta.

Az illusztrációk részben fényképek és eredeti rajzok után készültek, részben angol, francia, német, olasz, spanyol, holland, dán és orosz tengerész-rajzolók eredeti rajzai után. Kilenc tollrajznál báró Koudelka cs. és kir. sorhajó-hadnagy szerzői engedelmével »Unsere Kriegsmarine« cimü művének hasontárgyu rajzai szolgáltak mintául.

Budapesten, 1903 március hónapban.

Dr. Gáspár.

FÜGGELÉK

Minduntalan tapasztalom, mily kevéssé vagyunk tájékozva idehaza a tengerészeti dolgokról. Csak a svájciak meg a szerbek törődnek oly keveset az ő tengerészetükkel, mint mi magyarok. Legkevesebbet tudunk azonban magáról a haditengerészetről, a *tulajdon vízi-haderőnkről.* A legtöbben azt hiszik, hogy csupán egynéhány hajóval vagyunk képviselve a tengerésznemzetek között.

Lockroy, a francia haditengerészet egykori minisztere és kiváló tengerész szakértő, aki személyes tapasztalatokból ismeri a mi haditengerészetünket, a következőleg jellegezte azt: »*Az osztrák-magyar birodalom haditengerészete kicsiny ugyan, de van egy közmondás, amely szerint »a legkisebb üvegben van a legfinomabb parfüm«. Így van ez az osztrák-magyar tengerészettel is. Az egész világon kitünő hire van. Tisztjeiről tudják, hogy kitünően képzettek; hajóik pedig valósággal mintaszerüek.*«

Függelékképpen idecsatolom haditengerészetünk hajóinak a névjegyzékét (a »flotta-listát«), amely megmutatja, hogy nincs okunk restelkednünk a szegénysége miatt; sőt ellenkezőleg büszkék lehetünk reá.

Az osztrák-magyar haditengerészet hajórajának névjegyzéke.

Rövidítések:

Az ütegnél:

A római számok az ágyúk számát, az arab számok azok kaliberét jelentik centiméterekben.

A = Armstrong-
K = Krupp-
Sk = Skoda-
U = Uchatius-
W = Wahrendorf-
gytl = gyorsantöltő-

ágyúk.

gytz = gyorsantüzelő ágyúk 12 centiméter kaliberen alul.
1 = 7 ctm. kaliberü csónak-ágyúk
RA = Revolverágyu.
TL = Torpedo-lancirozó (kilövő).
É = Most építik.

Az építési anyagnál:

A = Acél.
V = Vas.
VA = Acélhajó, külső vasburkolattal.
C = Composithajó; vasszerkezet külső faburkolattal.
F = Fa.

A jegyzetben:

NA = Nikkel-acél.
„*Személyzet*" alatt tisztek és legénység értendők.

I. A flotta hajói.

Csatahajók.

A hajó neme	A hajó neve	Személyzet száma	Hossza	Szélessége	Mélyjárata	Tonna tartalma (Deplacement)	Lóerő	Öv-	Torony- vagy cassamatt-	Válaszfal-	Fedélzeti-	Üteg (Ágyuk száma és minősége)	Gyorsasága (teng. mértföld)	Építési anyag	Vízrebocsátás ideje	Jegyzet
			méterekben					páncél m. méterekben								
Tornyhajók	Árpád	450	108	20	7·1	8340	11900	220	210	200	66	III 24 gytz; XII 15 Sk gytz; II 1; X gytz; X RA; TL.	18	Acél	1901	
	A.	?	119	22	7·5	10640	14000	210	240	200	50	IV 24 gytl; XII 19 gytl; II 1; XIV 7 XII 3·7 gytz; 4 RA; TL.	19	Acél	É	N. A. páncél
	B.	?	119	22	7·5	10600	14000	210	240	200	50	IV 24 gytl; XII 19 gytl; II 1; XIV 7 XII 3·7 gytz; 4 RA; TL.	19	Acél	É	
	Kronprinz Erzh. Rudolf	440	90	19	7·4	6870	6500	350	279	254	69	III 30·5 K; VI 12 K gytl; II 1; XV gytz.	16	Acél	1887	Compound páncél
	Kronprinz Erzh. Stefanie	423	85	17	6·6	5060	8000	230	203	—	25	II 30·5 K; VI 15 K; II 1; XIII gytz.	16	Acél	1887	
	Monarch	426	93	17	6·4	5550	8000	270	270	200	60	IV 24 K gytl; VI 15 K gytl; II 1; XVI gytz.	17	Acél	1895	N. A. páncél
	Wien	426	93	17	6·4	5550	8000	270	270	260	60	IV 24 K gytl; VI 15 K gytl; II 1; XVI gytz.	17	Acél	1895	Nick. A.
	Budapest	426	93	17	6·4	5550	8000	270	270	200	60	IV. 24 K gytl; VI 15 K gytl; II 1; XVI gytz.	17	Acél	1896	
	Habsburg	450	108	20	7·1	8340	11900	220	210	200	66	III 24 gytz; XII 15 Sk; II 1; X gytz; X RA; TL.	18	Acél	1902	
	Babenberg	450	108	20	7·1	8340	15000	220	210	200	66	III 24 gytz; XII 15 Sk; II 1; X gytz; X RA; TL.	19	Acél	1900	
Cassematta hajók	Prinz Eugen	430	73	15	6·2	3550	2700	203	156	119	25	VIII 21 K; VI 1; XI gyt 2.	13	Vas	1877	Vaspáncél 1893-ban uj gépezetet és üteget kapott
	Tegethoff	565	87	19	7·6	7390	8000	369	369	304	76	VI 24 K; V 15 K gytl; II 1; XIX gytz.	15	Acél	1878	
	Custozza	551	92	18	7·5	7060	4400	229	177	152	37	VIII 26 K; VIII 1; XI gytz.	14	Vas	1872	
	Erzh. Albrecht	833	88	17	6·7	5940	3600	303	177	152	37	VIII 24 K; VIII 1; XI gytz.	13	Vas	1872	Kovácsolt vaspáncél
	Don Juan d'Austria	430	73	15	6·2	3550	2700	203	156	119	25	VIII 21 K; VI 1; XI gytz.	13	Vas	1875	
	Kaiser Max	430	73	15	6·2	3550	2700	203	156	119	25	VIII 21 K; VI 1; XI gytz.	13	Vas	1875	

A hajó neme	A hajó neve	Személyzet száma	Hossza méterekben	Szélessége méterekben	Mélyjárata méterekben	Tonna tartalma	Lőerő	Öv- páncél m. méterekben	Torony- vagy cassamatt- páncél m. méterekben	Válaszfal- páncél m. méterekben	Fedélzeti- páncél m. méterekben	Üteg (Ágyúk száma és minősége)	Gyorsasága (teng. mértföld)	Építési anyag	Vizrebocsátás ideje	Jegyzet
Kos cirkáló	E.	—	117	1·88	6·5	7300	13000	210	210	190	36	II. 24; V 19; IV 15 gytz; 2 l; 25 RÁ, TL	21	Acél	É.	
	Kaiser Karl VI.	—	119	17	6·2	6250	12000	220	200	200	32	II 24 K gytl; VIII 15 K gytl; II l; XX gytz	20	Acél	98	N. A. P.
	Kais. u. Kön. M. Theresia	498	107	16	6·5	5200	9000	100	100	100	57	II 24 K gytl; VIII 15 K gytl; II. l; XX gytz.	19	Acél	93	A. P.
	Kaiserin Elisabeth	424	98	15	5·7	4000	8000	—	90	—	57	II 24 K; VI 15 K; II l; XV gytz.	18	Acél	90	A. P.
	Kais. Franz Jos. I.	432	98	15	5·6	4000	8000	—	90	—	57	II 24 K; VI 15 K; II. l: VII gytz.	18	Acél	89	A. P.
Torpedóhajók	Szigetvár	250	92	12	4·3	2300	7200	—	—	—	50	VIII 12 Sk gytz; 8 gytz; IV RÁ TL.	20	A F.	1900	
	Aspern	250	92	12	4·3	2400	7200	—	—	—	50	VIII 12 Sk gytz; 8 gytz; IV RÁ. TL.	20	Acél	99	
	Zenta	292	92	12	4·3	2300	7000	—	—	—	50	VIII 12 Sk gytl; XII gytz.	20	Acél	97	
	Tiger	194	71	10	4·7	1675	4000	—	—	—	—	IV 12 K; X gytz.	18	Acél	87	
	Panther	172	69	10	4·3	1530	4000	—	—	—	—	II 12 K gytl; X gytz.	18	Acél	85	
	Leopard	172	69	10	4·3	1530	4000	—	—	—	—	II 12 K gytl; X gytz.	18	Acél	85	
	Lussin	148	61	8	3·7	1000	900	—	—	—	38	II 15 K; I l; VII gytz.	12	Acél	83	
	Sebenico	146	57	8	3·7	890	900	—	—	—	38	V l; VII gytz.	12	Acél	82	A tüzériskola-hajó mellékhajója
	Spalato	143	55	8	3·7	840	800	—	—	—	38	V l; VII gytz.	12	Acél	79	A torpedoiskola mellékhajója.
	Zara	147	55	8	3·7	840	800	—	—	—	38	V l; VII gytz.	12	Acél	79	

Torpedó-hajók (üzők).

Név	Személyzet	Hossza	Szélessége	Mélyjárata	Deplacement tonnákban	Indító lóerő	Üteg	Gyorsaság tengeri mértföld	Építési anyag	Vízrebocsátási idő	Jegyzet
		méterekben									
Magnet	76	67	8·2	3·3	510	5000	VI gytz.	26	Acél	96	
Satellit	84	67	8·1	2·8	510	4000	IX gytz.	23	Acél	92	
Trabant	84	67	8·0	2·4	540	3500	X gytz	20	Acél	90	
Planet	84	64	7·0	2·5	480	3500	X gytz.	20	Acél	89	
Blitz	66	59	6·8	2·1	360	2600	IX gytz.	20	Acél	88	
Komet	66	59	6·8	2·1	360	2600	IX gytz.	21	Acél	88	
Meteor	66	57	6·8	2·5	350	2600	IX gytz.	21	Acél	87	

Siktengeri torpedó-naszádok.

Neve	Személyzet	Hossza	Szélessége	Mélyjárata	Tonnatartalma	Lóerő	Üteg	Gyorsaság	Építési anyag	Vízrebocsátatott	Jegyzet
Natter		45·9	5·3	1·5	134					1896	
Vipera	21	44·8	4·5	2·6	107	1800	II gytz	26	Acél	98	
Cobra											
Kigyó											
Boa											
Python											

Torpedó-naszádok.

Neme	Neve	Személyzet	Hossza	Szélessége	Mélyjárata	Deplacement	Lóerő	Üteg	Gyorsaság	Vízrebocsátási idő	Jegyzet
			méterekben								
I. osztály	Adler	16	39·6	4·0	1·3		825	II. gytz.	19	1886	
	Falke						825		19	1886	
	Kibitz						1000		19·5	1892	
	Flamingo						900		19	1890	
	Gaukler						900		19	1890	
	Harpie						900		19	1890	
	Secretär						900		19	1890	
	Krähe						1000		19·5	1889	
	Kukuk						1000		19·5	1889	
	Marabu						900			1889	
	Weiher						900			1889	
	Star						1000			1889	
	Rabe		39·0	4·5	1·0	78	100			1888	
	Elster						100			1887	
	Ibis									1887	
	Kranich									1887	
	Reiher								19	1887	
	Würger									1887	
	Bussard						900			1886	
	Condor									1886	
	Geier									1886	
	Habicht									1886	
	Sperber									1886	
	Uhu									1886	
II. osztály	XXIII-tól XXXIX-ig	12	36·0	4·4	1·0	64	700	II. gytz.	18	1887-től 1891-ig.	
	XI-től XXII-ig		32·6	3·5	0·9	47	600	I. gytz.	17	1883-tól 1887 ig.	
	IX től X-ig		30·0	3·3	0·9	37	450	I. gytz.	17	1881	
III. oszt.	II-től VIII-ig	10	26·6	2·9	0·9	27	300	—	15	1878 tól 1881-ig	

Train-hajók.

Neme	Neve	Személyzet	Hossza méterekben	Szélessége méterekben	Mély járata méterekben	Deplacement	Lóerő	Üteg	Gyorsaság	Építési anyag	Vízre bocsátás	Jegyzet
Torpedó szertárhajó	Pelikan	198	85	12·6	4·7	2430	4000	II 15 U; VIII gytz	18	A	1891	Yachtnak is használható
Műhelyhajó	Cyclop	89	70	9·0	5·0	2150	850	II 1	10	V	1871	Olvasztó kemencék; gőzkalapácsok
Anyagszállító hajó	Pola	67	51	4·3	4·3	910	650	II 1	8	F	1870	Hidrografikus kutatási célokra alkalmazzák

Folyami-hajók.

Neme	Tornyok száma	Neve	Személyzet	Hossza méterekben	Szélessége méterekben	Mély járata méterekben	Deplacement	Lóerő	Öv	Torony	Fedélzet	Üteg	Gyorsasága	Építési anyag	Vízre bocsáttatott	Jegyzet
Monitor	2	Kőrös	76	54	9	1·2	448	1200	50	75	19	II 12 K; IV gytz;	10	A	92	
„	2	Szamos	76	54	9	1·2	448	1200	50	75	19	II 12 K gytl; IV gytz;	10	A	92	
„	1	Lajta	63	50	8	1·1	310	700	44	50	25	I 12 K gytl; III gytz;	8	VA	71	1891-ben megújíttatott
„	1	Maros	63	50	8	1·1	310	700	44	50	25	I 12 K gytl; III gytz;	8	VA	71	
Patrull-naszád	—		11	22	3·5	0·8	30	200	—		—	I gytz;	9	A		c, d, e és f építés alatt
Torpedó-naszád	—		10	21	2·7	0·5	75	90	—	—	—	—	12	A		
Monitor	—	M.	—	56	9·4	1·2	440	1400	—	—	—	II 12 gytz; XII Sk; IV RA.	11	A	É	
„	—	N.	—	56	9·4	1·2	440	1400	—	—	—	II 12 gytz; XII Sk; IV RA.	11	A	É	

II. Segéd-hajók különös szolgálatra.

Neme	Neve	Személyzet	Hossza	Szélessége	Mélyjárata	Deplacement	Lóerő	Üteg	Gyorsaság	Építési anyag	Vízrebocsáttatott	Jegyzet
Casemetta-hajó	Kaiser	578	77	18	7·4	5800	3200	X 23 A; VIII 1; XI gytz.	12	Fa	1871	
Fregatta	Radetzky	310	77	14	6·3	3430	3500	XV 15 K; II 1; VII gytz	14	C.	1872	Tüzér-iskolahajó
Vontató-hajók	Triton	31	33	6·4	2·1	180	300	II 1.	9	Acél	1875	Balesetekнél (pl. zátonyra jutás) segíteni küldik.
	Dromedar	28	32	5·4	1·9	175	300	III gytz.	10	Acél	1891	
	Hyppos	19	30	4·7	2·0	97	250	III gytz.	12	Acél	1888	
	Bűffel	19	30	4·7	2·0	97	250	III gytz.	12	Acél	1888	
Szivattyús-hajók	Gigant	25	33	6·4	2·8	260	400	—	11	Acél	1889	Óránkint 1 100 tonna vizet szivattyuzhat tüzvész esetében.
	Pluto	18	27	5·3	2·3	99	200	—	11	Acél	1897	Lekнél 1200 tonna vizet képes kiszivattyuzni.
Akna-rakó	Salamander	24	39	8·1	1·5	268	300	—	10	Acél	1891	
Víz-szállítók	Najad	29	48	7·8	2·7	554	500	—	9	Acél	1891	Ivóvizet destillál a hajók számára
	Nympha	11	27	6·7	1·9	230	95		9	Acél	1894	Édes vizet szállít a kazánok részére.
Vontató	Shun-Yuen	—	—	—	—	180	270	—	—	—	—	

Hajók missiókra, állomási és parti szolgálatra.

Neme	Neve	Személyzet	Hossza-	Szélessége	Mélyjárata	Deplacement	Lóerő	Üteg	Gyorsaság	Építési anyag	Vízrebocsájtatott	Jegyzet
			méterekben									
Fregatta	Laudon	480	77	14	6·3	3430	2600	XV 15 K; II 1; VII gytz.	13	C.	1873	Teljes árbocozat; azaz: mind a három árbocon vannak vitorlarudak
Fedett korvetták	Donau	332	70	13	6·0	2340	1800	X 12 U; I 1; IV gytz.	12	C.	1893	
	Saïda	333	71	13	5·8	2440	1800	XI 15 U; I 1.	12	C.	1878	
Nyilt fedélzetü korvetták	Aurora	211	59	10	4·9	1340	800	II 15 W; V 1; II gytz.	11	C.	1873	Bárka-árbocozat; = a kereszt árbocon nincsenek vitorlarudak
	Frundsberg	211	59	10	4·9	1340	800	II 15 W; V 1; II gytz.	11	C.	1873	
	Fantasie	46	54	5	1·9	330	400	II 15 W; V 1; II gytz.	13	V.	1858	Tengernagyi yacht
Ágyu-naszádok	Zrinyi	210	59	10	4·9	1340	600	IV 15 W; I 1	9	C.	1871	Bárka-árbocozat; = a kereszt árbocon nincsenek vitorlarudak
	Hum	129	53	9	3·8	900	600	II 15 W; I 1.	13	F.	1861	
	Albatros	109	46	8	3·4	570	400	II 15 W; I 1.	8	C.	1873	
	Nautilus	109	46	8	3·4	570	400	II 15 W; I. 1.	8	C.	1873	
	Kerka	102	45	8	3·4	540	250	II 1.	9	C.	1860	Montenegro tengerpartját ellenőrző hajó
Kerekes-hajók	Miramar	153	82	10	4·3	1830	2000	II 1.	15	V.	1872	Csász. és kir. yacht
	Andreas Hofer	70	54	10	3·4	850	350	—	10	F.	1873	—
	Taurus	76	52	8	2·4	550	550	V 1.	10	V.	1877	—

III. Iskolahajók és mellékhajóik.

Iskola	Főhajó	Tengerre járó mellékhajók	Jegyzet
Tüzérségi	„Radetzky" Fregatta	„Spalato" torpedó-hajó „Sansego" ágyunaszád 350 tonna; 260 lóerő; 6 ágyu.	Elszállásolási hajó: Erzh. Ferdinand Max; 5140 ton. 6 nehéz ágyu. A „Ferd. Max" volt az a hajó, mely 1866-ban Sterneck parancsnoksága alatt Lissánál a „Ré d'Italia" olasz páncél fregattát elsüllyesztette.
Torpedo	„Alpha"	„Zara" torpedóhajó	
Hajósinas	„Schwarzenberg"	„Camäleon" és Artemisia" vitorlás-briggek „Bravo" vitorlás-shooner	A Schwarzenberg" az onos az egykori „Dandolo"-val, „Artemisia" és „Brávo" a legrégibb hajóink. Még Velencében épültek 1839 ben.
Matróz		„Mőve" vitorlás-shooner, egykori ágyunaszád, 370 t. II l.	

IV. Leszerelt hajók.

Neve	Neme	Jegyzet
Novara	Volt fregatta	
Fasana	„ korvetta	
Narenta	„ ágyunaszád	
Elisabeth	„ kerekes hajó	Ezen a hajón ment Miksa császár Amerikába
Habsburg	„ páncél fregatta	
Bellona	„ fregatta	

Kép-jegyzék.

Oldal

Hajóra szálló legénység 9
Sorhajó a múlt század első felében 11
Tenger alatt járó naszád 13
Ő felsége vitorlás korvettája: „Mőve“ 15
Vitorlás hadihajók a XVI. századból 19
Manöverező hajórajnak a sík tengerre hozzák a postát 22
Hajóparancsnok 23
Szirt mellől elvontatják a hajót 25
Csónakra bocsátják a vontató horgonyt 29
Vitorlák kezelése a fedélzetről 29
Tiszti kabin 30
Gyönge szél baloldalról 35
Versenyfutó vitorlás yachtok 39
A „Zrinyi“ útja a Sárgatengeren 41
A „Zrinyi“ útja a Földközi tengeren 42
Logg! (Gyorsaságmérés) 43
Pár percnyi pihenés 45
Az előárbóc sudár-vitorláján 47
Életmentés a tengeren 49
Mélységet mérő matróz 56
Ebéd a fedélzeten 57
Piccinics kizökkent az ágyából 62
Magyar fiúk 63
Legénység nyári és tropikus öltözetben 64
A kötélhágcsókon felkúszó legénység 67
Tengeri fürdő 69
Mórajáték 70
Csónakra szálló matrózok 72

Oldal

Úszólecke a szárazon 73
Ötárbocos vitorlás hajó 79
Hétárbocos vitorlás hajó 81
A passzátban. Szél hátulról 83
Őrtiszt a parancsnoki hidon, nehéz viharban 85
Vitorlák felgöngyölése 88
Tajfuntól megtépett vitorláshajó 90
Fűtik a kazánokat! 91
Szélrózsa 95
Veszedelmes szomszédság 97
A ciklonban 101
Elsőosztályu csatahajó teljes gőz alatt 109
Napi foglalkozás egy csatahajó fedélzetén 111
Előkészület a szénberakáshoz 115
Szénberakás 116
Fehérnemümosás szénberakás után 117
Gázsikiosztás 122
Mosakodás a fedélzeten 125
„Zátonyon" maradt matrózok 127
Legénység az ebédnél 129
Óceánhullámok enyelgése 133
Páncél-flotta manöverek nehéz viharban (melléklet) . . . . . —
Legujabb keletü páncélos cirkáló 136
Ostromzárt áttörő hajó bombáztatása 141
Tengerész-tüzérségi manőverek ő felsége jelenlétében 144
Cirkáló torony- és sorhajók 145
Régibb páncél-fregatt ágyú-ütegje 149
Exerticium 27 cm. kaliberü ágyúkkal 153
„Szigetvár" osztrák-magyar cirkáló 155
Elsőosztályu cirkáló 160
Japán torpedó-vadászok üldöznek kinai torpedó-naszádokat 163
Villamos projektorok által közrefogott ellenséges hajó 167
Elsőosztályu torony-csatahajó 168
Torpedó-naszád fedélzete 170
Torpedó-flotilla áttöri páncélhajók csatasorát 173
Dávid és Góliát 175
Torpedó-naszád a felfordulás pillanatában 177
Előkészületek éjjeli támadásra 180
Tenger alatt járó torpedó-naszád egész hosszában a felszínen 183
Felszínre emelkedő tengeralatti naszád az összeütközés veszélyében 185
Tenger alatt járó naszád, amelynek periscopja kiáll a vízből 186
Megtévesztett csatahajó 187
Tengeralatti naszád félig a víz szinén 190

Oldal
Defilé Miklós cár és Loubet köztársasági elnök előtt 195
Szalutálás a vitorlarudakon. (Raaen-Salut) 199
Páncélhajó lobogódíszben 203
Flotta-szemle a spitheadi kikötőben. (Melléklet) . . . . . —
Tisztelgés a csónakban 209
II. Vilmos császár és kisérete csónakban 211
Páncél-flotta lobogódíszben, amint szalutot lő 215
A „Kaiser Wilhelm II.“ 223
A „Celtic“ angol személyszállító 225
A „Deutschland“ 227
Az első osztály fedélzetén 235
Hangverseny és kivilágítás a kikötőben 237
A III-ik osztály utasai 239
Sziklához vert teherhajó 245
Teherhajók a belső kikötőben 247
Osztriga-halászat 251
A sülyedő hajó személyzete búcsúzik a kapitánytól 255
Az élő rakományt vízbe dobják 259
Égő petroleumhajó 263
Menekülés az égő hajóról 265
Hajóroncs a zátonyon 273
A Shab-Ali szirteken 274
A Dsebel Zogoor szirteken 276
Világító-torony a sik tengeren 277
Pilot a Verestengeren 281
Világító-torony 282
Világító-torony belseje 284
Cap-Matapan alatt 289
Rapporton 290
A szakács zsírt merít 293
Tengerésznövedékek 295
A „Nostromo“ 296
Szórakozás az iskolahajón 297
Parthoz vers teherhajó 303
Mentés a tengeren 305
A „Bourgogne“ sülyedése 307
A „Bourgogne“ és a „Cromarthishire“ összeütközése 309
Kazánrobbanás 311
Menekülés az árbocokra 312
Árbocról-árbocra 313
Az elsülyedt „Gneisenau“ 317
Mentés a tengeren 319
Főmandarin a palankinban 321

Oldal
A „Zrinyi" útja a Yangcén 322
Kinai tisztikar 325
„Németek a frontra!" 327
A modern Kinából 331
Kirakatok és nézők 334
Kinai és japán tisztek mérkőzése 338
Japán tengerésztiszt 339
A „Fölkelő nap" 340
Japán hadihajó parancsnoki hidján 341
Ellenséges hajó bombázása 343
Szénberakó kulik 349
Holdvilág 356
Hongkongi skótezred 361
A bengál hadseregből 369
Imádkozó indiai csapatok 370
Utcai élet Soulban 375
Előkelő épület Soulban 376
„Mi a menykőt csinál ez a fehér ördög?" 377
Kalapviselés Koreában 379
Madárvilág a zátonyokon 381
Vitorlák alatt a dagály ellen 383
Jelzőkészülékkel fölszerelt bója 391
Bójához kötik a hajót 392
Beteglátogatás csónakon 398
A bennszülöttek csónakján 399
Nagyapa és unoka 404
A született tengerész 406
A leendő tengerészek 407
A megleltt tengerészek 409
A gépházban 413
Matróznövendékek 417
Esti kép a kikötőben 429
Jön a cápa! 432
Ebédelés viharos hullámjárásnál 443
Samoai lányok 448
A pilot csónakba száll 451
A pilot naszádja 454
Eskü a lobogóra 458
Nincs lehetetlenség 461
Egyenlőtlen elosztás 462
Növendégek a hajón 463
A függő-ágy felgöngyölése 465
Hat óra vasban 466

Oldal
Egy modern tengeri rabló 467
Fiatal malayi fiu 469
Fiatal siami leány 470
Fiatal samoai leány 471
A sziklatetőn 476
A dagály nő 476
Az elborított szirt 477
Az égve maradt Bunsen-lámpa következménye 485
Kormányozható léghajó gépezete 1900-ból 490
London ezer méterről nézve 492
Léghajókisérletek 1900 ban 494
Kormányozható léghajó 1900-ból 503
Buvárkészülék 1900-ban 505

Negyvenezer mértföld

vitorlával és gőzzel

Irta dr. GÁSPÁR FERENC

3 kiadás. ——— Száznál több képpel.

Fűzve 10 kor. Díszkötésben 13 kor.

DEBRECENI EGYETEMI KÖNYVTÁR
Leltári szám 16150 / 1954