Dr. GÁSPÁR FERENCZ

A·FÖLD·KÖRÜL·

GÁSPÁR FERENC
A HOLD KORÚL

A FÖLD KÖRÜL

UTLEIRÁS HAT KÖTETBEN, KÖRÜLBELÜL 1200 KÉPPEL,
SOK SZINES ÉS SZINEZETLEN MŰMELLÉKLETTEL

IRTA

DR GÁSPÁR FERENCZ

V. CS. ÉS K. FREGATT-ORVOS

VÁMBÉRY ÁRMIN ELŐSZAVÁVAL

A TENGERÉSZET LOVAGKORA

BUDAPEST, 1907.

SINGER ÉS WOLFNER KIADÁSA

VI., ANDRÁSSY-ÚT 10. SZÁM

A TENGERÉSZET LOVAGKORA

IRTA

DR GÁSPÁR FERENCZ

V. CS. ÉS K. FREGATT-ORVOS

165 KÉPPEL,
11 MELLÉKLETTEL

5467-1918

BUDAPEST, 1907.
SINGER ÉS WOLFNER KIADÁSA
VI., ANDRÁSSY-ÚT 10. SZÁM

~~1231~~
103577

A „HÉT ÉV A TENGEREN“
MÁSODIK TELJESEN ÁTDOLGOZOTT KIADÁSA.

Hornyánszky Viktor cs. és kir. udvari könyvnyomdája Budapest.

ELŐSZÓ.

Midőn mintegy tíz évvel ezelőtt váratlanul megpillantottam e könyv elődjét, Negyvenezer mértföld vitorlával és gőzzel czímű művemet, a melyet a kiadó annak idején meglepetésül tett íróasztalomra, valósággal meghökkentem. A terjedelmes mű vaskossággа olyanforma benyomást tett reám, mint a középszerű úszóra valamely szerencsés véletlen folytán bravurosan megtett nagy úszás; úszás közben egyszer sem nézett vissza és csak a 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, a midőn megismertem 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 kaleidoszkop: a tengerészélet. Igen sok hiányzott még abból a könyvből, a mit nagyon szerettem volna benne látni.

Szerencsére alkalmam volt azt egy-egy részlettel kiegészíteni, a mennyiben minden újabb kiadásnál megtoldottam, kibővítettem. Évek multak el azóta, hogy utoljára toldhattam meg. De ezen idő alatt több ízben írhattam 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 mult évtized tengeri háborúi: a chilei fölkelők harcza, a japán-

khinai ütközetek, a spanyol-amerikai és az orosz-japán háború. 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 alkalomadtán megjelent ismertető czikkek összegéből jött létre ezen mostani művem: Hét év a tengeren.

Ezúttal nem a vaskossága lesz az, a mi meg fog döbbenteni; ellenkezőleg: a fogyatékossága, a hiányossága. Látni fogom, milyen gyenge voltam, milyen kevés szaktudással bírtam ahhoz, hogy ezt a számtalan ágazatú, nagyszabású, változatokban gazdag és gyönyörű 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 a mint én nem terveztem ezt a művet szakkönyvnek, éppen olyan kevéssé fogja azt az olvasó olyan 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, a kit hivatása, foglalkozása huzamos időre, évekre köt a tengerhez. Ehhez pedig mint orvosnak jogom van. Sőt elsősorban nekem mint orvosnak, van hozzá legtöbb jogosultságom.

Másrészt azonban van egy kötelesség is, a mely ezen lépésre késztet: a hazafiúi kötelesség.

A magyar irodalom — sajnos — nagyon szegény a tengerészeti irodalomban. Jóformán nem is tudom, hogy általában létezik-e eredeti magyar mű, a mely 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, francziák, németek, olaszok műveit, azokat a lelket gyönyörködtető, szivet és elmét tanítva szórakoztató könyveket, a melyeket angolok, francziák írtak a tengerről, a mely könyveket, a szépért, dicsőért,

nemesért és férfiasért hevülő és lelkesülő ifjúság olvashat, akkor sajnáltam ifjúságom elmult éveit. Nekem, a magyar fiúnak, nem adatott abban rész, nekem nem volt módomban az én könnyen hevülő és lelkesülő koromban ezekben a lelki gyönyörűségekben részt vehetni. Én nem olvashattam — tengerész-műveket. (Még ma is sajnálom ifjúkorom ezen pótolhatatlan veszteségét.)

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

Az a kétszáznál több levél, a melyet 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 pozitivusan érzett hiányt pótoltam — habár csak töredékekben, — a mikor a tengerről, a tengerparttól ezer mértföldre lakó embert is minden időkben a legnagyobb mértékben érdeklő tárgyról írtam.

Másik bizonyítéka volt az a néhány tuczat ifjú és fiatalember a társadalom különböző osztályaiból: gimnazisták, egyetemi polgárok, kereskedők, iparos ifjak, a kik tanácsért és útbaigazításért folyamodtak hozzám azzal a kérdéssel, hogy: „tengerre akarnak menni; tengerészek akarnak lenni; mit tanácsolok?"

Apák is jöttek hozzám fiaikkal. „A fiú olyan rossz, — beszélte a kétségbeesett apa, — hogy már nem tudja, mit kezdjen vele. Nem tartom-e helyesnek, hogy beadja a tengerészethez — javítás végett." Ime, milyen ferde fogalom, milyen nagyfokú 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; a kinek helyén van az esze, meg a szíve; a kiben van elegendő erkölcsi erő, hogy eredménynyel küzdjön meg a reá nehezedő kötelességekkel.

A tanácsot kereső ifjúságot nem a külföld vagy az exotikus országok kalandos élete utáni vágyódás hozta hozzám. Ha akadt

köztük olyan, a kin észrevettem a — kivándorlási szándékot vagy hajlamot, azt teljes erőmből lebeszéltem, valósággal visszariasztottam terve végrehajtásától. A ki 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, a mikor láttam, hogy nehéz, küzdelemteljes és akárhányszor életveszélyes helyzetekben, továbbá a szigorúan fegyelmezett szolgálatban és a lemondásokban olyan gazdag életmódban menynyire megállja helyét a magyar fiú. A haditengerészet sokágazatú szolgálatában monarkhiánknak ugyancsak sok nemzetiségű fiai, mintha valami velökszületett különös képesítéssel vagy hajlammal bírnának, mindig bizonyos irányban felelnek meg teljes mértékben.

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

A ki magyar fiú volt velem, azokat nagyobbára vagy az árboczokon láttam — és azoknak is mindig legmagasabb vitorlarúdján — vagy pedig az ágyúknál, a melyekhez rendesen a legénység legintelligensebb részét osztják be.

De lett légyen a magyar magasabbfokú szolgálattal megbízott tiszt, akár csak altiszt vagy egyszerű matróz, gépész, vagy búvár, fegyverkovács, pattantyús vagy torpedista, mindenkor és mindenütt derekasan megállotta a helyét. Azonkívül tisztességtudó, jól fegyelmezett, türelmes és engedelmes, könnyen és kevéssel megelégedő

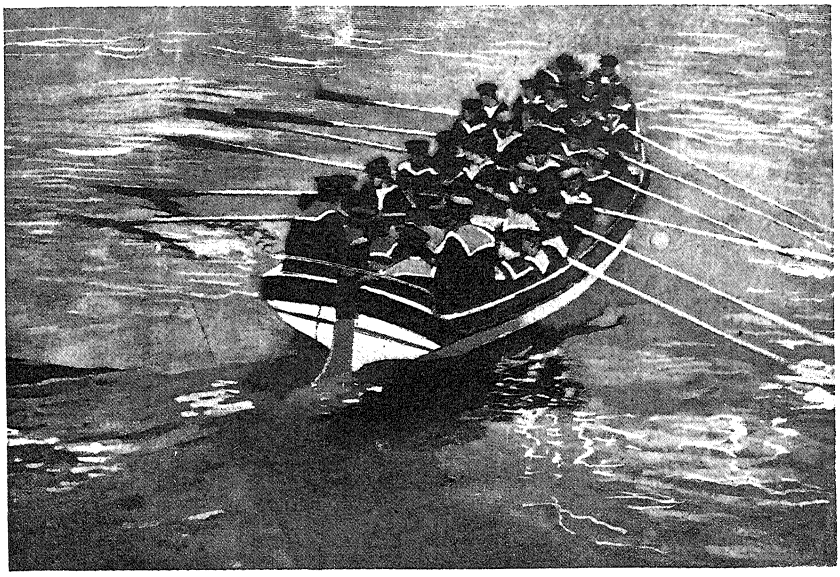
és a mi egyik legkiválóbb jellemvonása: magyar lelkületének megfelelően hű bajtárs és kitűnő czimbora.

Ime, ezek azok a tulajdonságok, a melyeknél fogva valósággal rátermettnek tartom a magyart a tengerre. Szívemből óhajtom, hogy bárcsak nagyobb számmal látnók őket ott! És ha ezeknek a soroknak, ennek a könyvnek nem lesz más eredménye, csak az, hogy olvasásának benyomása alatt csak egy tuczat magyar fiút terelek a tengerre, meg leszek elégedve. — Missziót teljesítettem!

ELSŐ RÉSZ.

I.

A HADITENGERÉSZET LOVAGKORA.



HAJÓRA SZÁLLÓ LEGÉNYSÉG.

A „SIRÁLY"-ON.

Arma virumque cano . . .

Egy nemrég elmult dicsőséges korszak emlékezetét akarom nem ugyan megörökíteni, hanem csak igénytelenül, halványan elmosódó nagy vonásokban megrajzolni: a vitorlás hadihajók letünt korszakát, a tengerészet lovagkorát. A kovás puska sírjára Manlicher dobta az utolsó rögöt, a vitorlás fahajót pedig a tenger mélyébe sülyesztette a gőzzel hajtott pánczélos hajó. Columbus és Magelhaes dicsőségét elvitatta a „stabilimento tecnico" meg Gustav Zédé, franczia 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. A hogy a haditengerészet lassankint törülte

vitorlás hajóit a „fiotta-listából“, ugyanolyan mértékben tünt és enyészett el a lovagkor is a tenger színéről. Azt a kort értem, a mely szépnek tartotta az izomerővel párosuló vakmerő bátorságot és dicsőségesnek az eredményhez vezető küzdelmet olyan veszedelmekkel, a melyek a közönséges emberi erőt túlhaladják, az életet koczkára teszik s a melyek a lovagiasságot, a bajtársias együttérzést, valamint az átöröklött hagyományokat becsben tartják.

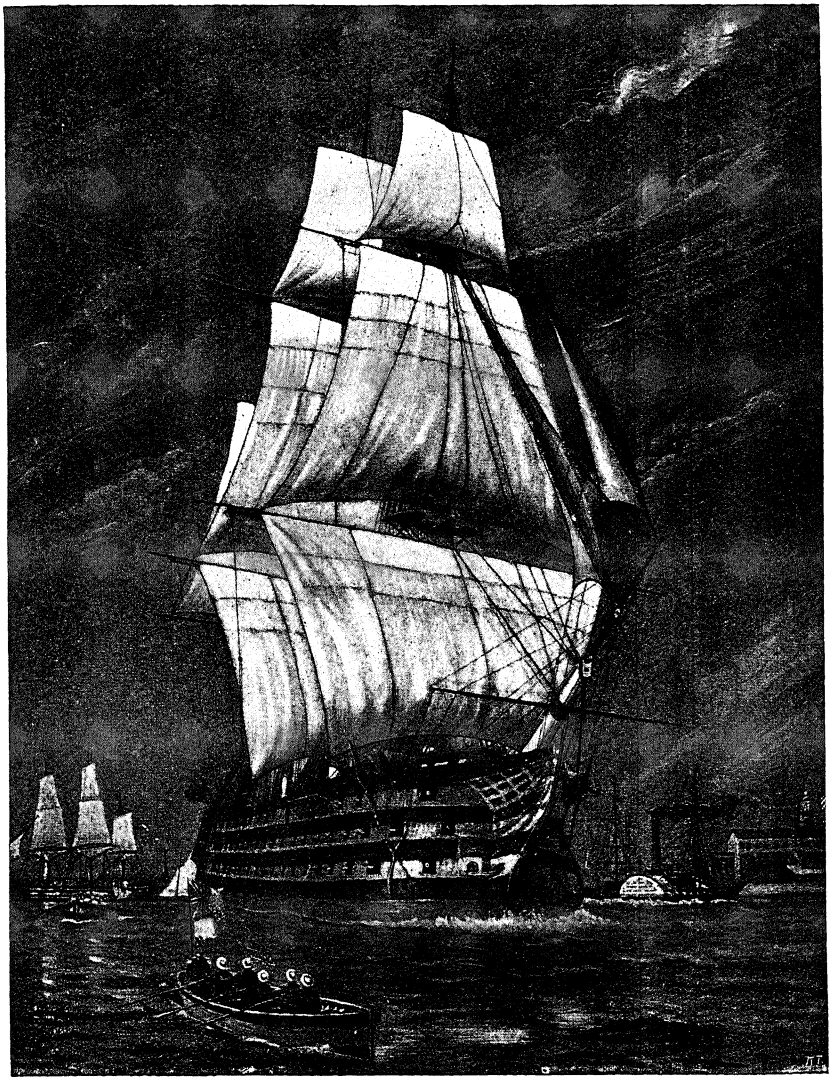
Szép és dicső a pánczélos hajók missziója is, valamint a rajtuk szokásos életmód; de az elmult vitorlás korszak küzdelmes, veszedelmes, lemondásokban és nélkülözésekben gazdag, mindenek fölött pedig gyönyörűséges életével föl nem ér.

Az örömnek és a büszkeségnek egyik árnyalatával gondolok arra, hogy én még hallottam ennek a korszaknak a hattyúdalát; hogy részese voltam még teljes életerőtől duzzadó korának és sajnálkozva látom, mint pusztul el és tünedez nyomról-nyomra évezredes dicsőségének végtelen színteréről: a tengerről! . . .

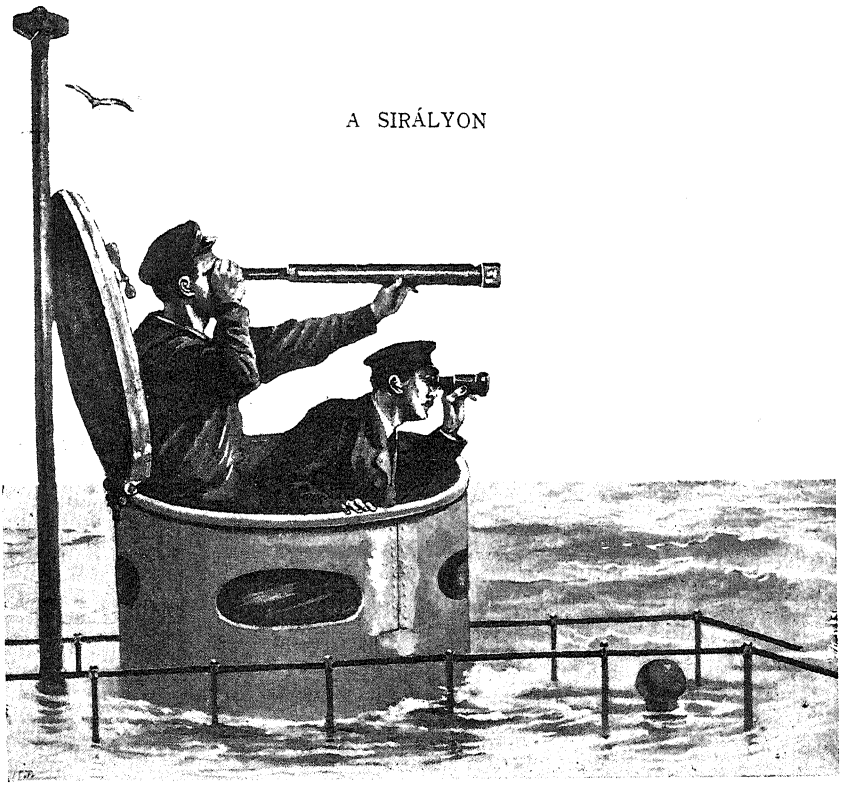
*

A 80-as évek közepén kerültem a haditengerészethez, mint cs. és kir. korvetta-orvos. Bevonulásomkor véletlenül egész flotta horgonyzott a főhadi-kikötőben; annak sorában az akkor „modern“ pánczélos hajóknak számos hatalmas példánya is. Az óriási változás jellemzésére, a mely ezen utolsó tizenöt év alatt a hadihajók természetrajzában lezajlott, elég lesz, ha felemlítek annyit, hogy az akkori félelmetes és rettegett pánczélos hajók ma — tizenöt évvel később — legföljebb csak mint ócskavas értékesíthetők.

Tengerészeti tapasztalataim ezen időtájt még nagyon fogyatékosak voltak. A legnagyobb víz, a mit a tenger előtt megismertem, a Szamos volt, meg a Duna Wien alatt. Hajózási tapasztalataim pedig ott állottak, a hol még diákkoromban a hazulról elcsent kenyérdagasztó teknőben tettem többi diák-tengerész pajtásom társaságában nagyobbszabású kirándulást a Krasznán, a



SORHAJÓ A MULT SZÁZAD ELSŐ FELÉBEN.



TENGER ALATT JÁRÓ NASZÁD. ŐRTORNYÁVAL EMELKEDIK A VÍZBŐL.

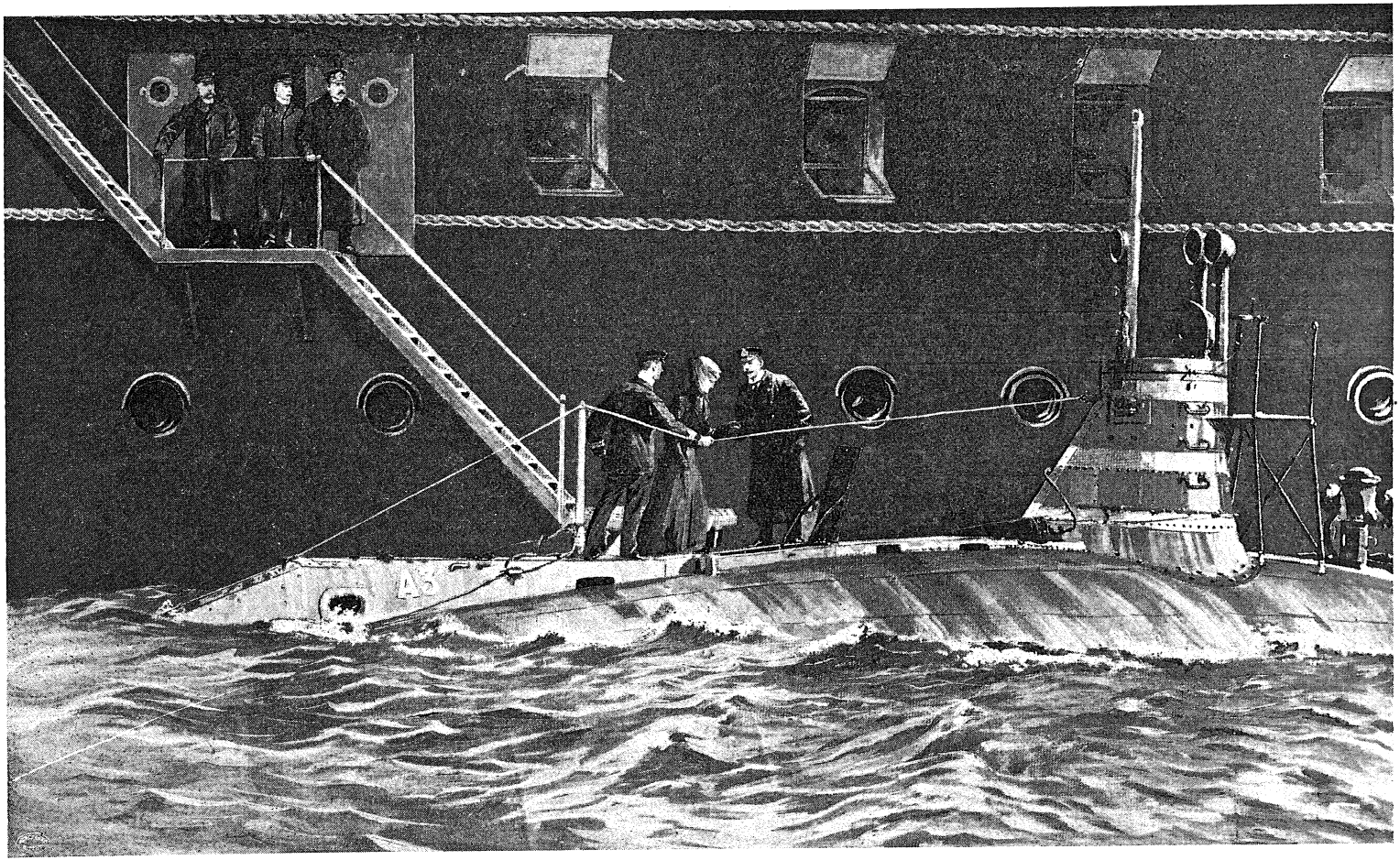
malomtól le egészen a Domby-kertig. Ennélfogva, a hogy most először néztem a tengerpartról a kikötőben pezsgő hajós életet, ahhoz való igényeim és hozzá szálló kívánságaim is csekélyebb mérvűek voltak. Nem azokra az otrombatestű, fekete kolosszusokra kívánkoztam, egészen másra vágyódtam én. Gyönyörű, karcsú testű, nyúlánk árboczú hajó — a „Mőve“ („Sirály“) — horgonyzott ugyanis a kikötőnek kissé félreeső helyén. Ez a könnyű testű kis fahajó a hattyú könnyűségével himbálózott a gyengén hullámzó víztükrön; szédítően magas árboczain a tömérdek hatalmas kötél olyan feszesre volt meghúzva, mint a hegedűn a húrok. A vízre bocsátott hófehér kis csónakokkal olyan benyomást tett reám, mint a fiatal szép mama, a ki sétálni viszi apró gyermekeit. Ez a hajó volt az én első szerelmem, ő volt az én vágyaimnak netovábbja. Gyermekkorom elhalványult ábrándjai, ifjúkori olvasmányokból megmaradt ideáljaim ilyen karcsú, nyúlánk vitorláshoz füződtek. Sejtelmem sem volt előbb arról, hogy milyen a vitorlás hajó és hogy hogyan vitorlázik; életemben ezúttal láttam először árboczot, vitorlát, kötélhágcsót, igazi evezőt és eleven matrózt: az

egykori álomképek, mintegy varázsütésre, ilyen csábítóan gyönyörű alakban öltöttek testet a „Sirály"-ban. Hát még mikor megtudtam, hogy a „Sirály" — sóner! Ez a fogalom ugyanis magába foglalta számomra mindazt, a mi regényes, fantasztikus és misztikus!

A karcsú sóner azonban tovább is megmaradt álomnak. Tudtam, hogy mint fiatal orvosnak, mint kezdő tengerésznek, nagy pánczéloson kell majd megtennem az első lépést a tengeren, a mennyiben mint másodorvos, idősebb és már „tengerszilárd" (see-fest) tengerészorvos oldalán valamely vértes-hajó fedélzetén tanulom majd meg, hogy mi a kötelességem és azon ismerkedem meg a tengerész-élettel.

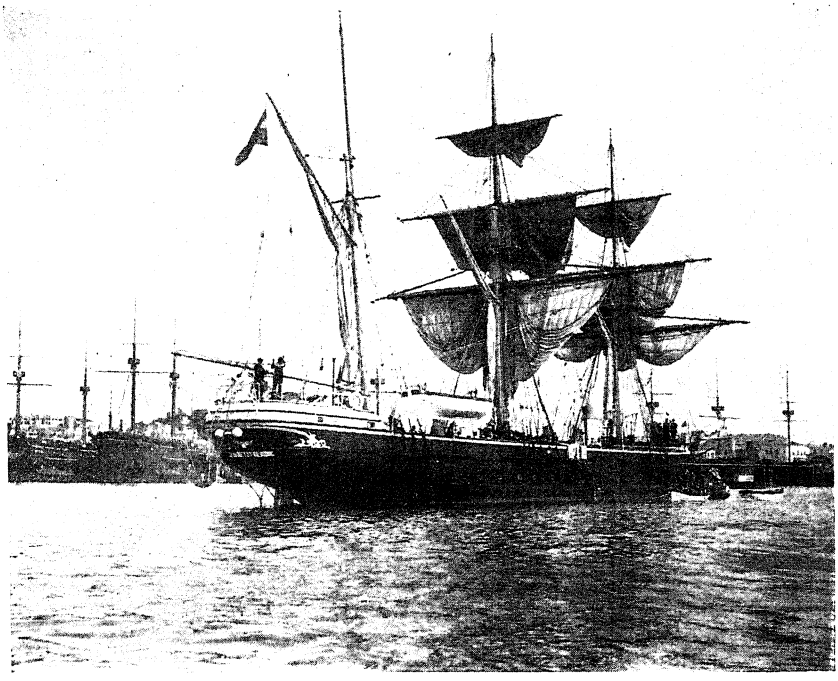
Képzelhető tehát az én meglepetésem és örömöm, zavarom és kapkodásom, mikor — alig néhány héttel bevonulásom után — a tengerész-kaszinó egy tánczestélyén, éppen két lancier-figura között, „szolgálati jegyet" kézbesítenek nekem, a melynek meghagyása értelmében: sürgősen jelentkezzem szolgálatom megkérdése végett a „Sirály"-on!

1885-ben léptem először a vitorlás „Sirály" fedélzetére és azt éreztem akkor, a mit érezhet mindenki, a ki nem csupán az ifjúkor ábrándjait, hanem a gyermekkori vágyódását és férfikora kijelölt küzdőterét látja megvalósulni. A hogy 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, a minő akár Columbus idejében lehetett. A nyolczvanas évek tengerészetében még nagyon sok vonás volt a kétszáz év előtti tengerészetből. A XVII. század elejétől a XIX. század végéig megmaradtak ugyanabban a formában, a sorhajók, fregattok, korvetták, kutterek, brigantinok, sónerek és luggerek. Az 1870-ben épült fahajó alakban, fölszerelésben és vezetésben alig különbözött az 1670-ben épült hajótól. Ha egy tengerész, a ki még XIV. Lajos korában vezényelt hajót, valamilyen csoda folytán kétszáz évvel később



PÁNCZÉL-HAJÓ OLDALA MELLETT FELSZINRE JÖTT TENGERALATTI NASZÁD. (AZ ANGOL KIRÁLYNÉ LÁTOGATÁSA A NASZÁDON.)

feltámadt volna a sírjából és részt vett volna az 1827-iki tengeri csatában Navarin mellett, ez a kétszáz évvel utóbb a halottaiból feltámadott tengerész a legnagyobb lelkinyugalommal foglalhatta volna el helyét a parancsnoki hídon. Ugyanazokat a vezényszavakat használhatta volna 1827-ben, mint 200 évvel azelőtt; az ágyúit ugyanolyan manöverezés mellett süthette volna el, mint hajdanában (és nem több kárt tett volna velük, mint hajdanában)



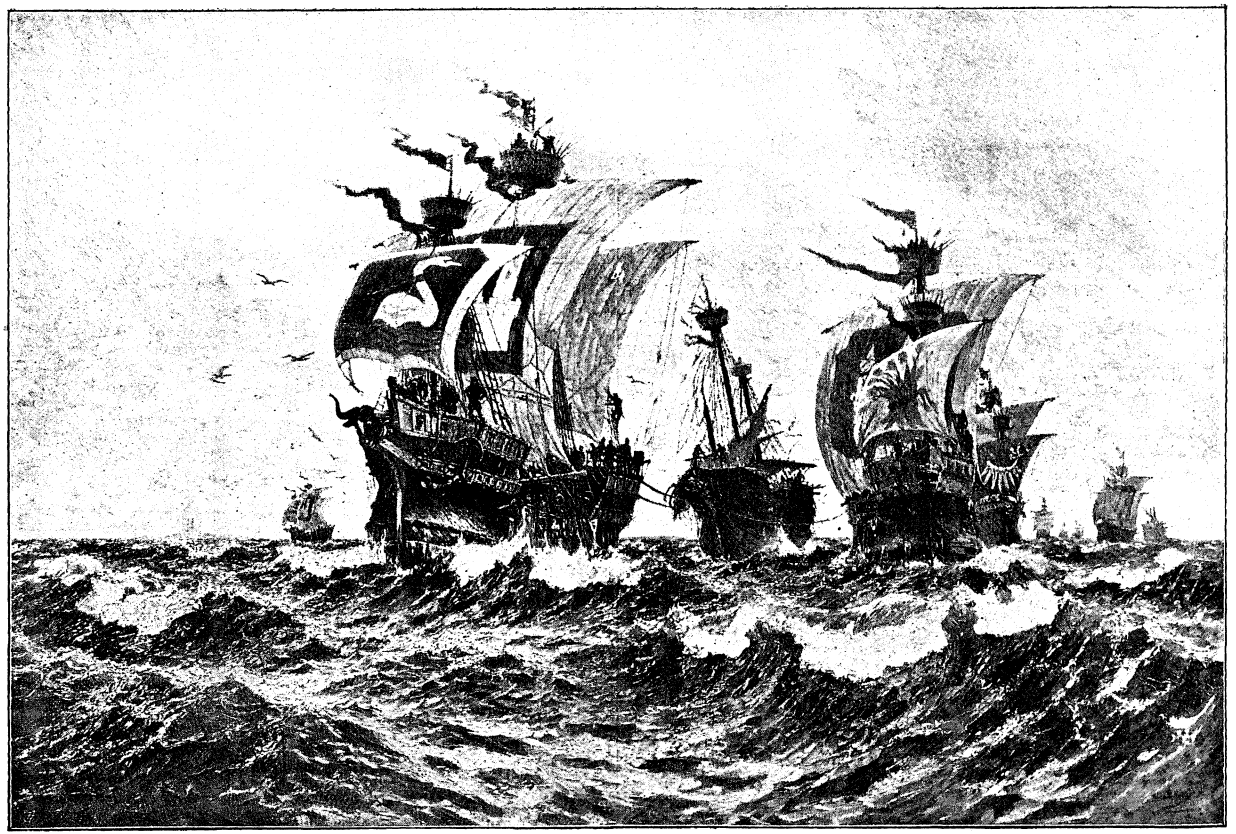
Ő FELSÉGE VITORLÁS KORVETTÁJA: MÖVE.

és ha hajójával beosztották volna a flottába együttes manöverezésre, legkevésbbé sem lepték volna meg a kapott parancsok, a szokásos jelzések: a kétszázéves álomból fölébredő tengerész minden tűnődés nélkül eleget tehetett volna a parancsoknak.

És most vegyünk egy másik, példát. Mondjuk, hogy egy tengerész, a ki harmincz-harminczöt évvel ezelőtt hagyta ott a tengerészetet és valamilyen sajátságos körülménynél fogva ezen idő alatt semmi hírt sem kapott a tengerészet köréből, harmincz évvel

később, egy véletlen folytán újból valamely főhadikikötőbe kerül: hogy bámulna és hogy csodálkoznék ez a tengerész! Azt fogná hinni, hogy álmodik. Olyan dolgokat és tárgyakat találna a kikötőben, a melyekről fogalma sem volt. A toronymagasságú árboczok helyett füstöt okádó, óriási fekete kürtőket lát; a karcsú, könnyű hajók helyén otromba, óriási, fekete aczéltömegeket; az „árboczkosár" helyén pánczéllal védett kis tornyokat, a melyekben karcsú, gyorsan tüzelő „ágyúcskák" vannak elhelyezve. Parányi, fekete ördögök, mint a gyíkok siklanak hihetetlenül gyors mozgással ide-oda a kikötőben. Ezek a torpedók. Sőt a fekete, apró ördögöknek némelyike hirtelen el is tűnik a tenger színéről és csak egy vagy két órával később jön ismét a felszínre ezer vagy kétezer méternyi távolságban. Ezek a tenger alatt járó naszádok. Az előtte ismeretes egyetlen világító eszköz, az olajlámpa helyett, most vakítóan erős, fehérfényű világítást lát, a mely ezer, sőt tízezer olajlámpa fényénél is erősebb fényt áraszt. Száz és száz olyan erőt és elemet talál a hajók szolgálatában, a melyről néhány évtizeddel előbb alig hallott egyebet a puszta nevüknél. Gőz, villamosság, dynamók, elektromotorok, komprimált levegő, hidraulikus erő, mindezek olyan új és ismeretlen fogalmak a harmincz év előtti tengerész előtt, 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 végczélja felé. Nemcsak az utolsó évtizedek tudományos fejlődése és annak alkalmazása a tengerészet dolgaira volt az, a mi 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 ragaszkodott volna a régi szokásokhoz és hagyományokhoz, hanem mintegy magától értetődőleg csak folytatta azokat,



VITORLÁS HADIHAJÓK A XVI. SZÁZADBÓL.

mint olyanokat, a melyek 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 Fiuméba, ugyanakkor egy másik jármű teljesen rabszolgája az elemek egyik legmegbízhatatlanabbjának: a szélnek? Ha fúj a szél, akkor halad a hajó, ha nem fúj a szél, akkor áll a hajó. Ha a hajó északnak tart, a szél ellenben északról fúj, akkor az a hajó mehet délre, délnyugotra, vagy bárhová, csak éppen oda nem, a hová menni akar, vagy a hová eljutnia kellene.

Hát az nem darab középkor, hogy aránylag olyan „rövid" utat, a milyen például Lisboától Valparaisóig, a melyet a czél- és öntudatosan előrehaladó gőzös megteszen huszonnégy-huszonnyolcz nap alatt, vitorlával, az ember bizonytalan tartamu időben, néha bizony százhúszszáznegyven nap 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, a mikor a Dániában csinált vaj éppen olyan friss állapotban érkezik meg a hongkongi skót ezred tisztikarának asztalára, mint a San Franciscóból ugyancsak odaszállított csemegeszőlő, ugyanakkor 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, a ki szélcsendes időben a frissen megnyitott hordóktól egy mértföldnyi távolságon belül tartózkodott valaha!

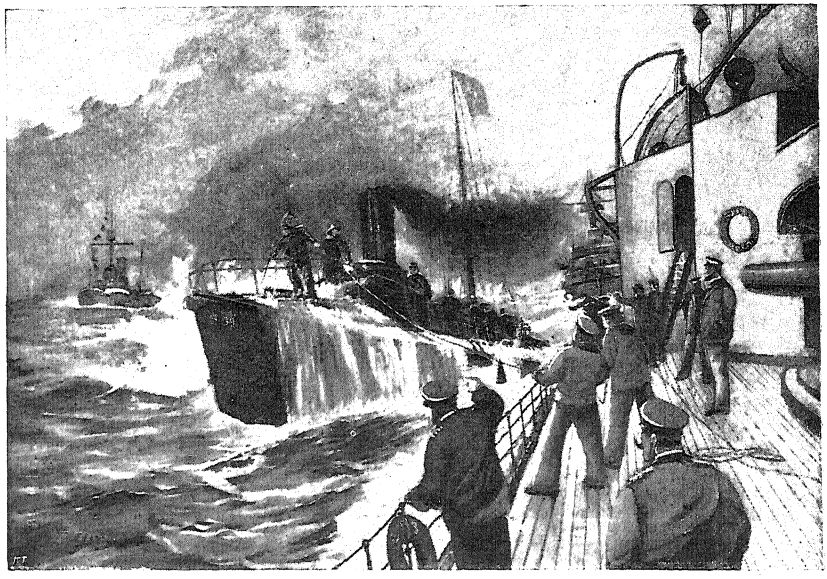
Columbusék, meg az elődeik, nemkülönben az utódaik is, hordókba zárt ivóvízzel látták el magukat az útra. Hogy ezt a hetekre, akárhányszor hónapokra is szükséges ivóvizüket némileg ihatóvá tegyék, széndarabokat dobtak a hordókba. Húsz évvel ezelőtt (de sőt még tízzel is!) úgy láttuk el magunkat vízzel, hogy egy rengeteg nagy csónakot bevontunk tartalékvitorlával, telemertük valamelyik parti forrásból, a hajón átöntöttük vas-kasszonokba, a honnan homokrétegeken átszűrődve állott a személyzet rendelkezésére. De

nem — „à discretion“. Óh nem! A csap mellett őr állott, 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 hajók a víznek partról való felvitelére már nincsenek rászorulva. Ilyen hajókon a tenger vizéből desztillálhatják az ivóvizet. Igaz, hogy a lepárolás folytán minden „sava-borsától“ megtisztított és megfosztott víznek sajátszerűen furcsa, hogy úgy mondjam: „ízetlen“ íze van s gyorsan válik nyúlóssá meg poshadttá és úgy megfekszi a gyomrot, mint valami nehezen megemészthető eledel, de másrészt megvan az az óriás előnye, hogy bármilyen mennyiségben előállítható és hogy ragályos betegség, mint például tifusz, dysenteria, malaria, stb. nem jut 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 lehetnénk félóra alatt, így pedig



MANŐVEREZŐ HAJÓRAJNAK A SÍK TENGERRE HOZZÁK A POSTÁT.

HAJÓPARANCSNOK.

isten tudja meddig — talán még napokig — elvesztegelhetünk egy helyen és ehetjük tovább is a páczolt húst, a kőkemény „galettát“ (kétszersültet, a mi mindennapi kenyerünket) és ihatunk rá „friss“ vizet, a melyet még az Ombla völgyében szereztünk be — két-három héttel ezelőtt.

Pedig be szép volna, ha odabenn lehetnénk a kikötőben; mennyi gyönyörűség vár ott az emberre: friss kenyér, friss hús, séta a parton, a Stradonén; jó hosszú séta, a mely alatt az embernek a fedélzet ágyúi, csónakjai és árboczai között elzsibbadt izmai és ízületei fölengednének újból egy kicsit. Sőt, Isten bocsássa meg szerénytelen kívánságomat, — talán még levelek és újságok is várnak ott reánk!

Ez utóbbiakra gondolhatott parancsnokunk is, az az áldottszívű, gyermeklelkű, igazi gentleman is, a kiért feleség és három gyermek imádkozik odahaza a polai Monte Zarón. Mikor ugyanis belátta, hogy hiába vár a szélre, olyan parancsot adott ki, a mely parancs 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! (Kapaszkodni.)

(Hálás kötelességemnek tartom, hogy ezen a helyen megemlékezzem ezen egykori parancsnokomról, a kinek segítő és támogató vezetése mellett tettem meg első lépésemet a tengeren és a ki „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 sorhajó-

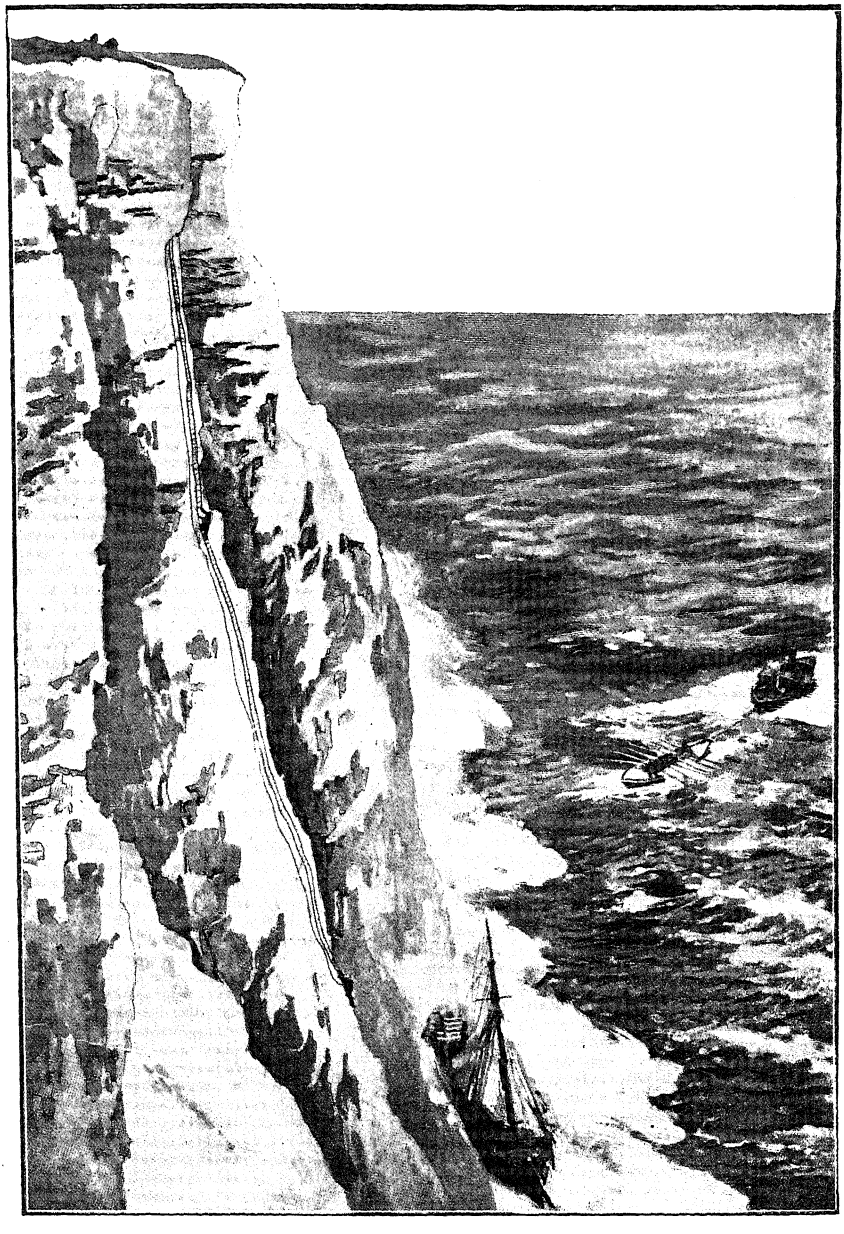
kapitány (ezredes) néhány évvel azután, hogy a „Sirály“ sóner parancsnoka volt, a „Zrinyi“ korvettát vezényelte Braziliába. Ennek fővárosában, Rio de Janeiroban, sok ezer mértföldnyire imádott családjától érte utol a tengerész-pályán — sajnos — oly gyakori végzet, elpusztult sárgalázban.)

— Kapaszkodni! — vezénylé parancsnokunk.

Ha a hadihajókon csakugyan meg volna engedve úgy hurrázni, ölelkezni, a sapkát a levegőbe dobálni, a mint az a tengerész-életből vett elbeszélésekben olyan gyakran olvasható (akár csak a találkozások a fekete lobogós kalózokkal), erre a vezényszóra bizonyára óriási örömrivalgás tört volna ki a „Sirály“ fedélzetén. De mivel a matrózok előtt köztudomású dolog, hogy „oktalan kiabálásért“ négyórai kurtavas dukál, a sapkadobálásért pedig két-órai állás a kötélhágcsó vékony zsinegén, ennélfogva mindnyájan bölcsen hallgattak és csak a nehéz sarúk lármás dübörgése, a mint ide-oda futkostak, a fedélzet kopogós deszkáin, jelezte csupán, hogy előkészületeket tesznek a kapaszkodáshoz.

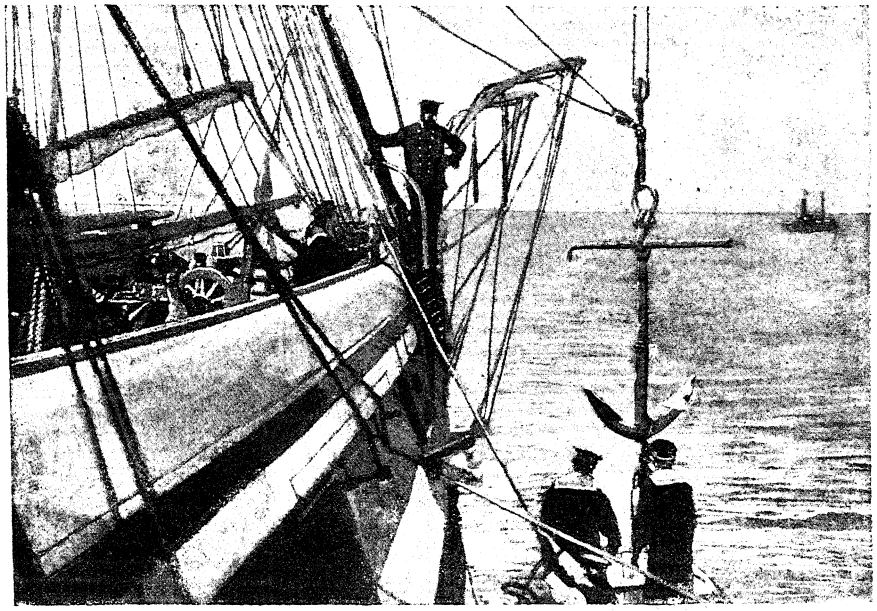
Alighanem már Columbus idejében is kapaszkodtak a tengerészek szélcsendes időben. Mert a hogy én elképzelem azt a disznó-pásztorból telivér conquistadorrá fejlődött Pizarrot, a kit hajókötélnél is erősebben vonzott az inkák aranya, a tropikus égöv asszonyainak éjfekete szeme, meg a XV. századbeli spanyol lovag temperamentuma: aligha volt türelme lomhán lógó vitorlák alatt vesztegelve várni, a míg a szélnek eszébe jut, újból fölkerekedni, hogy odavigye a hajóját a szemhatártól innen eső szárazföldhöz, hanem úgy tett, mint néhány évszázaddal később a mi parancsnokunk cselekedett: bekapaszkodott hajójával az öbölbe.

A hajónak a kikötőbe való kapaszkodása mindig örömünnep a legénységnek. A különben vasszigorú fegyelem és az argusszemű altiszti ellenőrzés alatt álló matróz ilyenkor úgy érzi, mintha a nyomás alul felszabadult volna. Duzzadó testi erejével arányos természeti elevensége kitombolhatja magát: kaczaghat, tréfálhat, czigarettázhat. Mert ilyenkor minden szabad, csak húzza erősen hatalmas markával a kötelet.



SZIRT MELLŐL ELVONTATJÁK A HAJÓT.

A kapaszkodás művelete ugyanis a következő: vízre bocsátják a legnagyobb csónakot, a melyre egynéhány száz méter hosszú erős kötelet eresztenek le; ennek a végére egy kisebbszerű úgynevezett csónak-horgony van odakötve. (Hogy miért nevezik nálunk a horgonyt „vasmacskának“ s miért nem hagyják meg horgonynak, azt igazán nem tudom. Valamint azt sem tudom, hogy mi köze hozzá éppen a macskának? Talán azért nevezik így, mert a horgony a kampójával éppen úgy kapaszkodik bele a vízfenékbe, mint a macska a karmaival az ember bőrébe?)

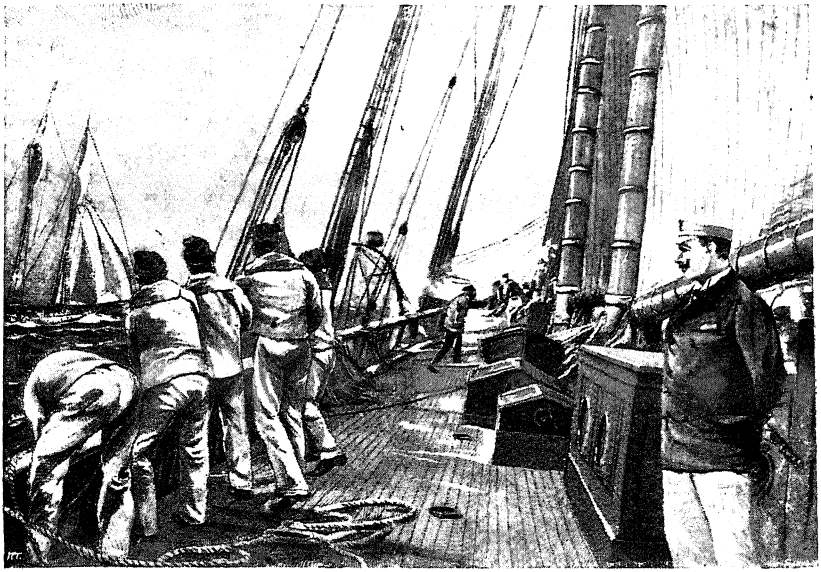


CSÓNAKBA BOCSÁTJÁK A VONTATÓ HORGONYT.

De kapaszkodjunk csak tovább. A lebocsátott csónakba beszáll nyolcz vagy tíz matróz és a kikötő felé tartva, elevez a hajótól, miközben a hajó orrához erősített kötelet lassan utánuk eresztik a csónakból. Mikor a csónakkal eleveztek addig, a meddig a kötél hossza engedi, kidobják a horgonyt a csónakból és ezzel lehorgonyozzák a — hajót. Most pedig hajrá! Adott jelre a hajó legénysége belekapaszkodik az lehorgonyzott kötélbe és húzza befelé. De tulajdonképpen nem a kötelet húzzák a hajóra, hanem inkább

a hajót húzzák oda, a hol a hajó legénysége ledobta a horgonyt. A fölcsavart kötelet és a felvont horgonyt újból a csónakra rakják, tovább kapaszkodnak, mindaddig, a míg a kikötőbe, vágyuknak czélpontjához el nem jutottak. Magától értetődik, hogy a játszi pajkossággal meginduló tréfa csakhamar komoly és nehéz munkává fejődik 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 kapaszkodás műveletére. Legtöbbnyire sziklák és zátonyok közelsége szélcsend idejében, a mikor azoknak szomszédságától a valamely okból odavetődő hajónak mindenáron szabadulnia kell, vagy pedig ha olyan tengeráramlásokba jutott a hajó, a melyek a közelben fekvő partok felé hajtják.



VITORLÁK KEZELÉSE A FEDÉLZETRŐL.

VITORLÁK ALATT.

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

Éveken át olyan nagyságú terület volt a lakásom, a melynek hosszát nagyon rövid és nagyon keskeny ágy szabta meg. Kabinom magassága alig haladta meg a középtermetű férfiú magasságát és ha az ágyamon ülve felhúztam a czipőmet, kinyujtott lábam rendesen nekitámaszkodott a kabinom ajtajának. Ezt a „lakást" vagy oldalról világította meg a tenyérnyi nagyságú, homályos üvegből készült ablak, a melyet 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 nagyságú üvegen keresztül kevéske világítást. Igaz, hogy ezt a felső ablakot sohasem lehetett kinyitni, de viszont az is tény, hogy minden perczben legalább is tízszer

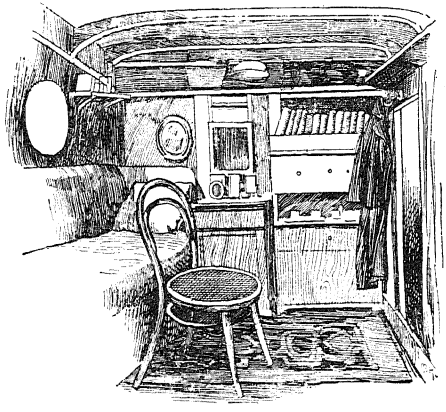
vagy húszszor elsötétült, a mikor a fedélzeten járók ráléptek. Hogy az én mikroskopiai „vizsgálódásaim és tanulmányozásaim“ ennél a világításnál nem mindig voltak „teljesen megbízhatók“, az nem az én hibám volt.

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

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

— Köszönöm; kétrét, mint a bicsak.

Én még elfértem valahogy a furcsa Prokrustes-ágyban, de ő szegény nagyon megjárta azon a hajón, a melyre később áthelyezték.



TISZTI KABIN.

A „Cyclop“ nevű arzenális-hajóra került. Ott aztán nem is kétrét görnyedve aludt a jámbor, hanem valósággal a hosszában kettévált állapotban. A „Cyclop“ ugyanis híres, vagyis inkább hírhedt volt a kabinjairól. Mivel az volt a rendeltetése, hogy manőverek (meg komoly csaták) alkalmával a többi hajók és főképpen a

torpedónaszádok havariáit (sérüléseit) rajta javítsák, az ehhez szükséges tömérdek gép és munkás úgy elfoglaltak minden helyet, hogy a kabinok vajmi csekély térre szorultak. Geniális berendezésű volt a többi között a „Cyclop" orvosának a kabinja. A hajó szerkezete folytán ugyanis ezen a kabinon húzódott végig a fedélzetről a gépekig az úgynevezett „tromba di vento" (szélfogó tölcsér), még pedig az ágyon keresztül. Ebben az ágyban tehát csak úgy lehetett feküdni, ha az ember a lábszárai közé vette a félméternél is szélesebb átmérőjű vashengert és ha a másik oldalára akart feküdni (tengerész nyelven szólva: „új dülőt akart szántani 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, a melylyel veszély idején vizet bocsátottak a kabin alatt elhelyezett lőporos kamrába. A „Don Juan d'Austria"-n a víz színe alatt fekvő sötét kamrában laktam félévig. Amióta ez a hajó elkészült, az én kabinomba napsugár be nem juthatott többé és tetőzésül közvetlen szomszédságomban, egy méternyire az ajtómtól, volt elhelyezve a kormánygép. A néhány ezer kilogramm súlyú hatalmas kormánylapát legcsekélyebb mozgása leírhatatlan robajjal, lánczcsörgéssel és gőzsivítással járt. A hozzávaló gépkenő-olaj szagát és a géphez beosztott legénység meg nem szűnő kiabálását (hogy egymást megértsék a zajban, kiabálniok kellett) ráadásul adták; ellenben, hogy kárpótoljanak az örök sötétségért, minden hó elsején negyvenöt krajczárt kaptam „olajpénz" fejében a lámpámhoz, persze a hivatalosan megírt nyugta ellenében. Egy másik hajón — a „Frundsberg"-en — tizenegy hónapot töltöttem olyan kabinban, a melynek alját a — gőzkondenzátor (gőzsűrítő) foglalta el. Negyven fok Celsiusnál alább nem adta ez a kabinom soha!

Ilyen helyiségekben, ilyen viszonyok között és ilyen temperaturában végeztem (és végezték a többiek is) évek hosszú során át mindazokat a munkákat, a melyekből a szellemi munkával foglal-

kozó ember teendői állanak. A világítást örökösen füstölgő, mindig bűzös és mindig kormos üvegű olaj-mécses adta hozzá, a melynek halványan pislogó fénye mellett ültem órákig „íróasztalom" előtt. Az íróasztalt fehérneműs-szekrényem egyik üres fiókjának leereszthető oldala szolgáltatta; a széket pedig a fiók magasságának megfelelő bőrzsámoly, a melynek nem volt sem kar-, sem háttámasza. Írás 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 itatóspapirral csavartam körül a karomat meg a kezemet. Néhányszor megpróbáltam azt is, hogy számon tartsam a bukfenczeket, a melyeket írás közben a hajó bukdácsolása és himbálózása folytán végeztem, de felhagytam vele; nem győztem azokat följegyezni . . .

Alvás közben százötven—kétszáz ide-oda rohanó ember lábának dübörgését közvetíti a jó hangvezető deszkákból álló fedélzet. A vitorlákkal végrehajtandó műveletek vezényszavait valósággal üvölteni kell a parancsnoki hídon álló 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 tuczat altisztnek, a kik viszont füttyszóra fölváltva osztják szét a legénység között.*

Ha valaki fogalmat akar szerezni arról, hogy milyen a tengeren csak egy fiók-vihar vitorlás hajóról nézve, az álljon ki egy czudar deczemberi éjszakán erős szélben, arczbacsapó hideg esőben a buda-

* Hogy a vezényszavak olyan rengeteg hosszúak, az a vitorlázat és kötélzet egyes alkatrészeinek elnevezéséből ered. A száz meg száz kötél, a sok vitorla-vég (csűcsök), a csigák, az árbocz-sudarak stb. elnevezésének igen határozottnak kell lenni, nehogy a különben is komplikált műveleteknél tévedés előfordulhasson. Ime néhány magyar példa az elnevezésekből autentikus fordításban: fősudárszárny-vitorla, orrmánykülsudár vitorlafékszár, keresztfelsudár-szarvkötélgyűrű, fősudárszárny-vitorlalehúzó, előderékszárny-szélszarvkötél, orrmánykülsudár-vitorlalehúzó, orrmánykülsudár-vitorlaszélszarv. — Elég?

pesti lánczhíd közepére, a hol a végigsivító szél búgva és zúgva játszik a híd lánczain; képzeljen hozzá szédületesen himbálózó, megveszekedett sülyedést és lökdöső emelkedést a talpai alatt; képzeljen továbbá maga körül vagy kétszáz rohanó, lucskos alakot: harmincz-negyven embernek (az altiszteknek) szaggatott kiabálását; tíz-húsz élesen sivító fütyülőnek fülbántó trillázását (ez mind megannyi aprópénzre fölváltott vezényszó!) s ha mindezt el tudja képzelni, akkor megszerezte ugyan nagyon halvány képét annak, hogy milyen a vitorlás hajó a viharban; de azért még fogalma sincs azon viszonyokról, a melyek 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. A hajó egyik pereme, a szél alatti (in Lee) közel fekszik a víz színéhez, a másik pedig: a szél felőli (in Luv) magasan kiemelkedik a tenger színe fölött. Ennek folytán a fedélzet, a kabinok, az asztalok és minden egyéb, olyan ferdén állnak, mint a sík lejtő, a melyen sem járni, sem enni, sem feküdni nem lehet.

Hogy mennyire megdűtik a széltől nyomott vitorlák a hajót, mutatja az a rémes katasztrófa, a mely 1870-ben szeptember 7-én egy angol hajót ért. A „Captain“ háromárboczos 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 a kényelem szempontjából nem jó. Egyrészt azért nem, mert ilyenkor a hátulsó vitorlák (a hátsó árbocz vitorlái) majdnem egészen fölfogják a szelet, annyira, hogy a másik két árbocz (a vezér- és főárbocz) vitorlái alig kapnak szelet és nem vesznek elegendő részt a hajó előrevitelében. A hajót

* Raumer Wind, halb am Wind.

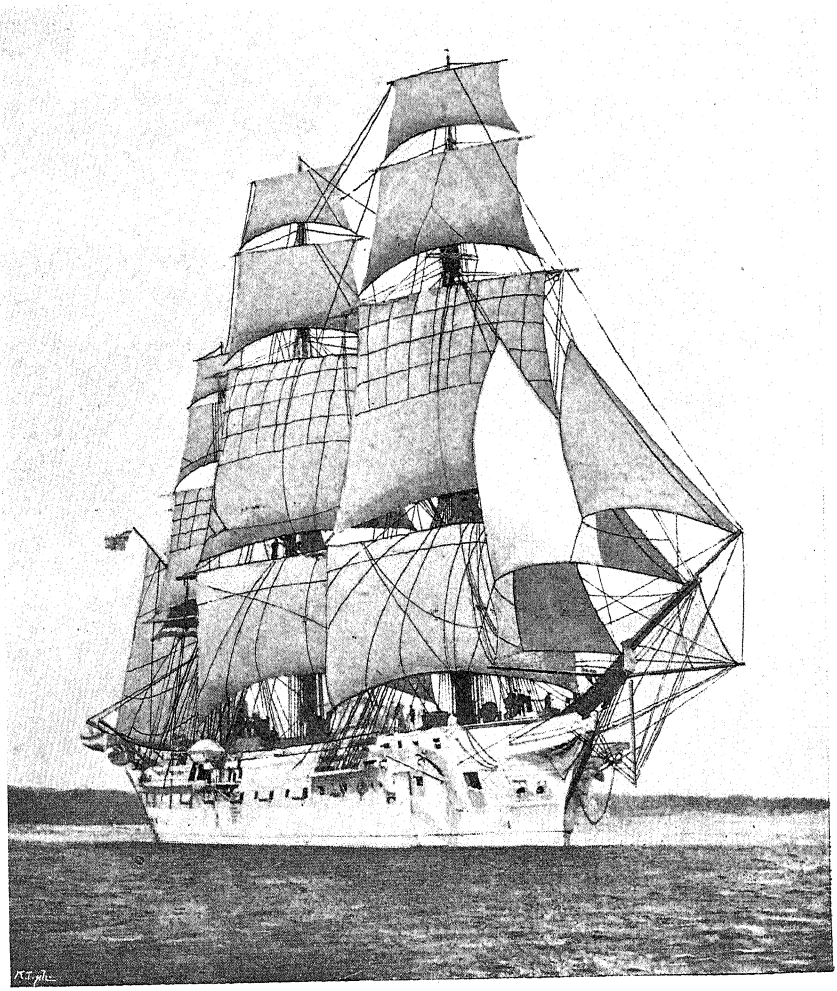
tehát csak annyi szél hajtja, a mennyit a hátsóárbocz vitorlái tudnak fölfogni. A másik hátránya ennek a szélnek, hogy az előrész felé duzzasztott vitorlák nem fektetik a hajót sem jobbra, sem balra (a mely körülmény folytán a hajó legalább állandó, ha mindjárt ferde fekvésbe jutna), hanem óriási lendületben himbálják jobbról balra, néha csaknem hihetetlen mértékben. Ilyenformán egy alkalommal tizenöt napon át szakadatlanul hajtott bennünket a hátulról jövő délnyugati monszun végig az Indiai oceánon, időközönként orkánszerű erővel. A korvetta ingása jobbról-balra olyan nagyfokú volt, hogy nemcsak a hajó pereme, hanem az ennél sokkal magasabban 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, a mint átdűltünk a másik oldalra. Hogy mit tesz az, tizenöt-húsz napig, egyetlen percznyi megszakítás és pihenés nélkül ilyen viszonyok között élni, az el sem képzelhető!

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

Legczudarabb a szél, ha előlről fúj, azaz éppen abból az irányból, a melybe a hajó tart, vagyis ha az útirány és a szél ellentétesek.** Ekkor áll be a hajózási műveletek legunalmasabbika: a fáradságos halimbázás.

Mivel valószinűnek tartom, hogy a halimbázás fogalmával nem minden olvasó van tisztában (holott vitorla alatt járó hajónak ez a

* Backstagswind. ** Scharf am Wind.

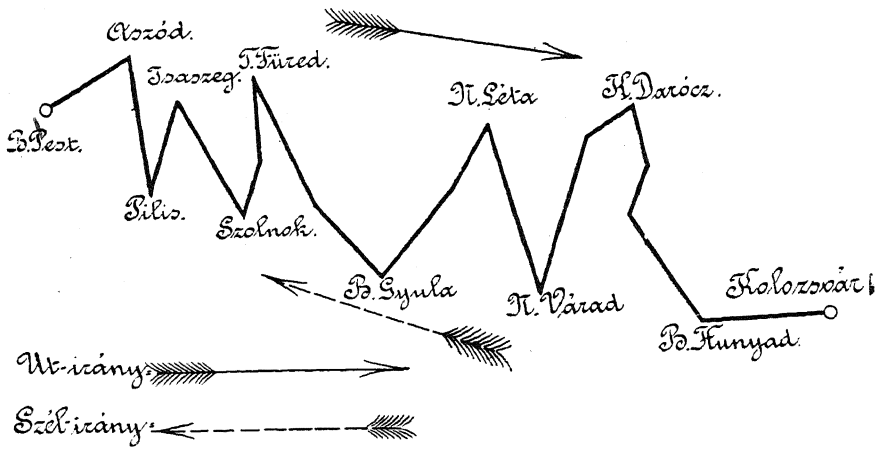


GYENGE SZÉL BALOLDALRÓL.

mindennapi kenyere), megkísérlem, hogy lehetőleg világos magyarázatát adjam. (Ugyanezen okból adom majd később részletesebben az olyan dolgoknak leírását, a melyekről feltehetem, hogy a szárazföldi ember előtt nem egészen ismeretesek.)

Tegyük föl, hogy valamely hajó Brindisiből, Itália egyik déli kikötőjéből Egiptom északi partján fekvő kikötőbe tart. Az út iránya — nagyjában megjelölve — délkeleti lenne; a szél azonban, a melynek segélyével az utat a hajó meg akarja tenni, éppen ebből az irányból jön. Ilyenkor nem lehet az útirányt a hajó orrával mintegy 60—66° foknál jobban megközelíteni, mert a szél a hajót farolásra kényszerítené. Ha azonban a vitorlákat ugy állítjuk be, hogy a hajó tengelyével mintegy 25—30 fokos szöget képeznek a vitorlarudak, a szél duzzasztja a vitorlákat és lehetővé tészi a követendő utirány megközelítését. Ugyanis az elülről jövő szél, a melyet a vitorlák, beállításuk folytán elülről beeső hegyes szög alatt fognak föl, oldalvást nyomja a hajót. Azaz oldalgásra kényszerítené, ha a hajó sajátságos építési szerkezete és a víz nyomása megengedné. A víz által kifejtett oldalnyomás az éles csőrű hajónak egyszerű oldalgását nem engedi meg, hanem kényszeríti egy a hajó tengelye és az erre huzott függőleges közel fekvő ferde irányt betartani, mely a hajót eltérő irányban ugyan, de közelebb viszi az elérni óhajtott kikötőhöz. Igy haladna a hajó Egiptom kikötője helyett Tunisba, ha kellő időben nem változtatna irányt. Ennek következtében hosszabb idő mulva átfektetik a hajót a szélirány másik oldalára és ebben az irányban engedik a hajót a követentő iránytól mintegy 60 fokkal eltérő irányban haladni. Ezen irányban haladva a hajó Görögország nyugoti partjára vetődnék, miért is bizonyos idő mulva ujból fordulni kell az Afrika felé vezető irányban. Minden ilyen fordulónál a vezénylő tengerész ügyességétől és a hajó jóságától függő körfordulóval egyenes irányban is nyer a hajó és végre számos fordulás után oly helyzetbe jut, hogy egy utolsó forduló az elérni óhajtott kikötőbe viszi. Az ilyen fordulásokkal megtett egyes utakat dűlőknek nevezik, a melyeknek irányát időközökben változtatják oly módon, hogy hol jobbról, hol balról fogják föl a vitorlákkal — nehéz manőverek árán — az

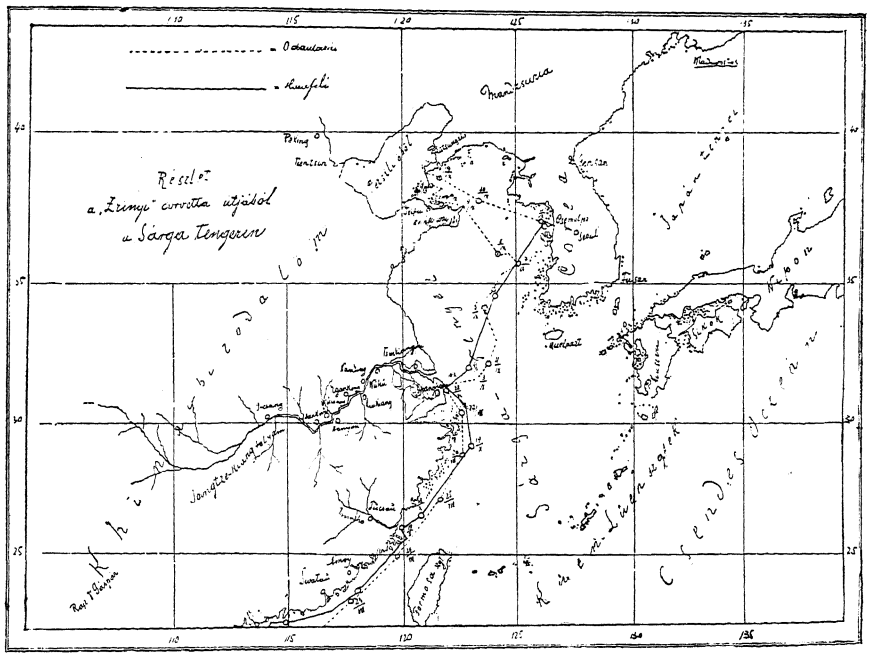
előlről jövő szelet. Hogy milyen alakot kap az egész út az ilyen zeg-zugos dűlőkkel nyert előrehaladás által és hogy mennyi időbe, mennyi munkába kerül, legkönnyebben úgy képzeljük el, ha a megtett utat átteszszük — arányosított mértékben — a szárazföldi térképre. Mondjuk, hogy a kiinduló pont: Budapest, az út végpontja: Kolozsvár. A halimbázva megtett út hosszát és grafikus alakját mutatja a mellékelt rajz.



A mellékelt két térkép a „Zrinyi“ korvettának Ázsia körüli útjából mutat két részletet; az egyik Sang-hai és Csi-fu 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 tengeri mértföld kárbaveszése mindkét rajzon klasszikus módon van kifejezve.

Jőjjünk most egyszersmind tisztába azokkal a „tengeri mértföldek“-kel is. Valahányszor tengeri utakról olvasunk, mindig ott találjuk ezt a kifejezést: „csomó“; hogy tudniillik ez meg ez a hajó tizenöt vagy húsz csomót fut óránként. Fogadást mernék ajánlani, hogy tízezer olvasó közül alig van egynek vagy kettőnek fogalma arról, hogy mit jelent: a csomó. Szükségesnek tartom tehát a csomó által kifejezett fogalomnak magyarázatát adni. A „csomó“ szó a német „Knoten“-nak, az angol „knot“-(not)nak, az olasz „nodo“-nak, a franczia „noeud“-(nő)-nek stb. magyar fordítása, melyet szükség nélkül hoztak nálunk forgalomba. Más nemzetek tengerészeti

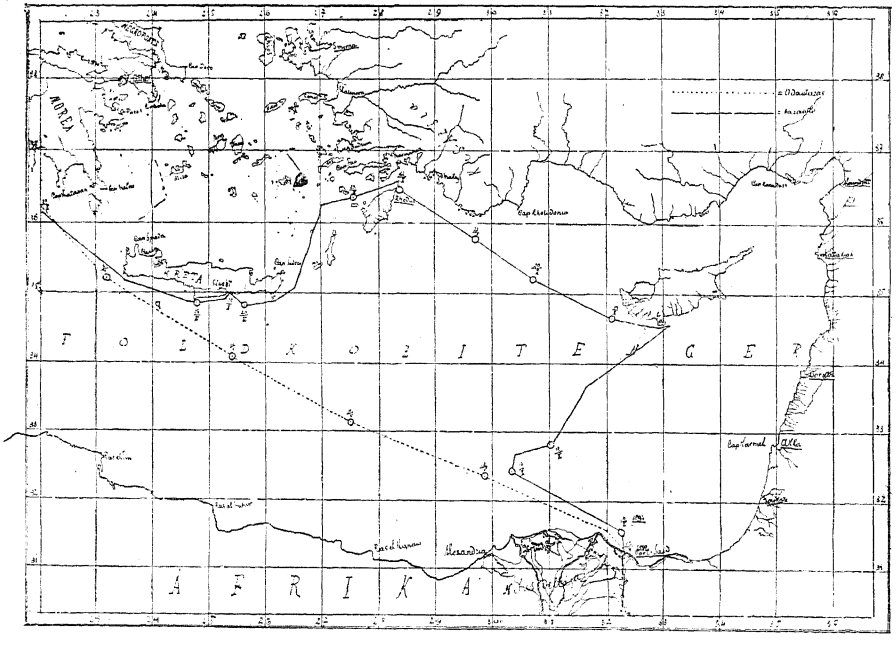
műnyelvében e kifejezésnek történelmi jelentősége van. A vitorlás hajókon ugyanis ősi időktől fogva oly sebességmérővel mérik a hajók gyorsaságát, melyen a bizonyos idő alatt egy motoláról lefolyó zsinóron a hajó által egy óra folyamán megtett tengeri mértföldek számának megfelelő részek csomókkal vannak megjelölve. A hány



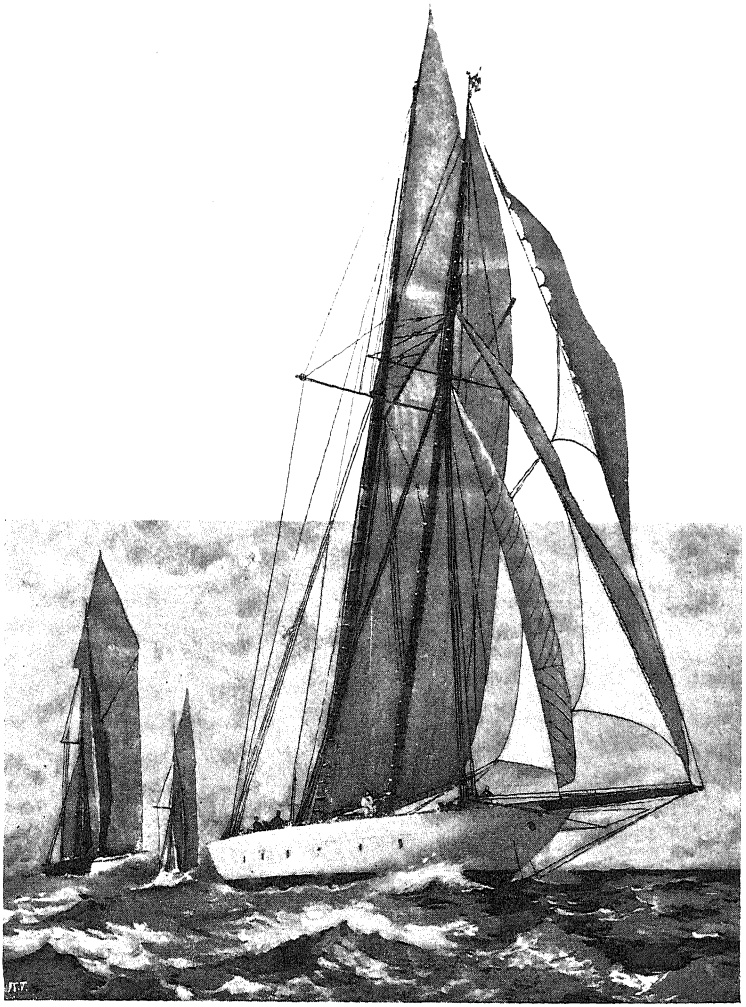
ilyen csomó a sebességméréshez használt homokóra által jelzett idő alatt a mérést foganatosító egyén kezén keresztül szalad, annyi tengeri mérföld menetsebességgel halad a hajó. Rövidítés kedvéért tehát a tengerészek tengeri mérföld kifejezés helyett, a csomó kifejezést vették használatba. Gőzhajókon ezen sebességmérőt már csak igen ritkán használják, mert nagyobb menetsebességek mérésénél megbízhatatlan. Vitorlás hajókon azonban csaknem kizárólag az úgynevezett kézi sebességmérőt használták.

Ennek a sebességmérőnek alapgondolata az, hogy egy a hajóról a vízbe dobott tárgytól, melyet a mérés tartama alatt mozdulatlannak lehet tekinteni, egy zsinór segítségével megmérik a hajó által

meghatározott idő alatt megtett utat és az időből meg a megtett út hosszából a hajó óránkénti menetsebességére nézve következtetést vonnak. Rendesen 30 másodperczny időt szánnak a mérésre. Ennek következtében a mérőzsinór egyes részeinek úgy kell aránylaniok egy tengeri mérföldhöz, mint 30 másodpercznek egy órához. 30 másodpercz egy órának 120 része lévén, a mérőzsinór két-két csomó közt fekvő résznek is a tengeri mérföld 120 részével kellene egyenlőnek lennie, vagyis $\frac{1853}{120} = 15{\cdot}44$ m. Minthogy azonban a hajóról a vízbe dobott úszó tárgy a hozzákötött zsinór feszülése következtében tényleg nem marad mozdulatlanul egy helyen, hanem a hajóval kissé tovább halad, a zsinór egyes részeinek: *a csomóhossznak* 15·44



m-rel való megállapítása mellett csekélyebb menetsebességet mutatna a sebességmérő, mint a mennyit a hajó tényleg elér. Ennek következtében a csomóhosszt tapasztalaton nyugvó mérvben megrövidítik. A mi tengerészetünknél a csomóhosszt 15·44 m. helyett 14·62 m-ben állapították meg.



VERSENYFUTÓ VITORLÁS YACHTOK.

A vízben úszó és mozdulatlanul helyén maradónak képzelt tárgyként körnegyed alakú deszkácskát használnak, melynek vastagsága mintegy 15 mm., átmérője pedig mintegy 20 cm. Körrészére oly nehéz ólomlemezt erősítenek, hogy a deszkácska a felső csúcsig a vízbe merül. Ehhez a deszkához, annak három szögletéhez erősített, kakasláb módjára végződő zsinórt kötnek, mely egy rendszerint a hajó hosszának megfelelő, de 60 méternél sohasem hosszabb

LOGG! (MENET-GYORSASÁG MÉRÉSE.)

síma darabból és egy bőrdarabkákkal és csomókkal egyenlő nagyságú részekre osztott darabból áll. A zsinór második vége kézi motolához van kötve, melyre a zsinórt felcsavarják és melyről használatkor leszaladni hagyják. A csomók egész, a bőrdarabkák fél tengeri mérföldeket jeleznek, a hajó hosszának megfelelő síma zsinórdarab végén pedig fehér vagy színes vászondarabka jelzi a beosztott rész kezdetét. Ezen vászondarabkának a sebességet mérő egyén kezén való keresztülszaladásától számítódik a sebességmérés ideje. Nagyobb menetsebességek mérésénél 15 másodpercz alatt

lefolyó homokórát használnak és a kiszaladó csomók számát kettővel megszorozzák.

Manapság a kézi sebességmérőt vajmi ritkán használják, miért is jogosulatlan, hogy nálunk, hol tengerészeti műnyelvünk csak most van kifejlődő félben, ily elavult alapon kifejlődött kifejezést használjunk, minő a csomó szó a hajó gyorsaságának megjelölésére. A gőzhajókon már csaknem kizárólag mechanikus sebességmérőket használnak, melyek állandóan mutatják a tengeri mérföldek számát, mint egy óra. A legelterjedtebb mechanikus sebességmérő a Wakerféle Chemb-log. Ez áll egy a hajó peremén megerősített óraműből, mely a megtett tengeri mérföldek számát 100-ig mutatja és minden hatodmérföld megtételét egyszeri csengéssel jelzi és egy zsinóron a vízben a hajó után vonszolt csavarból, mely az óraművet forgásba hozza. Az óramű két csengése között eltelt másodperczek megszámlálásával bármikor azonnal meg lehet állapítani a hajó pillanatnyi menetsebességét, ha 600-at elosztunk a megfigyelt másodperczek számával. Ha pl. 60 másodperczet számláltunk a két csengés közt, tudjuk, hogy hajónk óránként 10 tengeri mérföld gyorsasággal halad.

Ezen kívül számos mechanikus és villamos sebességmérő létezik, melyek többé-kevésbé megbizhatók és használatosak.

A sebességmérőkkel kapcsolatosan világos fogalmat óhajtok adni a tengeri mérföldről is. A tengeri mérföld a földgömb legnagyobb körének egy ívpercze, azaz 360-adik része. Minthogy pedig a legmegbízhatóbb mérések szerint egy-egy legnagyobb körnek kerülete 40,025.669 méter, ennek egy ívpercze pontosan 1853·04 vagyis kereken 1853 méter. Ezt az 1853 méter hosszú alapmértéket használják a tengerészek, tengeri mérföld elnevezés alatt, a tengeren megtett utak egységmértékeként.

Gőzhajókon a loggal való mérés nem okvetlenül szükséges, miután a rendes menetsebességet megközelítő menetsebesség kifejtése esetén a bizonyos időn belül megtett propellerfordulatok száma pontosan megadja a hajó gyorsaságát, ha a próbajáratok alkalmával, mint az a mi haditengerészetünknél szokásos, a gyorsaságnak megfelelő

csavarfordulatok száma megállapíttatott és táblázatosan összeállítva rendelkezésünkre áll. A könnyebb számítás és egyszersmind az ellenőrzés kedvéért, minden hajón van egy fordulatot mutató készülék, a mely úgy a perczenkénti gyorsaságot, mint a több órán át megtett út hosszát mutatja.

Csak ritkán vitorlázik valamely hajó kedvező körülmények között kitűzött czélja felé. Ennek következtében igen lassan halad előre — öt-hat tengeri mérföldnyi átlagos órai gyorsaság már nagyon ked-

PÁR PERCZNYI PIHENÉS.

vező eredmény — és rendszerint igen hosszú ideig tartózkodik a tengeren, a míg valamely útját bevégzi. A tenger meteorlogiai és oceánografiai viszonyai pedig olyanok, hogy sokkal gyakoribb a zivataros, szélvészes időjárás rajta, mint a csendes. Innen van az, hogy a hosszú oceáni útról a kikötőbe betérő vitorlás hajó rendesen kissé megczibált és megtépett állapotban vet horgonyt.

Tegyük fel, hogy kedvező a szél, azaz: az út irányával párhuzamosan összeesik. Ilyen esetben, mint fentebb láttuk, a hajó

akár egy-két hétre átfekszik valamelyik oldalára; tudniillik: 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, ennélfogva a csúszós, sikamlós talajon csak a kifeszített kötelekbe kapaszkodva lehet egyet-egyet lépni. Fenn a fedélzeten, különösen az árboczokon, izgalmas, valósággal istentkisértő munka folyik, a mely verejtéket gyöngyöztet a homlokra, feltöri a tenyeret és akárhányszor koczkára teszi az emberéletet.

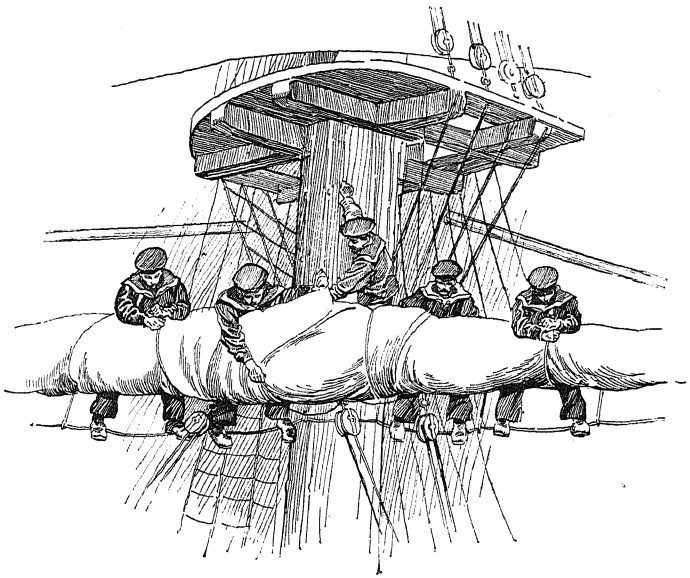
Hogy szárazföldi ember némi fogalmat alkothasson magának arról a páratlanul súlyos és vakmerő munkáról, a melyet a vitorlás hajó legénysége nehéz, vagy csak középerős vihar alatt az árboczokon végez, tegye meg a következő kisérletet:

Szegezzen vagy kössön egy gyermekasztalhoz jókora hosszúnyelű — kefeseprűt. (Körülbelül ez az arány a vitorlás hajó teste és az árboczok magassága között.) A seprűnyél felső harmadán erősítsen meg egymástól mintegy arasznyi távolságban egymástól három vagy négy egy-két méter hosszú rudacskát és kössön ezek alá — párhuzamosan a rudacskákkal — egy-egy vékony zsineget. Az asztal képviseli a hajót, a seprűnyél az egyik árboczot, az ezen keresztbe fektetett rudacskák a vitorlarudakat, az ezekkel párhuzamosan futó zsineg a lábtámaszt, azaz talpkötelet. Kössön most a vízszintesen fekvő rudacskákra egynéhány bábút olyan helyzetbe, hogy a talpuk a zsinegen álljon, hassal pedig ráfeküdjenek a rudacskákra. (Ebben a helyzetben dolgoznak t. i. a matrózok a vitorlarudakon.)

És most vegye a két kezébe az egész fölszerelést, rázza meg azt olyan erősen, a hogy csak tudja; dűtse meg jobbra és balra, olyan mélyen, hogy az asztal széle csaknem érintse a padozatot; hajtsa előre és hátra, bukdácsoltassa rézsút minden irányban és közben figyelje meg, hogy micsoda hatalmas íveket ir le a „seprűnyél-árbocz“ és mekkora íveket tesznek meg a seprűnyélhez meg a rudacskákhoz erősített bábúk.

És most képzelje el, hogy ez a gyermekasztal hatvan méter

hosszú, kilencz-tíz méter széles és nyolcz méter mélységű óriási test. A seprűnyél negyvenöt-ötven méter magasságú hatalmas oszlop és a keresztbe fektetett rudacskák húsz-huszonöt méter hosszúak, a legvastagabb közülök hetvenöt-kilenczven centiméter átmérőjű, a rajtuk hason fekvő bábúk pedig — valóságos élő emberek. Élő emberek, a kiknek fenn, a szédületes magasságban, a zúgó, bőgő, harsogó orkánban nem az a főfeladatuk, hogy erősen tartsák magukat, hanem, hogy a megkötendő vagy eloldozandó hatalmas nagyságú és súlyos vászondarabokat izmos markukkal erősen



AZ ELŐÁRBOCZ-SUDÁR VITORLARÚDJÁN.

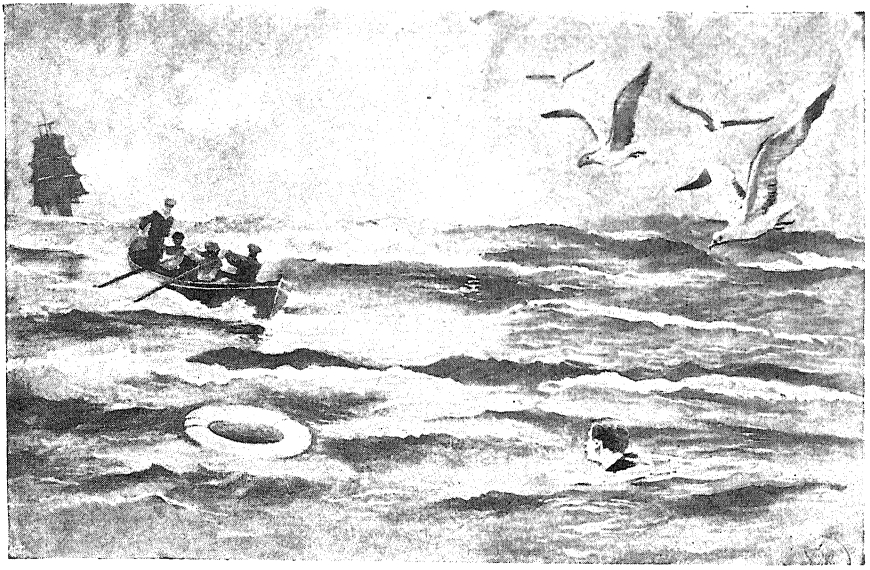
tartsák. És még akkor se ereszszék el azokat, ha a tomboló szélvész a körmüket tépi ki és akármilyen ütéseket mér reájok a pattogva csapkodó vitorla vagy valamelyik meglazult vastag kötél.

Ha ezt el tudja képzelni, akkor van némi kis fogalma arról, hogy micsoda munkát végez a tengerész a vitorlás hajón . . .

A míg az árboczokon folyik a verejtékes, izgalmas munka, azalatt dübörögve rohan vezényszóra a legénység többi része az átcsapó hullámoktól elárasztott fedélzeten. A hosszú, 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, lépcsőnyílások és szélfogók, a melyek a hajó mélyebb részeibe vezetik le a levegőt. Szellőztetésről néha nyolcz-tíz napon át szó sem lehet. Ilyenkor lenn a hajó alsó részében, mint például az ágyfedélzeten, 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 koromsötétséggel, a melyet alig oszlat el a kis olajlámpa derengő sárgás fénye, igazán tűrhetetlenné teszi ezt az állapotot. A konzervekből álló eledel, a poshadt sör, a meleg víz, a kőkemény kétszersült, az eczetes bor, a ferde fekvés, az alvás hiánya, a folytonos szoros együttlét másokkal, — mert az ember egyetlen perczre sem lehet egyedül, ha csak az alacsony és szűk kabinba nem vonúl vissza, — ilyen az élet vitorlás hajón, bármely oceáni útján.



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

ÉLELMEZÉS, LAKÁS, RUHÁZAT.

A testileg és lelkileg a legnagyobb mértékben igénybe vett ember testi és lelki jóvoltáról is a lehetőségig gondoskodva van. A lehetőségig! A mennyire ugyanis a sajátszerű helyi viszonyok és elemi körülmények ezt megengedik. Hogy például az „inspekcziós tiszt“ a kaszinóban szórakozva 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 a mint ledobhatja elcsigázott vállairól a nehéz „czakkumpak“-ot, nagyot iszik a friss vízből, jóízűen harap a zamatos friss prófuntból, végighever az egyenesen fekvő széles „stróhzsák“-on és zavartalan alvásban gyűjt erőt az újabb fáradalmakhoz.

Ezt a fényűzést és pazar kényelmet a tengerészélet nem enged-

heti meg. A hajóséletben oly módon gondoskodnak az ember jóvoltáról, hogy az erőltetett szolgálatnak és fokozott munkának megfelelő táplálkozást nyujtanak neki; hogy ugyanazon embernek, a kinek itt-ott az életét teszik koczkára szolgálatteljesítés közben, ugyancsak az egészségét is oly gondosan és féltve őrzi, mint a szülők a gyermekükét; a hogy a szolgálatukat a legszigorúbban előírja, időben, helyben és ténykedésben, éppen olyan szigorúan előírja, sőt a mi ennél sokkal fontosabb: be is tartja a pihenésre és nyugalomra szánt időt. Látni fogjuk, hogy az előírt időben étkező vagy alvó legénységet semminemű körülmények között nem zavarják sem szolgálati, sem más természetű teendőkkel. (Egyedüli kivétel a — vis major.)

Tekintettel azon körülményre, hogy a hajók, különösen pedig a hosszú 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 alig mult 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, a kik „tengeren járt" emberek és a kik olyan rengeteg utakat tettek, mint teszem föl: Fiuméből Ankonába, sőt Bremenből Londonba, hogy ők ezt sem nem értik, sem nem hiszik; mert hiszen „ők sohasem éltek olyan jól és sohasem táplálkoztak olyan dúsan, mint éppen tengeri útjukon".

Az illetők rendesen megfeledkeznek arról a kis különbségről, a mely a hadihajók és személyszállítók rendeltetése és hivatása között fönnáll. Míg ez utóbbiak valóságos geniálitással és raffinériával gondoskodnak a hajón utazók élelmezéséről meg elhelyezéséről és már a hajó építésének a tervezésénél legelső és legfontosabb tényezőül ezt a kettőt tartják szem előtt, a mely 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 hadihajókon a legfőbb gondot annak harczképességére, ellenállására, gépeire meg ágyúira helyezik; a személyzet elhelyezése (fekhelyek, ruhatár, konyha stb.) csak a lényeges fölszerelések és berendezések után fenmaradt helyi viszonyokhoz alkalmaztatik.

Azok a dolgok azonban, a melyek nyujthatók, azok mindenesetre a legjobbak, legkitűnőbbek. A hús- és főzelékkonzervek, a tésztaneműek (makaroni, kétszersült stb.) mind kiválóan jó minőségűek. Igaz, hogy előbb meg kell szokni ezeket a sajátszerű és furcsa ízű holmikat, mint a milyen 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 ízlenek s a mi a fő, igen nagy tápértékűek.

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 legfeljebb 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 húsnemű? És mert esetleg akadhatnak mások is, a kik 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, a mely a korpájától teljesen meg van tisztítva; a dagasztásához csak a legszükségesebb mennyiségű vizet veszik és a tésztát nem hagyják „megkelni". Az igen kemény és tömött tésztából mintegy négyzet-deczimétternyi nagyságú lepényeket csinálnak, a melyeket sütés előtt sok helyen átszurkálnak és aztán gyenge tűznél igen

sokáig sütik. Sütés után a lepényeket kiteregetik és hosszú ideig állni hagyják, a míg ugyanis a nedvességüket az utolsó cseppig elveszítik. *Jó* kétszersült az, a melyik nagyon kemény és nagyon száraz, a melyiknek a héja nem barna és a törési lapja fénylik, mint az üveg.

Az így preparált kétszersült évekig is eláll, a nélkül, hogy megromlanék. Igaz, hogy idővel kissé dohos lesz, meg apró kis fekete bogárkák nagy előszeretettel bujkálnak 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, a kik még ebből a kőkemény, fogtörő valamiből, a „galettá"-ból is, pompás csemegét tudnak előállítani. Ugyanis: hosszú spárgával körülkötik ezt a kenyérnek nevezett bükkfa-deszkadarabot, belebocsátják néhány perczre a tengerbe, a míg fölpuhul. Aztán kisajtolják belőle a tenyerek között a fölösleges vizet és egy-két perczre forró olajba mártják. Valahányszor ilyen „kétszersült-kuglert" ettem, mindannyiszor eszembe jutott a khinai inyenczeknek egy sajátszerű „delikatess"-je, a — sült jég.

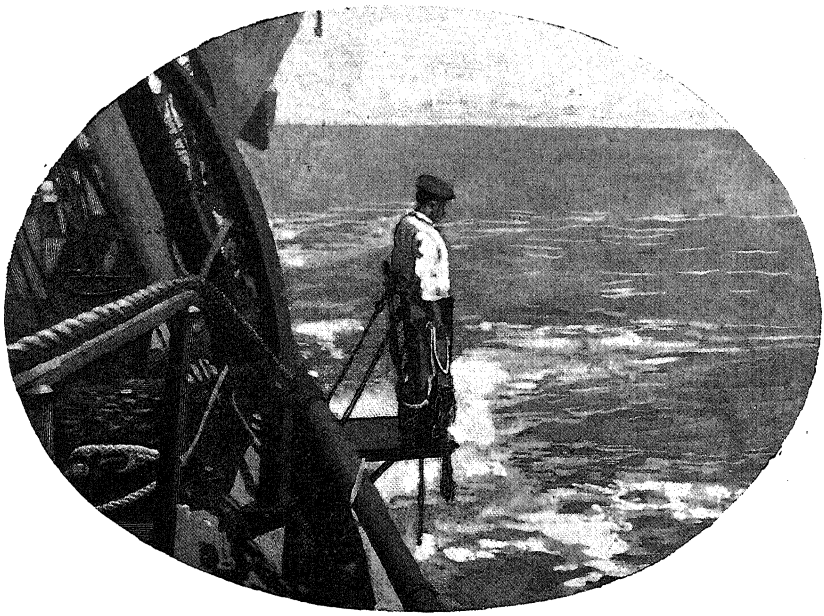
Nem kell mosolyogni ezen a sült jégen; a sült jég a khinai jeunesd'oréenak ugyanaz, a mi a mienknek a „knikebájn". A sült jég ugyanis úgy készül, hogy mintegy kisújjnyi jégcsapot bevonnak vékony réteg különböző fűszerekből kevert tésztaréteggel és be mártják forró zsírba. A tésztaréteg éppen, hogy megpörkölődik, de a jégcsapocska épségben marad. A ki a szájába veszi, az elsősorban megégeti a nyelvét és rögtön utána nyilalást kap a fogába a hideg jégtől. (Furcsa élvezet, az igaz, de a „knibebájn"-t se tartom különbnek.)

Igen dús tápértékűek a hajókon használt húskonzervek, különösen a marha- és sertéshús-konzervek. Kár, hogy a konzerválás módja olyan lényegesen átváltoztatja ezeket a húsokat ízökben, de különösen külsejükben. A húskonzervek a csonttól megtisztított nagy húsdarabok, a melyek igen vastag tengerisó-rétegbe vannak

elhelyezve és légmentesen elzárva. A temérdek sótól a hús olyan sós ízt kap, hogy főzés előtt mintegy tíz-tizenkét órán keresztül — egész éjen át — kell vízben tartani, hogy élvezhető legyen. A hordó kibontásakor bizony kissé furcsa illatot áraszt maga körül. Vannak finnyás orrok, a melyek „szél-alatt“ két mértföldnyi távolságban is megérzik, hogy mikor bontják föl valamely hajón a — holnapi ebédet.

A tápszerek kis számának ellenére az étlap elég változatos. Minden leírásnál érthetőbben magyarázza ezt a mellékelt két étrend, a melyek egyike a heti étrendet a tengeren, a másik pedig a kikötői heti étrendet tünteti föl.

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.



MÉLYSÉGET MÉRŐ MATRÓZ (A HAJÓLÉPCSŐ ERKÉLYÉRŐL).

Kuriozumképpen megemlítem, hogy több olyan hajón voltam, a melyen akadt egy-két olyan ember, a kinél a bőséges adag sem volt elég étvágyának csillapítására. Ezeknek orvosi bizonyítvány

alapján az étkezéseknél kettős adagot adtak. Pedig, hogy mennyit és milyen minőségűt 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) huszonnégy-huszonhat fillérbe kerül; a matrózé pedig a hajón egy koronába.

Jóllehet valamennyi tápszer és ital a hajóra hozatal előtt gondos és szigorú vizsgálatnak van alávetve, azért minden étkezés 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 alkatrészéből fatálczán egy-egy adagot hoz az ügyeletes altisztből, a profoszból meg egy közmatrózból álló küldöttség a vizsgáló bizottság elé, a melynek az őrtiszt, a hajóorvos és hajószámtiszt a tagjai. (Ilyenformán képzeltem azt a czeremóniát, a mikor az oroszok sót meg kenyeret visznek tálczán a városukba jövő nagyúr színe elé.) Jó hittel merem mondani, hogy akárhányszor sokkal ízletesebbnek találtam a legénységnek főzött egy tál ételből álló ebédjét, mint a mi számunkra 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 egész személyzet az ebédjét vagy a vacsoráját; míg ellenben viharos időben, vitorla alatt pedig mindenkor, két részletben ülnek az ebédhez. Először az a fele (osztály = divisio), a mely 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 étkezhetnének, hanem minden ember lekuporogva valahová, a térde közé

fogja a leveses sajkát, a melynek 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

EBÉD A FEDÉLZETEN.

sem történt még, akkor jön hirtelen egy szélroham, a mire elhangzik egy váratlan vezényszó a parancsnoki hídról, a melynek teljesítése egyetlen másodpercznyi 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 tűrő vezényszavak, hát akkor ne zavarják az emberek sem.

Például: kikötőkben a hajóra jövő, vagy a hajóról távozó tisztnek, legyen az idegen vagy hajóbeli, szintúgy magasabb rangú állami hivatalnoknak, akár nagykövet, főkonzul vagy püspök, a fogadtatása vagy távozása bizonyos czeremóniával, etikettel jár. Igy például főtisztet a törzstiszti rangig, ha a nap bármely szakában

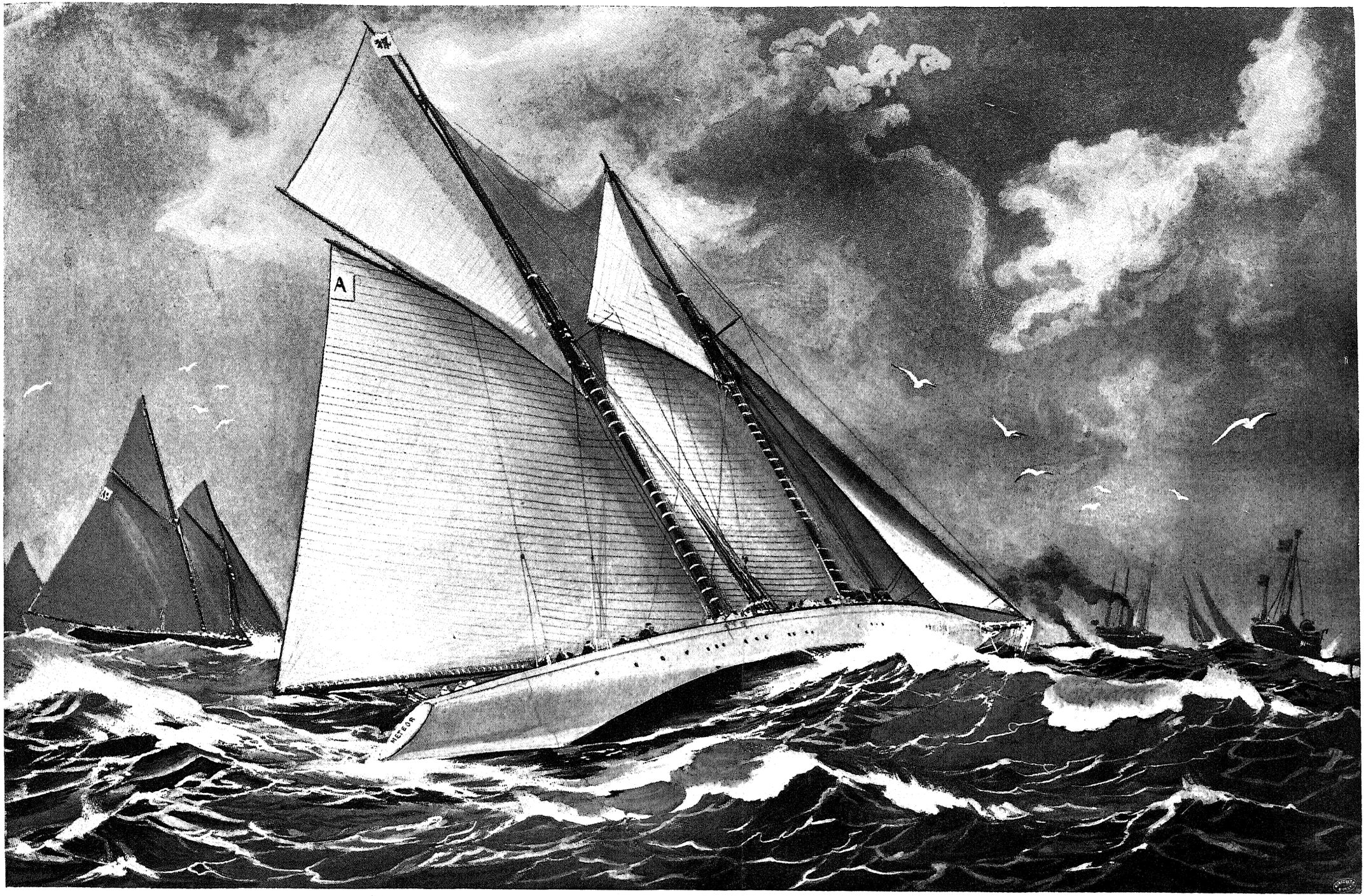
jön a hajóra, úgy fogadják, hogy az őrtiszt szembeáll a fedélzeten a hajólépcső nyílásával (a „fallreep"-pel), mögéje áll az őrkadett, jobbra pedig a lépcsőnyílásnál két matróz áll sorfalat, a kik mögött egy altiszt áll. A mint a tisztet hozó csónak odaállott a hajólépcső aljához, az altiszt egy kis fütyülővel trillázva sípol addig, a míg a lépcsőn feljövő tiszt megjelenik a fedélzeten, a hol az őt váró személyek „szalutálással" üdvözlik.

Ugyanez az eljárás akkor is, ha a törzstiszt jön a hajóra, azzal a különbséggel, hogy két matróz helyett négy áll sorfalat, a mögöttük álló altiszt pedig egy ranggal magasabb, a trillázó fütty czifrább és élesebb. Ha lobogós tiszt (Flaggen-Officier) az, a ki a hajóra jön (a rangot mindig közli az az őrszem, a ki a hajó előrészén őrködik és minden közeledő csónakot kiáltással jelez a fedélzetre az ott álló őrszemélyeknek), akkor az őrtiszten és őrkadetten kívül maga a hajó parancsnoka, ennek távollétében helyettese, az úgynevezett „első hadnagy" fogadja; a sorfalat hat ember alkotja; hátuk mögött a legmagasabb rangú altiszt, a „hajómester" kezeli, azaz fújja ilyenkor a sípot, a melyen elképzelhetetlen czikornyákat és evolucziókat tud létrehozni.*

Ez a czeremoniális 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, a mikor a legénység éppen étkezik. Akkor nincs sem zwei Mann, sem sechs Mann Fallreep; mert a pihenő ember nyugalmát a legmagasabb rangú tiszt czeremoniális fogadtatásánál is előbbre helyezi a „czivil-életben" oly sokszor félreértett és félremagyarázott — szolgálati szabályzat.

Kedves kis intermezzóknak voltak a szereplői egyik „hajómon" a szokásos fogadtatásnál két — agár.

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



„METEOR“ II. VILMOS NÉMET CSÁSZÁR YACHT-JA.

A „Custozzá"-ra (vagy talán az „Erzherzog Albrecht"-re, már nem emlékszem) voltam vezényelve, a mely hajó „vezér-hajó" (Flaggen-Schiff) volt. Igy nevezték azért, mert ugyanazon a hajón lakott a többi hajóból álló rajt vezénylő ellentengernagy is (Contre-Admiral), a kinek vezéri rangját mutató lobogója a mi hajónk hátsó-árboczára volt fölhúzva. Az ellentengernagynak, a ki később hadi-tengerészetünk főparancsnoka lett, két agara volt a hajón; gyönyörű, nyulánk termetű, zsemlyeszínű, okos barnaszemű két állat, olyan vékony bordákkal, hogy talán még a Röntgen-sugarak is árnyék nélkül hatoltak volna rajtok keresztül. A két agár, Gyp és Fly, a legénység közkedvelt és sokat beczézett játékszerei, már akkor megérezték gazdájuk közeledtét (különösen ha a hajó „szél alatt" feküdt), a mikor még az őrszem sastekintete sem vette észre. A mint elhangzott a szokásos jelzés: „Flaggen-Officier! Sechs Mann Fallreep!", a két agár bárhol tartózkodott volna is, akár a tengernagy lakásában, akár az ágyúfedélzeten, a hol majdnem agyon-szorongatták őket símogatásukkal a nem egészen selyemtapintatú matróztenyerek, hangos csaholással és nagyokat ugrálva rohantak föl a fedélzetre; ott szépen kisorakozva odaállottak szembe a lépcső-nyílással, de szabályszerűen kimért távolságban az őrkadét mögött és meg nem moczczantak addig, míg a szertartásos fogadtatás, meg a szokásos jelentés meg nem történt. Úgy viselkedtek ezen idő alatt, mint a legjobban fegyelmezett matrózok. Mikor aztán a hajómester „lefújt" és a fogadótisztek, meg a sorfalat álló matrózok szét-oszoltak, a két fegyelmezett matrózból két csintalan és pajkos agár lett, a kik majd levették örömteljes ugrálásukkal gazdájukat a lábáról.

Ha azonban a gazdájuk, az ellentengernagy, olyan időben jött a hajóra, a mikor a legénység étkezésnél ült és a szokásos fogad-tatás elesett, akkor az agárpár szintén félredobott minden etikettet meg szertartást és nem az őrkadét mögött húzódott meg nagy szerénységgel, hanem a mint megszimatolták gazdájuk jövetelét, vidám csaholással rohantak le a lépcső legalsó fokára és majd fölborították a csónakot, a midőn hízelegve és nyaldosva símultak gazdájukhoz.

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

Hálószobája nincs a legénységnek, a minthogy nincs semmiféle szobája. A hálószobát két kampó helyettesíti, a melyek az ágyúfedélzet vagy a korridor (az ágyúfedélzet alatti emelet) gerendáiba vannak beütve. Ezekre akasztja esténként a matróz az ő függőágyát, a melyet nappalra szabályszerűen felgöngyölt állapotban a hajó-mellvéd üregében helyeznek el. Ezen kijelentésemre is számtalanszor hallottam azt az ellenvetést, hogy de bizony, az nagyszerű nyugvóhely; „sehol sem alszom olyan jóízűen, mint olyan szellős függőágyban", hallottam igaz, már több ízben, ha arról volt éppen szó. Elismerem, hogy ez tökéletesen így van, mert valamely nyaraló árnyas kertjében két lombos fa törzsére kötött függő-háló-ban, forró nyári délutánon, pompás ebéd után, sáskazizegés meg édes madárdal kíséretében szunnyadozni 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 a fedélzeten esőben, szélben, viharban és várni, míg a függőágy kiosztásánál reá kerül a sor, hogy átvegye az altiszttől a magáét. Ekkor még le kell czipelnie ezt a terhét a hajó mélyébe; ott kibontja, felakasztja a két kampóra — ez a két kampó az ő egész bútorzata és lakberendezése — és a szűk helyen több mint századmagával összezsúfolva fekszik az ívalakban meghajlott keskeny vászondarabban. Az egyiknek a fekhelye éppen a forró kazánok fölé esik, a másiké lépcsőnyílás vagy szélfogó tölcsér szomszédságába, a hol vagy a vitorlákról visszavert szél csap reá, vagy a lefolyó víz esik rája. Csaknem óránként végigbujik ágyuk alatt a csak mélyen meggörnyedten elhaladni képes „vizsgáló őrség", a mely azt nézi, hogy a hajón minden rendben van-e?

PICSINICS KIZÖKKENT AZ ÁGYBÓL.

És mégis milyen gyors száguldásban mulik el az a 3 óra 45 percz! Ennyi ugyanis a leghosszabb idő, a meddig a hadihajó matróza egyhuzamban alhatik. A szolgálatból lelépő osztály — a legénység fele — 15 perczczel esti 8 óra előtt kikapja a függőágyát és 8 óra 0 perczkor már bele is fekhetik. Hogy azonban ugyancsak pontban éjfélkor, azaz 12 óra 0 perczkor ez a kipihent osztály fölválthassa a fedélzeten maradt másik osztályt, 15 perczczel éjfél előtt már felriasztják álmából, hogy teljesen elkészülten és fölszerelten vegye át a szolgálatot, a melyben hajnali 3 óra 45 perczig marad. Hajnali négykor ismét lefekhetik 50 perczre, hogy 5 órára a hajó egész személyzete talpon legyen.

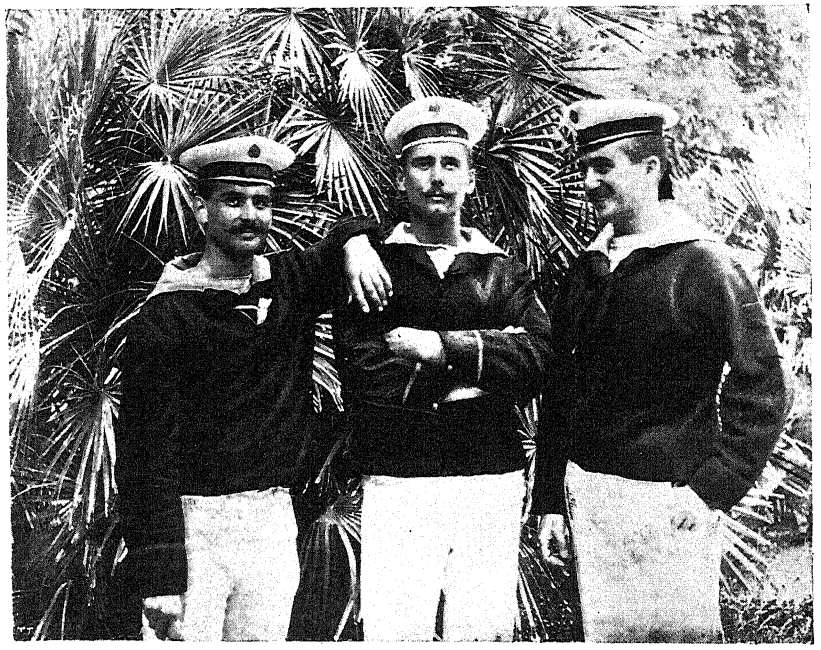
Hasonló pontosságot és gondot fejtenek ki a személyzet egészségi állapotára való tekintetből a ruházatban is. A matróz ruházata első sorban a hajó helyi viszonyaihoz van alkalmazva. Minden öltönydarabja erős, bő és kényelmes, hogy a tornázásszerű munkában tagjait szabadon használhassa. A ruhadarabok és a fehérnemű a legjobb anyagból készülnek és mert igen sok csoportra osztják a termet-átlagosságot, ennélfogva jól is illenek és mivel más irányban is szisztematikusan fejlesztik bennök a tisztasági érzéket meg a rendszeretetet, innen van az, hogy mindig olyan csinosak és takarosak a mi tengerészeink. A tengerész, a ki 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 dícséretére válik, hogy úgy költségek tekintetéből, valamint a személyes figyelem és elővigyázat dolgában a legmesszebb menő módon gondoskodik a lobogó alatt szolgáló legénység egészségéről ezen irányban is.

A gyorsan váltakozó klimatikus viszonyok befolyása alatt meg-

betegült 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 súlyos sérülések.

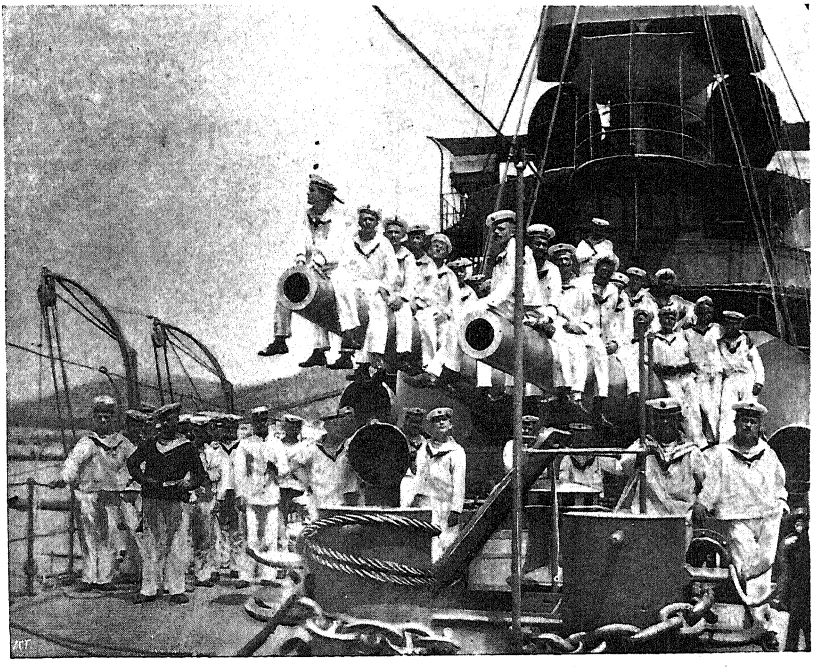
A legénység, meg a tisztek is, akárhányszor naphosszat nem válthatnak száraz ruhát, a mely az esőtől meg a fölcsapó hullámoktól nedves, hanem a testükön szárítja föl a szél. Tüdőgyulladás,



MAGYAR FIÚK (BUDAPESTI TRIFOLIUM).

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 súlyos altesti bántalmakat. (A hajók egykori rémének, a mely egykoron valósággal megtizedelte a legénységet: a scorbutnak, a mely a régibb időkben úgyszólván legyőzhetetlen akadálya volt a hőslelkű és vállalkozó szellemű fölfedezőknek kitűzött czéljok elérésében, a hajók mai higiénikus

berendezésénél már csak történelmi emléke van.) A kikötőkben, úgy Nyugoton mint Keleten, vagy akár Délen mindig „raktáron levő“ ragályos betegségek behurczolása a hajóra, mint például: tifusz, dissenteria, malária és sok más olyan, a mivel az érintett idegen kikötők vendégszerető népe kedveskedik a betérő hajósnak, a legmesszebb menő elővigyázat és rendszabályok ellenére sem mindig kerülhető el. Az árboczozaton való dolgozás, a darukkal és vontató-csigákkal való gyakori foglalkozás, a gerendanagyságú



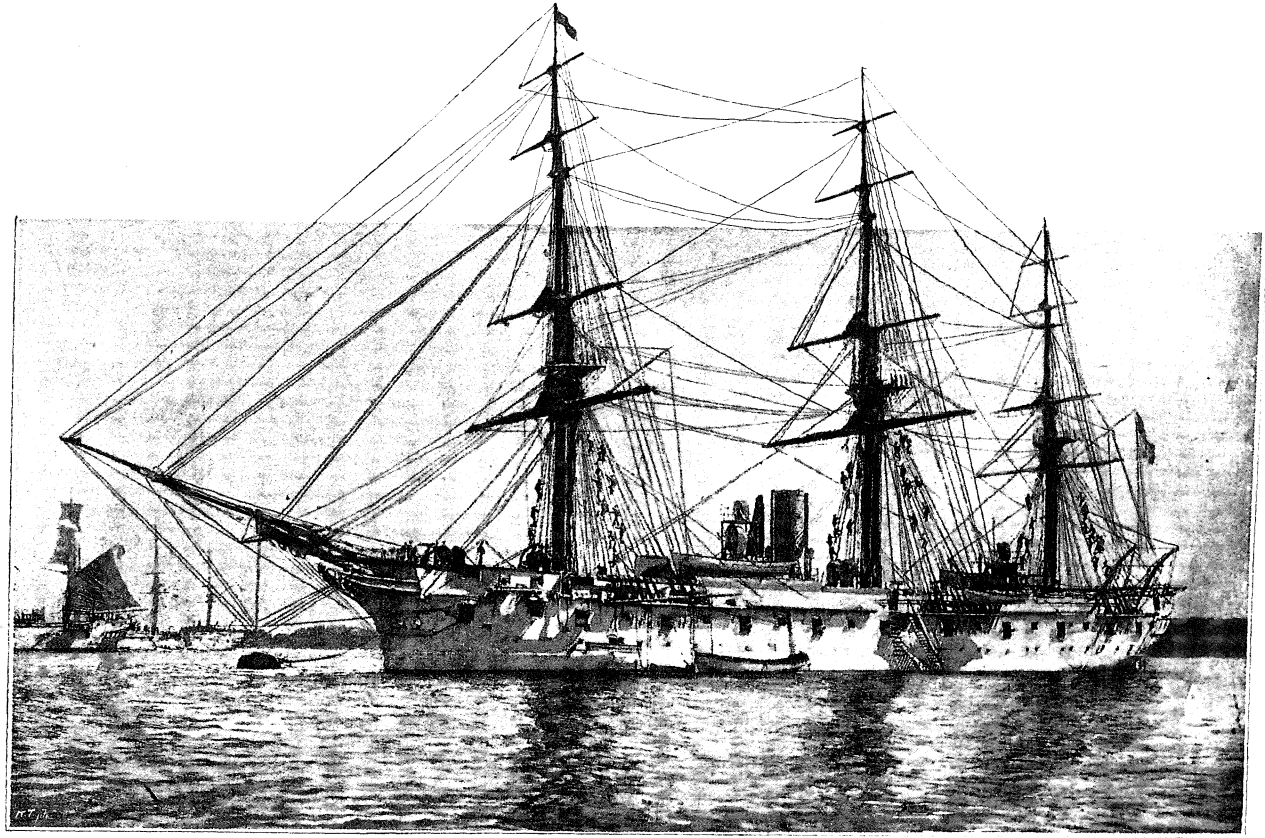
LEGÉNYSÉG NYÁRI (ÉS TROPIKUS) ÖLTÖZETBEN.

evezők kezelése, a lejáratok szűk és meredek lépcsőin való rohanó és mindig sietö futkosás, a komplikált gépezetek, a torpedólövedék, a temérdek lőpor és más robbanó anyagok kezelése, a búvárkodás a tenger mélyében és még sok száz és száz ehhez hasonló cselekmények és ténykedések bő alkalmat nyujtanak a megsebesülésekre.

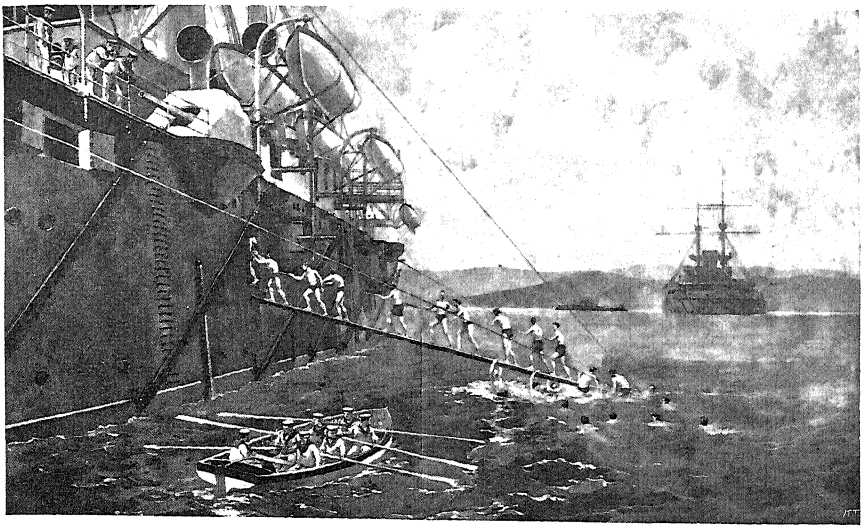
Az ilyen emberekkel szemben olyan kiméletes a bánásmód és a szolgálati — hivatalos — eljárás, a minőről a polgári foglalkozású emberek túlnyomó nagy részének, mint például a gyári munkásnak,

magánszolgálatban állónak vagy egyáltalában nem a családja körében élő magánembernek fogalma sincs. Ime egy példa ennek illusztrálására.

Mondjuk, hogy valamely hajó parancsnoka azon szigorú rendelettel vitorlázik valamelyik tengeren, hogy a hajó gőzgépét csupán a legszükségesebb körülmények kényszerítő súlya alatt veheti igénybe, mint például: előreláthatólag huzamosabb időn át tartó nehéz viharban, vagy valamely folyó torkolatába való felhatolásnál, vagy valamely kikötőbe tervezett befutásánál. Ugyanaz a parancsnok, a ki az öt-hat napig tartó elég súlyos vihart még nem tartja „kényszerítő körülménynek", vagy a ki a hajóktól ellepett kikötőbe vitorlával vonul be és vitorlák alatt hajtja végre a komplikált és felelősségteljes lehorgonyzási műveletet, holott alig van valamicske szabad vize a manöverezéshez, ugyanez a parancsnok rögtön és haladéktalanul fűtteti a hajó valamennyi kazánját és teljes gőzerővel siet a legközelebbi kikötőbe, a mint a hajóorvos azon jelentést teszi neki, hogy N. N. matróz betegsége olyan természetű, vagy annyira súlyosbodott, hogy valamely kikötő kórházában való elhelyezése haladéktalanul szükségesnek mutatkozik. Az orvos jelentésére a hajó parancsnoka gőz alatt fut a legközelebbi kikötőbe, még pedig olyan gyorsan, a mint azt a hajó gépezete megengedi, még akkor is, ha az a kikötő az ő eredetileg tervezett czéljától vagy az út irányától bármennyire félre esik. Szolgálati éveim alatt egynéhányszor mentett ki bennünket esetleg hetekig tartó halimbázástól valamely éppen a kellő időben véletlenül megbetegedett emberünk, holott nagyon óvatos voltam beteg bejelentéseimben. Különösen „partraszállítási" indítványaimban, nehogy a parancsnokom vagy a ténykedésünket ellenőrző wieni minisztérium engem valami nagyon könnyen — megijedő orvosnak tartson.



A KÖTÉLHÁGCSÓKON FELKÚSZÓ LEGÉNYSÉG. (ENTERT AUF!)



TENGERI FÜRDŐ.

SZÉLCSENDBEN.

. . . A rengeteg hosszú utaknak ellenére mulatság, tréfa és szórakoztató intermezzók vajmi ritkák. Sem a helyi viszonyok, sem pedig a foglalkozás nem olyanok, hogy az embernek tréfára hajoljon a kedve. A hadihajók hagyományos és szigorú 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 oceáni élet tréfáiból.

Egy alkalommal napokon át vesztegeltünk lomhán lecsüngő vitorlákkal az oceánnak ugyanegy pontján. Az unalom rettenetes volt; nemcsak a hajó menetének fentartására szükséges vitorlaműveletek nem voltak végrehajthatók a szél abszolutus hiányában, hanem a szélcsenddel együtt beálló rettenetes forróság miatt az időhöz kötött gyakorlatok is szüneteltek. A hajó tökéletes mozdulatlansága, a tükörsima tenger, meg azon körülmény folytán, hogy a hajó közelében hetek óta nem láttunk czápát, kivételesen meg-

történt az a ritka esemény, hogy a szokásos délutáni zuhanyozás helyett a tengerben fürödtünk meg.

A fürdésre éppen 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-biró a következő vitás kérdésben. A tisztek

MÓRAJÁTÉK.

egyike — kiváló sportsman, birkózó, vívó, különösen pedig jeles úszó — azt állítja, hogy leugrik innen az erkélyről és *öt perczen belül nem látjuk őt a vízből felbukkanni.* Én, mint orvos, mondjam meg, lehetséges-e egyáltalában, hogy egy ember öt perczig kibírja a víz alatt? Persze, én azonnal fölvettem a „birósági szakértő“ fontoskodó nagyképűségét és rövid előadást tartottam az „emberi tüdő capacitásáról“. Felsoroltam hamarjában csomó illusztráló példát, többek között a gyöngyöt és szivacsot halászó szinghalézeket, a kik között, bár a leghíresebb búvárok, a leggyakorlottabb búvár sem

bírja ki másfél percznél tovább a víz alatt. Ezért is pusztul el annyi szegény szinghaléz — emphysemában.* Resumé: nem hiszem, hogy legyen ember, a ki öt perczig kibírja a víz alatt, ha csak nem . . .

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

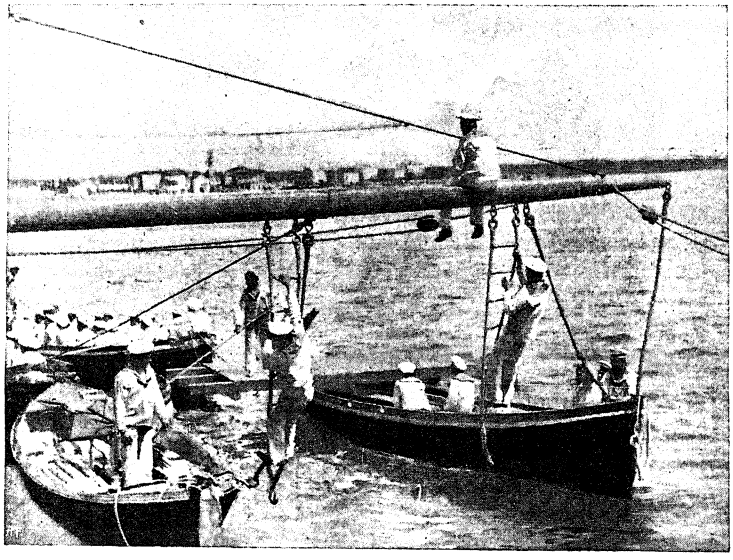
Az első percz elteltével elismerőleg bólintottunk a fejünkkel, merően fixirozva az órámat; a második percz elteltével egymásra néztünk, csodálkozva és kérdőleg; a harmadik percznél nem szóltunk, de nagyon sápadtak voltunk; az ötödik perczben hallhatóan dobogott a szívünk az ijedtségtől. A hatodik perczben kijelentettük, hogy rémséges ostobaságot követtünk el, a midőn belementünk ebbe a buta fogadásba: ez utóbbit kölcsönösen el is ismertük; a nyolczadik perczben jelentést tettünk a parancsnoknak, hogy E. sorhajózászlós nyolcz perczczel ezelőtt fogadásból a vízbe ugrott öt perczre és még nem jött vissza. A kilenczedik perczben 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 el egyetlen pillanat alatt az egész hajón a hír, hogy E. sorhajózászlós a vízbe fúlt. 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

* Hogy hogyan hívják az emphysemát magyarul, azt csak itt, a sorok alatt merem megmondani, és itt is csak apró betűkkel, olyan botrányosan csúnya 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!!

előállottam a saját tapasztalataimmal és Hoffman wieni tanár „Törvényszéki orvostanából“ szerzett bő ismereteim alapján elkezdtem magyarázni, hogy a gyászos katasztrófa minden valószinüség szerint hogyan történt.

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



CSÓNAKRA SZÁLLÓ MATRÓZOK.

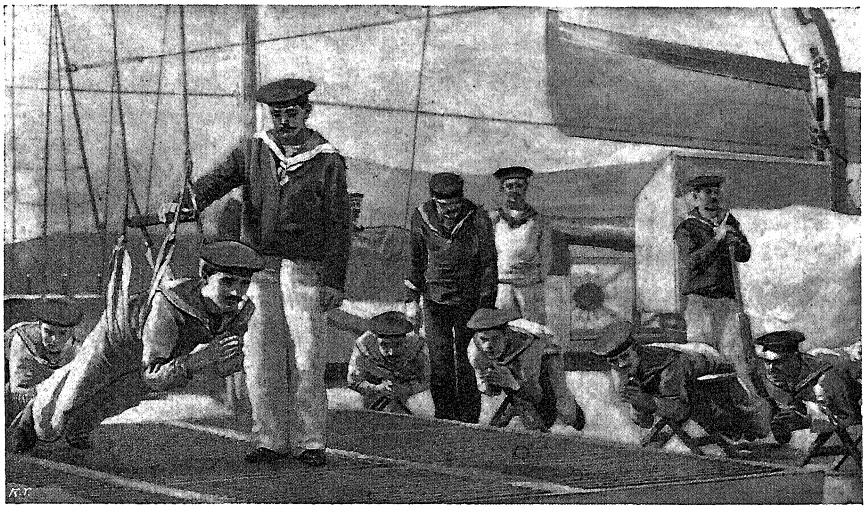
A legnagyobb consternáció és zürzavar közepett felrohan a fedélzetre egy kadét és olyan hangon, mintha felfedezte volna Amerikát, azt kiáltja:

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

Néhány tonna nehézségű kő esett le a mi közös szívünkről erre a jelentésre. Rohammal foglaltuk el a megkerült tiszt kabinját. A hol máskor két ember számára is nehezen akadt hely, ott most nyolczan-tizen szorongtunk a „megtalált“ zászlós körül. Barát ölelések és hátbavágások, haragos szitkozódások és lármás beczéskedések 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*, átúszott a hajófenék alatt *a túlsó oldalra*, ott felkapaszkodott a körülfutó kötélen, aztán bemászott az egyik ágyúnyíláson 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 percz mulva már



ÚSZÓLECZKE A SZÁRAZON. (FRANCZIA HADITENGERÉSZET.)

mélyen aludt és nem is ébredt fel addig, míg valaki véletlenül be nem nyitott a kabinjába.

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

*

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

Úton voltunk hazafelé a távol Keletről. Körülbelül a Nikobári-szigetek táján járhattunk és gyönyörű, felségesen szép volt az időjárás. Az egyenlítő örökké kék ege hetek óta felhőtlenül mosolygott le ránk (kivéve azokat a napokat, a mikor nem volt sem „örökké kék", sem pedig mosolygó, hanem nagyon is zord, és csak úgy szakadt ránk 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. Valószínű, 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, a hányszor 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, a mikor az egyik tiszt bemegy a kabinjába (a tiszti kabinok a szalonba nyílnak) és egy-két percz mulva kilép onnan, mint — japáni gigerli. Az átváltozás gyorsan ment, mivel nem kellett átöltöznie, hanem csak egy kicsit felöltöznie. Ezt meglátván egy másik tiszt, szintén kabinjába megy, és kijön onnan mint — maláji. A jó példát utánozza csakhamar a többi is, bemegyünk a kabinjainkba és kiki magára ölti magánmúzeumának valamelyik jelmezét. Alig néhány percz mulva ismét együtt ülünk az asztalnál, akárcsak valami kelet-ázsiai nemzetközi kongresszus tagjai. Nagyszakállú tüzértisztünk pompásan bevált arab imámnak. Hamarjában meg is áldott bennünket, kitünően utánozva az arab hanglejtést és a megfelelő gesztusokat. A manövertiszt telivér japáni gigerli volt, ámbár a legyezőjével minduntalan leütötte a — monokliját. (Még fürdeni sem látott monokli nélkül.) Volt közöttünk továbbá koreai mandarin, szinghaléz ékszerész, hindu

főnök, borneói dayakk (a ki még az úszónadrágnál is kevesebb ruhával beérte). Én khinai mandarin voltam.

Behoztuk egymásután a kabinjainkból gyűjteményeink egyes darabjait, a melyek éppen kéznél voltak és kölcsönösen mutogattuk azokat egymásnak, nevezetesen olyan tárgyakat, a melyeket utazásunk alatt a kikötőkben összevásároltunk, és a melyekről tudtuk, hogy a többinek nincsenek meg. (Hadihajókon a tisztek minden csekélységet tudnak egymásról s így könnyen eshetett meg a dolog.) Nemsokára garmadában hevert az asztalon egy kisebbszerű keletázsiai bazár. Különböző szőnyegek, tien-tcini cloissonné, kiu kiangi korsók, siami elefántcsont faragások, japáni szerviszek és selymek, nan kingi hímzések, maláj asszagajok, japán krísek (maláji görbe kés) és opiumpipák, sumatrai bambusz-faragások és fegyverek; malakkai csigák, koreai tigrisbőr, szárított pálmalevelek, mint buddhista-bibliák, és sok egyéb exotikus ritkaság.

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

Az eleinte csak tréfás kínálgatás lassanként átalakult komoly vásárlássá. Még pedig teljesen czivilázálatlan vadak módjára: cserekereskedést nyitottunk. Az egyiknek volt olyan tárgya, a mire 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 egyenértékű árakat? Nekem például tigrisbőrt kínáltak és cserébe kértek érte egy pár pompás tientcini cloissonné vázát. A tigrisbőr húsz dollárba került, az én cloissonném, a melyet egy ravasz chinai tizenöt dollárért sózott rám, testvérek között sem ért ennyit. Pénznek forgalomba hozása elvből ki volt zárva ennél a vásárnál, tehát a következő módon egyenlítettük ki a különbözetet: a ki tőlem

vásárolt, az az ő drágább tigrisbőreért ráadásul a két vázámra még három darab japáni selyemzsebkendőt kapott, továbbá egy koreai napórát, egy maláj aszagajt, a melynek a hegye curaréval volt megmérgezve, ellenben a nyele el volt törve; egy hindu kis istent (nekem maradt még féltuczat istenem), félkiló ceylon-kávét meg egy kis kötet chinai 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 palaczksör helyettesítette a vadaknál szokásos apró csigákat.)

Javában folyt a vásár és már jelentékenyen összekeverődtek a holmiaink az asztalon, a midőn egyszerre nagy rémületünkre megharsan a fedélzeten a kürtriadó és félreverik a harangot!

— Tűz van! Minden ember a fedélzetre!!

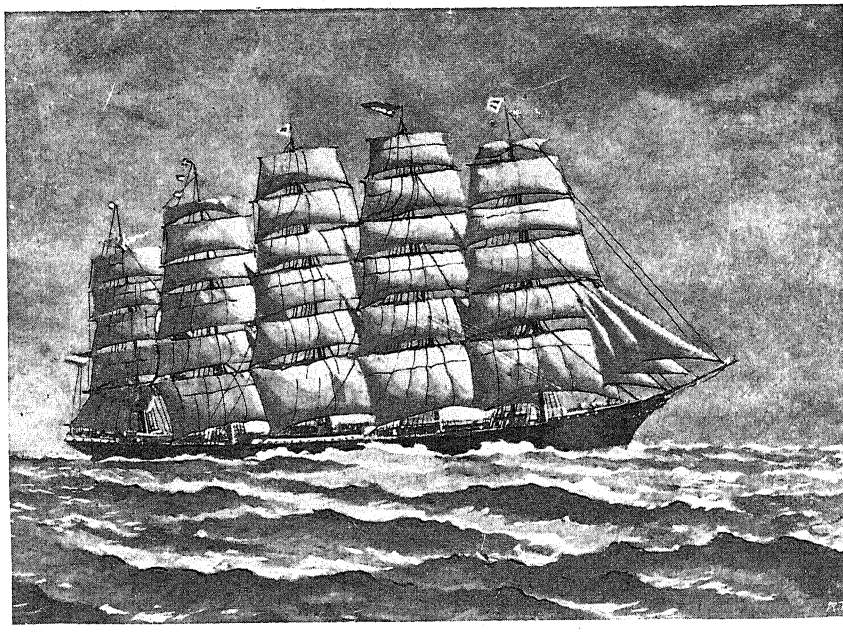
A kétszázharmincz ember eszeveszetten fut és mi velük, kiki arra a helyre, a mely tűzvész esetére ki van neki jelölve. Levetkezésről és átöltözésről persze szó sem lehetett. Hogy igazi tűzvészről van-e szó, avagy csak gyakorlatról, azt a tűz jelzéséből nem lehet kivenni. Ezért rohan minden ember a maga helyére. Én rohanva futottam a hajó-kórházba és megtettem s elrendeltem mindazokat az intézkedéseket, a melyek tűzvésznél elő vannak írva a szabályzatban. Az intézkedések végrehajtása után fölsiettem a fedélzetre, hogy a parancsnoki hídon álló parancsnoknak megtegyem a szokásos jelentést.

Mintha csupán az én megjelenésemre vártak volna odafenn; mert a mely pillanatban feltűntem a fedélzeten piros selyemrojtos, csúcsos, sárga süvegemben, hosszú, kék kaftánban és haragos zöld bugyogóban, bokáig lógó hosszú czopffal, olyan általános és hangos kaczagás támadt a fedélzeten, a melyhez hasonlót még alig hallottak a Nikobári-szigetek.

Hát nem is volt semmiféle tűzveszedelem, hanem a jókedvű parancsnoknak kitűnően 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 fölött. Magától értetődik, hogy a sikerült tréfa jó sokáig adott anyagot beszélgetésre a legénységnek.



ÖTÁRBOCZOS VITORLÁSHAJÓ.

VIHARTANULMÁNYOK.

Csupán néhány napig tartó rövid vitorlázás a tengeren, szép időben, eleven friss széllel, egyike a legtöbb gyönyört nyujtó élvezeteknek. A derűs kék ég, a zöld és kék színnek minden árnyalatában játszó tenger, a hullámok folytonos játéka és szelíden tompa moraja, a kötélzet között halkan zengő szél, a tüdőt tágító üde, sós levegő, mindezek együttesen igazi gyönyörűség. A hangulat emelkedett, az ember megérzi izmaiban a duzzadó erőt és a vágyat nagyobb fáradtsággal járó mozgás után. Az étvágy kitűnő, a társalgás elven, a jókedv kiül az arczokra, az idegek nyugodtak. (*A másoké is* és ez nagyon fontos.)

De minő más az élet már az utazás huszadik vagy harmincadik napján! Az étvágy gyenge, azaz hogy sajátképen már nincs is étvágy; sőt nem ritkán már undorodik is az ételtől az ember (kivált ha látja, *mit* kellene megennie), a társalgás lanyha

vagy bosszantó; az arczok savanyúak, az idegek pedig borzasztóak (különösen a *másoké*).

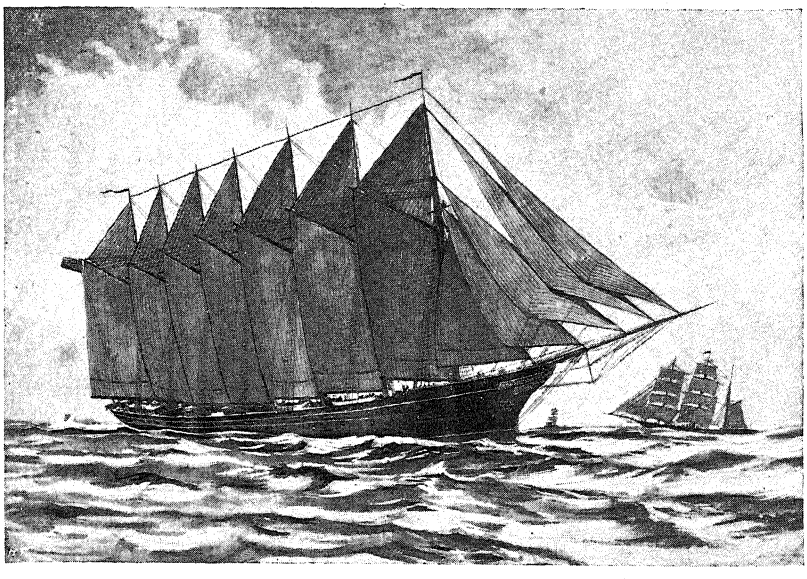
Jelentéktelen csekélységek igen kellemetlen affairré tudnak elfajulni és a szűk helyre szorított állandó együttélést megkeseríteni. Sem a jó nevelés, sem a bajtársiasság, sem a hajóélet szigorú etikettje nem elég biztosíték arra, hogy a hajósélet fennebb említett viszonyaiból kifolyólag nézeteltérések 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 hőslelkű norvégnek világraszóló észak-sarki expedicziójában egyetlen üveg sör volt a sarokkő, a melybe 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, a mely akkor sem szűnt meg, a midőn Nansen az ő hűséges kisérőjével, Johansennel, megvált a hajótól és gyalog indult meg nehéz útjára, fel az északi pólushoz. És mindez egyetlen üveg sör miatt!

Az oceánt járó vitorlás hajók ritkán adják az utazást harmincz vagy negyven napon alul. Azok az új és teljesen modern fölszerelésű vitorlás hajók, a melyeket még ma is építenek, — természetesen csak a kereskedelmi tengerészetnél árúszállítás czéljából, — annak ellenére, hogy mintegy húsz-harmincz segélygéppel vannak ellátva, rengeteg időt töltenek a tengeren, a míg czélhoz jutnak. Láttam Singaporeban, Hongkongban vagy San-Franciscóban öt-, sőt hétárboczos vitorlás hajókat, a melyeknek bordái és árbocza vasból, a vitorlák pedig széttéphetetlen vászonból készültek; a teher be- és kihajózására, a világításra, a szellőztetésre, a víz desztillására, a szivattyúzási munkára villamos gépekkel voltak felszerelve. Szóval az egész óriási hajó, tizenkétezer tonna tartalmával, teljesen

modern felszerelésű volt. Csak a hajtóerő volt még a Kolumbus-korabeli: a vitorla. Némelyiknél a vitorla kiterjedése mintegy négyezerötszáz négyzetméter volt, és mégis százhatvan-száznyolczvan napot kellett töltenie az oceánon, a nélkül, hogy csak egyetlen kikötőt érintett volna, mialatt kiinduló pontjából, Londonból vagy Bremenből elérkezett Sydneybe vagy Jokohamába.

A többek között megismerkedtem (ha nem tévedek: Pulo-Penangban, a Malakkai-szorosban) egy hajós-kapitánynyal, a ki a



HÉTÁRBOCZOS VITORLÁSHAJÓ.

következő, a vitorlás korszak évkönyveiben is a párját ritkító tengerész-bravurt megcselekedte.

Mint német kereskedelmi hajó kapitánya egy alkalommal fabútort és egyéb árút kellett szállítania Dél-Amerika nyugati partján fekvő Valparisóba. Hamburgtól Dél-Amerika csúcsáig, a hírhedt Vihar-fokig (Gap Hoorn) és végig az Atlanti-oceánon elég símán ment az utazás, úgy hogy az Egyenlítő körüli „szélcsendöv"-ben elvesztegelt két hetet is számítva, alig töltött hatvan napot az oceánon. Tekintettel a Magelhaen-szorosnak vitorlák számára csaknem legyőzhetlen akadályaira, Dél-Amerikát a hírhedt Vihar-fok

alatt akarta megkerülni, hogy ott jusson el Dél-Amerikának tulsó keleti partjaira. A Vihar-foknál azonban rendkívül viharos, a hajó irányával ellenkező nyugati szelet talált. (Inde nomen.) Hasztalan volt minden erőlködése: az erős nyugati szél ellen nem tudott fellavirozni. Megpróbálta azt is, hogy a Vihar-foktól néhány száz mértföldnyire mélyebben, délre ment, abban a reményben, hogy ott kijut a nyugati szél régiójából. De háromszáz mértfölddel lejebb még mindig nyugati szelet talált. Negyven napot töltött már ezen az átkozott helyen a nélkül, hogy csak egy hajóhossznyival is előbbre jutott volna.

Ekkor hatalmas eszméje támadt. Megfordult, felhasználta az erős nyugati szelet, és a helyett, hogy keletről nyugatnak ment volna, nyugatról indult és úgy érte el a túlsó oldalon fekvő Valparaisot. Tudniillik körülhajózta az egész földgömböt! És az egész út nem került többe — kétszáznegyven napnál!

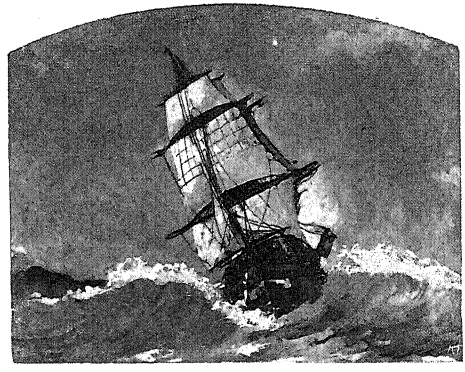
Fentebb megemlékeztünk a „szélmentes öv"-ről, a vitorlás korszaknak ezen egykori réméről. A milyen sokan olvassák ezt a szót, olyan kevesen tudják tulajdonképpen, hogy mi is az a „szélmentes öv"? Hogyan jön létre és miben áll tulajdonképpen a rettenetessége? Ez okból engedtessék meg nekem, hogy röviden körülírjam ezt a sokat emlegetett, de azért mégis csak kevesek előtt ismert fogalmat.

Hogy megértsük, hogy mi a szélmentes öv, meg kell előbb ismerkednünk az övet határoló két széllel, a passzátokkal. A passzátok ugyanis az egész éven át állandóan és mindig ugyanabban az irányban seprik végig az Oceánt. A passzátszelek okozója az Egyenlítő vidékének állandó forrósága, a minthogy a Golf-áramot s egyáltalában valamennyi jelentékenyebb tengeráramlást 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 színén, a földgömb két feléről az Egyenlítő irányába ömlik a hidegebb éghajlatú 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 körölbelül négyszázötven-hatszáz tengeri mértföldnyi széles övet hagynak maguk között, a melynek középvonala az Aequator. Ez a szélmentes régió alkotja a szélmentesövet, a vitorlás hajók rettegett rémét. A hajók ugyanis néha heteken át tétlenül és mozdulatlanul vesztegelnek itt a szélcsend miatt.

Óriási erejű, de csak igen szűk területre kiterjedő helyi viharok,



A PASSZÁTBAN. SZÉL HÁTULRÓL.

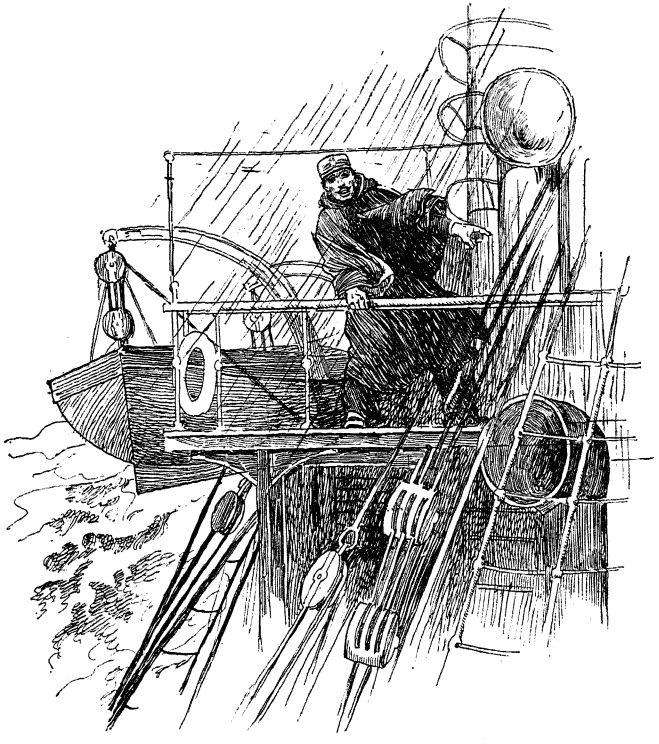
félelmetes zivatarok, az árboczokat tépő előre nem látható irányú szélrohamok, párosulva a perczekig tartó vakító villámczikkázással, meg a süketítő égzengéssel, mindennaposak ott s egyidejüleg rettenetes, türhetlen forróság is gyötri az utazót. Az eső pedig, ha megindul, olyan tömegben ömlik alá, mintha egy egész tenger szakadna az utazóra.

A gőzhajó természetesen fittyet hány mindezeknek; 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-nyugati monszun és az észak-keleti mon-

szun. Úgy mint a paszátokat, ezeket is a földgömb különböző pontjain uralkodó hőmérsékleti, meterologiai és klimatologiai viszonyok hozzák létre. Müködésük a legnagyobb mértékben rendszeres; hat hónapig június 1-től november végeig uralkodik a dél-nyugati monszun és ugyancsak hat hónapig, az év többi hónapjaiban, az észak-keleti.

A dél-nyugati monszun végighalad az egész Indiai Oceánon



ŐRTISZT A PARANCSNOKI HIDON, NEHÉZ IDŐBEN.

és a csendes-oceáni szigetek nyugati felén, telhatol Khina északi partjáig, a Pecsili öbölig. Ide azonban már megtörve és meggyöngítve az útjába eső sok szárazföld és különösen a rengeteg hegységek által természetesen már jelentékenyen megszelídült állapotban kerül.

Az időben és térben még fiatal dél-nyugati monszun június és július havában az Indiai Oceán nyugati felében leírhatatlan vehemencziával indul meg. Olyannak képzeltem ezt a szelet, a

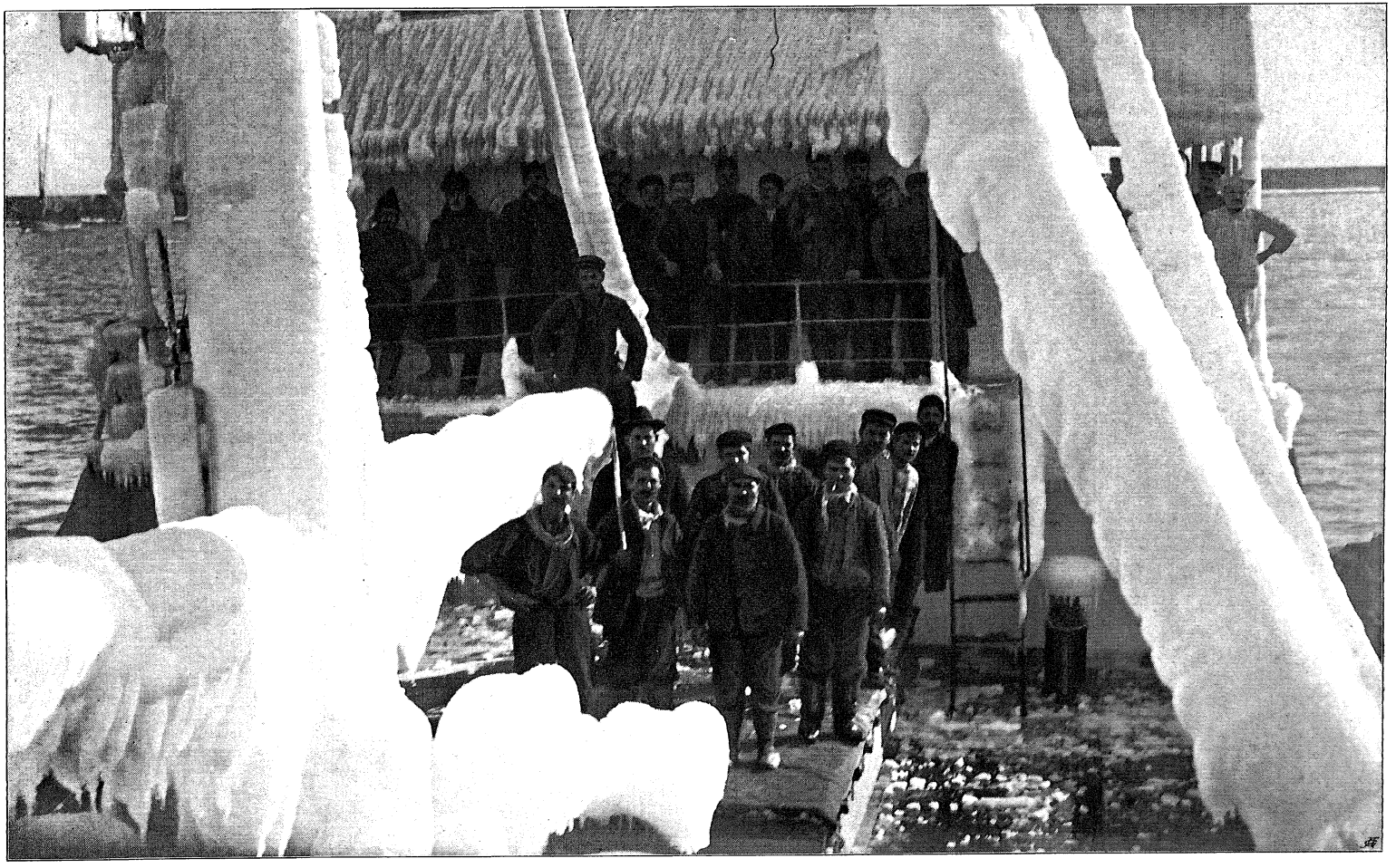
melyet minden fázisában és a legkülönbözőbb helyekről ismerek, lenn délen és az általa elérhető legmagasabb északi ponton, mint a bikaviadalok küzdterére kibocsátott fiatal bikát; a monszun, a mikor megindul, éppen úgy tombol és zúz, mint emez a küzdtérre kibocsátása után az első perczekben; aztán a küzdelem vége felé, kifáradva és kimerülve a saját tombolása és dühöngése által, csendes rezignáczióval tűri pályája befejezését. Az idős dél-nyugati monszun november havában a khinai vizeken már nagy fokban lecsendesedett és alig ismerhető föl benne az az ellenség, a mely 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, a mi bőrből van, czipőkön, táskákon, fegyverszíjjon, néhány óra alatt ujjnyi vastag penész rakódik le; a vitorla-kötelek valósággal rövidebbre zsugorodnak a temérdek nedvességtől. A fémtárgyakon gyorsan fejlődik 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 hályog támad. A első rettenetesen viszket, a többi 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 észak-keleti monszun a Jeges-tenger jéghegyein és Észak-Szibéria hómezőin keletkezik. Ezeknek a vidékeknek hideg, sőt kezdetben dermesztően hideg levegőjét hozza magával; de a mire leér a szubtropikus vidékekre, már enyhe, kellemes széllé változik át. Olyan vidékekről, a melyeken buja és dús a növényzet, valósággal virágillatot viszen a hajósok elé sok mérföldnyi távolságra. Így például a Malakkai-



(SOLYMÁSSI OSZKÁR GYÜJTEMÉNYÉBŐL.)

TÉLI KÉP A FEKETE TENGEREN. I.

szoros bejáratánál fekvő kis szigetről, Pulo-Penangról rendkívül kellemes, édes jázmin-illatot hozott elénk olyan távolságra, a midőn a sziget még láttávolban sem volt.

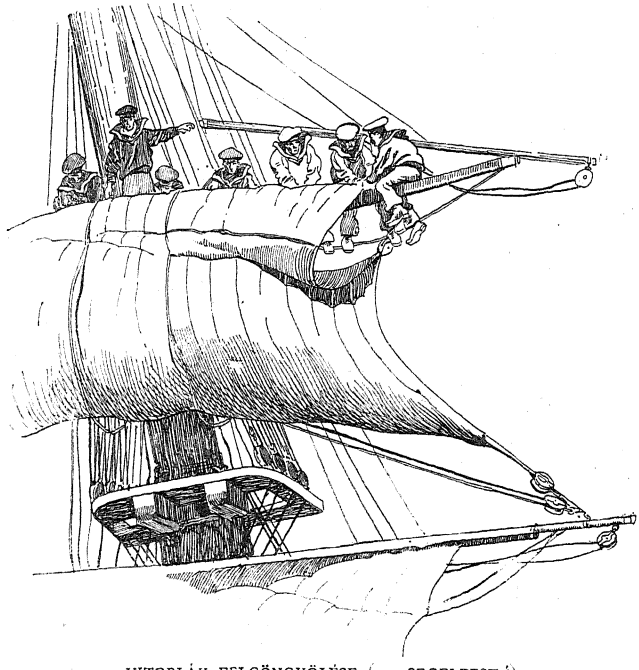
Ennek a szélnek rendszeressége annyira kifejlett, olyan biztos, hogy a megindulásukra vagy a megszűnésükre csaknem matematikai bizonyossággal számítanak a hajósok. A khinaiak parti hajózása, tekintettel az ő primitiv nautikus fölszerelésükre, főképpen a két monszun egymást való felváltásán alapszik.

Az északkeleti monszun megindulásakor ezer meg ezer dzsunka indul meg Khina partjaitól és evvel a széllel vitorláznak le a déli vidékekre egészen Ausztrália északi partjáig és Hátsó-India nyugati oldalára. Elvégezvén itt dolgaikat, bevárják a dél-nyugati monszunt, a melylyel dzsunkáikat visszahajtatják északi otthonukba. A sok ezer meg ezer dzsunka azonban nagyon megtizedelve érkezik haza. A kezdetkor teljes erejében dühöngő monszun, a küzdtérre beugrott fiatal bika, százával pusztítja és sülyeszti a tenger fenekére a khinaiak hajóit.

Ugyancsak a khinai 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 valamennyi tulajdonságait és szeszélyeit; körbefutó pályájának valószínű irányát, szélességét; tudják keletkezésének okait és dühöngése tetőpontján egyes tűnetekből kiszámíthatják, hogy meddig tarthat még. Japánnak, Koreának és Khinának számos kikötőjében vannak megfigyelő állomások, a melyeknek az a legfőbb rendeltetése, hogy a tajfun közeledését 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, a mint a jelzőállomáson megadják a jelzést, hogy tajfun van készülőben. És bármilyen sürgős legyen az útja, napokon át vesztegel a kikötőben és nem mer kimenni a tengerre,

a míg a rémületes szélvész meg nem szűnt. Még a kikötőben is, a hegyek, dombok, gátak és bejáratok által védett szűk helyen irtózatos rombolást visz végbe néha a tajfun.

A tajfun egyik válfaja azoknak a forgószeleknek, ciklonoknak, a melyeknek 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

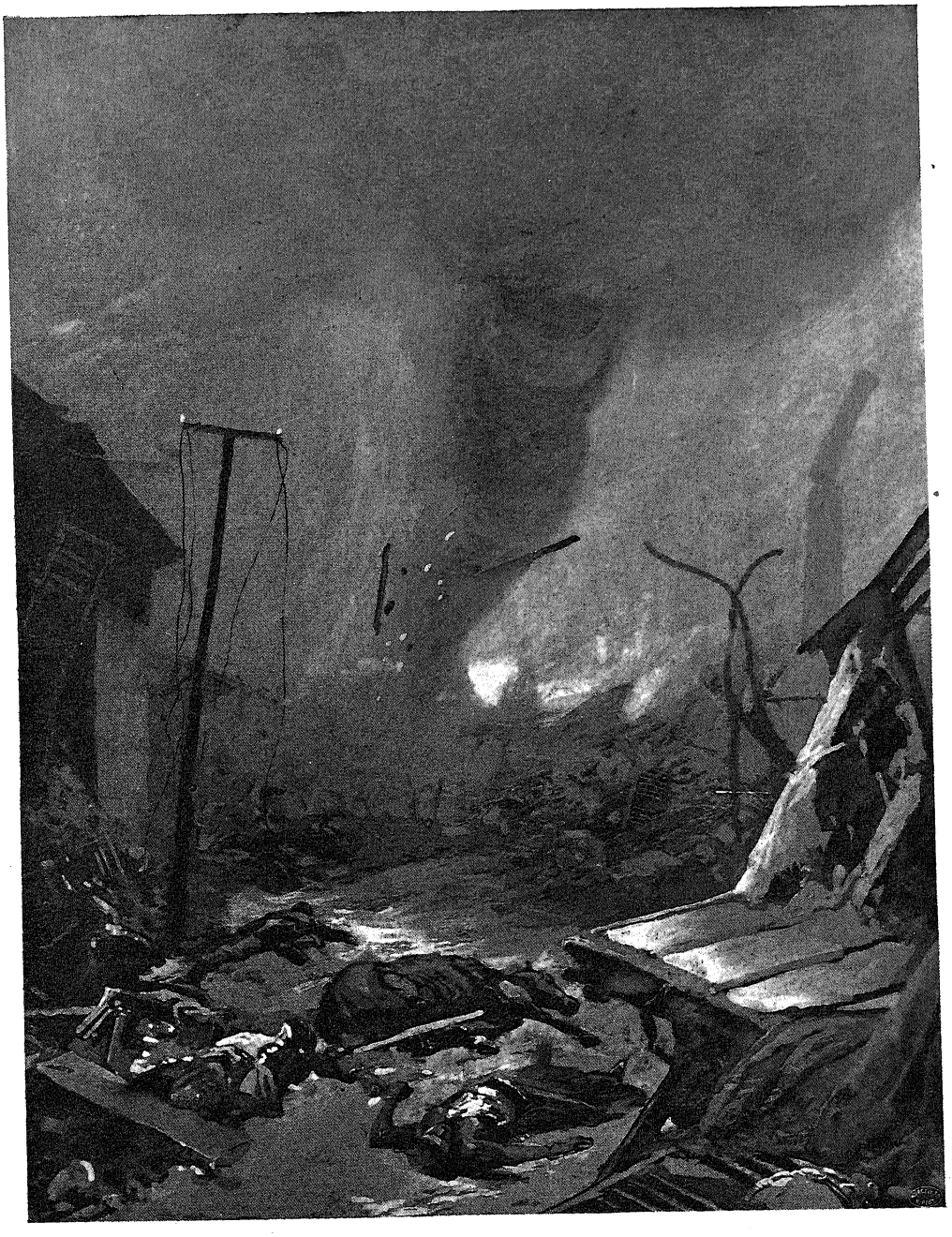


VITORLÁK FELGÖNGYÖLÉSE (= SEGELFEST !)

hozzák létre, mégsem oly veszedelmesek és borzasztóan rombolók, mint a tajfun.

Igen messzire vezetne és ezen könyv keretén kívül is esnék, ha ezeknek a szeleknek keletkezési okát és lefutásuk módját akarnók itt magyarázni. Mi csupán ezeknek a szeleknek a „fiziológiáját" akarjuk röviden megemlíteni, illetve azt a viszonyt, a melyben a hajóhoz, az emberhez állanak.

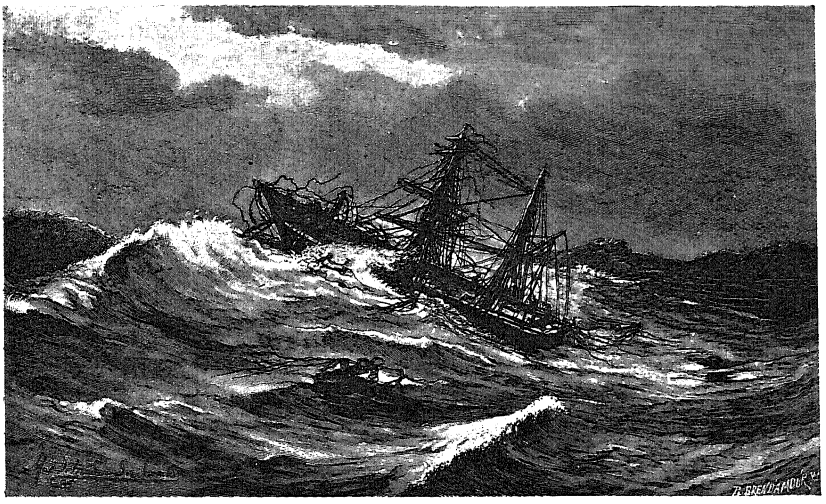
Legkönnyebben elképzelhető a ciklon — vagy a vele sok tekintetben azonos tajfun — ha azt a szárazföldi forgószéllel hasonlítjuk össze. Úgy, mint ennél kicsinyben, úgy a ciklonnál nagyban



A TAJFUN VÉGIGSÖPÖR A PARTON.

a levegő hengeralakú központi ür körül kering s csavarmenetekben és folyton növekvő gyorsasággal rohan a központ felé, a 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, minek folytán a



TAJFUNTÓL MEGTÉPETT VITORLÁSHAJÓ.

központban az igen alacsony légnyomás következtében szívó működés jön létre. Ez a szívó működés vagy szivattyúzás ugyanaz, a mi a szárazföldön fölkavarja a port és tölcséralakban forgatja. Az ilyen szárazföldi légtölcsér ritkán szélesebb három méternél és csak kivételesen huszonöt-harmincz méter magas; a tengeri forgószél azonban, a ciklon, akárhányszor több száz mértföldnyi széles; a központi ür pedig, a forgó szél magva, rendkívül magasra nő; a légkörnek hideg régiójáig is fölér. A központi légürnek párával telített levegője az igen magasan fekvő hideg régióban gyorsan és nagy mértékben 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, öt-hat tengeri mértföldet óránként, néha pedig tizenöt-húsz és több mértföldet is megtesz, volt rá eset, hogy 50 mértföldel rohanó orkánokat is megfigyeltek. Általában véve a szélesség növekedésével a sebesség is nő, ugy hogy a magassabb szélességi fokokban rombolóbb a hatása, mint az Egyenlítőn kívül. Minden esetre azonban leírhatatlanul pusztító és romboló hatású. Az ember alig hajlandó elhinni a pusztító erejét, míg maga meg nem győződött felőle.

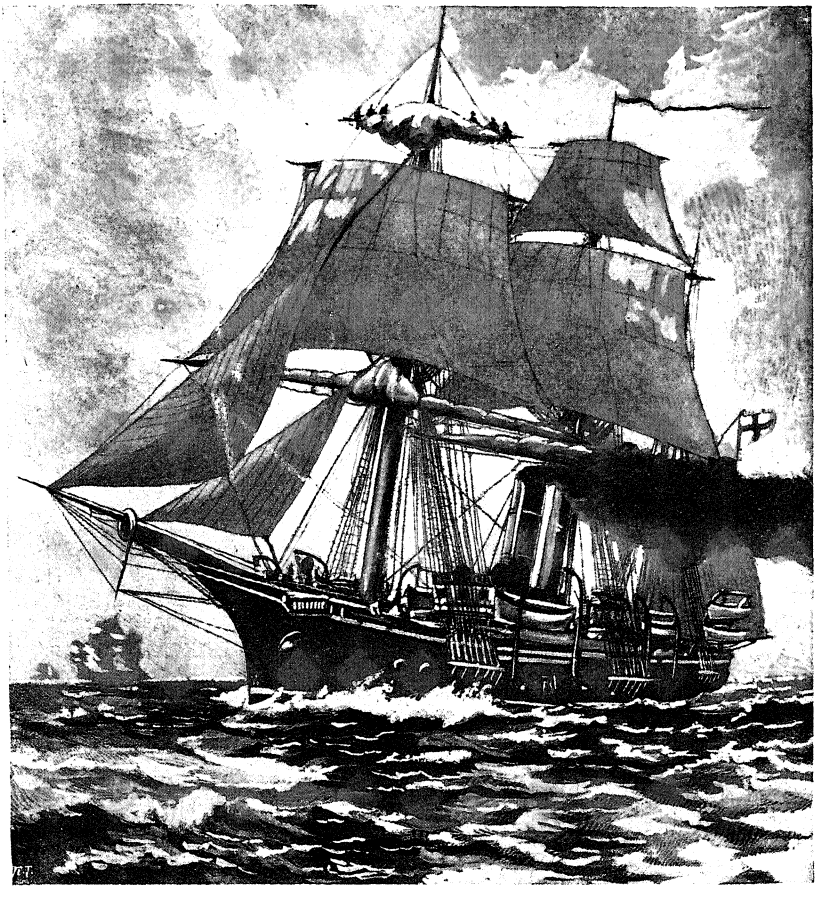
Így például 1821.-ben a ciklon néhány rövid percz alatt tökéletesen elpusztította Barbados szigetét az Antillákon. A lerombolt erődökből fölkapta a nehéz ágyúcsöveket és néhány száz méternyire röpítette azokat.

1862.-ben egy tajfun Sang-hai közelében egyetlen órában nyolczszáz dzsunkát pusztított el és 20.000 embert temetett a tengerbe.

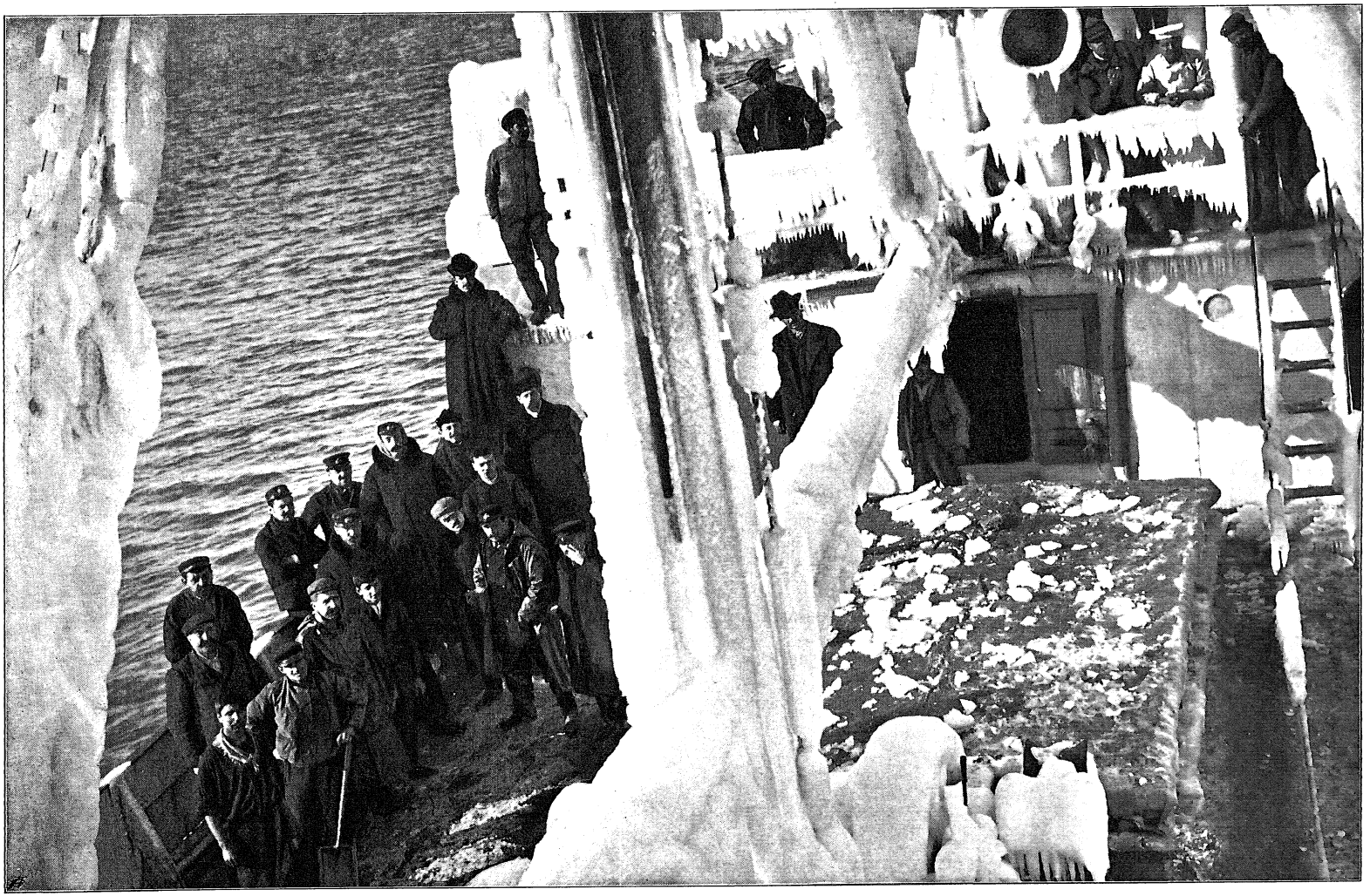
Manillában, a Philippini szigeteken, 1882. évi oktober 20-án egyetlen óra alatt húszezer házat söpört el a föld színéről és sok ezer embert. Egy pálmát gyökerestől kiszakitott és odacsapta kétszázméter távolságban a csillagászati megfigyelő intézetnek harmincznégyméter magasságban elhelyezett szél-gyorsaságmérő műszeréhez, a mely abban a pillanatban ötvennégy méter másodpercznyi gyorsasággal jelezte az irtózatos végitéletet, mi azt jelenti hogy a szél a szintén gyorsan haladó ciklonban 194 kilométer óránkénti sebbességgel fújt. A tenger parton hatalmas nehéz ágyúcsövek voltak félig beásva a földbe, a melyek arra szolgáltak, hogy ezekhez kötötték ki a horgonyzó hajókat. A ciklon kitépte a földből az elásott régi ágyúcsöveket és szétzúzott mintegy harmincz hajót a kikötőben.

Valóban szerencse, hogy ezek a 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.

* $23^1/_2{}^0$ északra és délre az Egyenlítőtől.



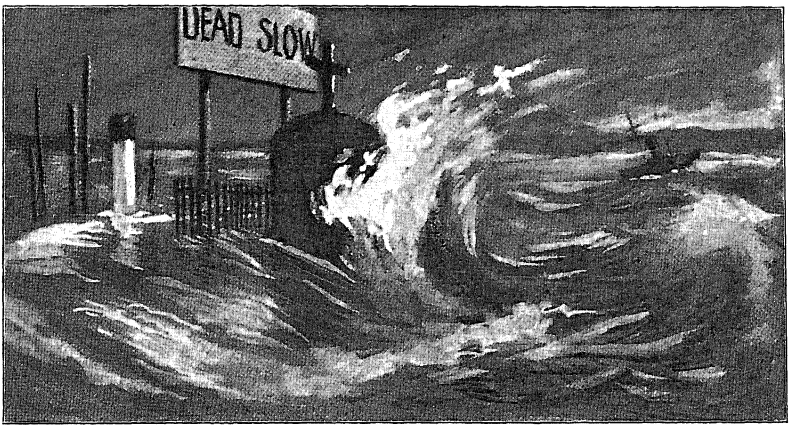
FŰTIK A KAZÁNOKAT; JÖN A CIKLON.



(SOLYMÁSSI OSZKÁR GYÜJTEMÉNYÉBŐL.)

TÉLI KÉP A FEKETE TENGEREN. II.

A nyugot-indiai szigetcsoport orkánja 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“ a 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 tudniillik olyan irányban



A VÉDGÁT FEJE CYCLON IDEJÉBEN.

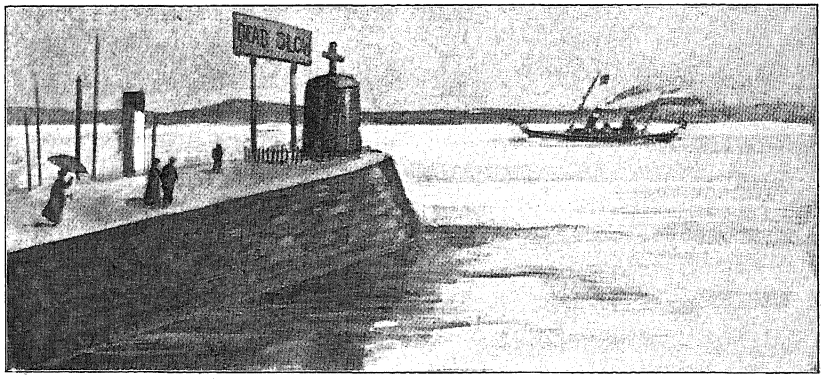
forognak, mint az óra mutatója, míg az északi félgömbön az óra mutatójával ellenkező forgást tesznek.

A szoba-tudós meteorologusok tanulmányai és az Oceánt járó hajósok megfigyelései folytán ma már meglehetős biztonsággal „kezelik“ a tengerészek ezeket a viharokat. Elég korán észreveszik a tajfun vagy ciklon közeledését és a mi ennél talán még fontosabb, ki tudják kerülni a forgó vihar központját, melyfelé a szél ereje folyton növekedik és közelébe irtozatos romboló erőt fejt ki. Jaj annak a hajónak, a mely a ciklon centrumába jutott. Ebből még alig 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 saját-

szerű színjátszása, a különböző irányokból ugyanegy időben fújó szél, a hullámok keresztezése már ijesztő előjelek. Ennyi már elég, hogy a meglepett hajó megtegye előkészületeit a meneküléshez. 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 értékű tanácsot, illetve útbaigazítást adott egy „szobatudós", Piddington meteorologus. Évenkint sok száz hajó maradt meg nemzetének és sok ezer ember a családjának, a mióta Piddington „viharszabályai"



A VÉDGÁT FEJE SZÉLCSEND IDEJÉBEN.

ismeretesek. Hogy nem minden hajó menekült meg a vihartól, a mely Piddington elvei szerint navigál, arról Piddington nem tehet. Hiszen ő is csak tudós, sőt mi több: csak ember.

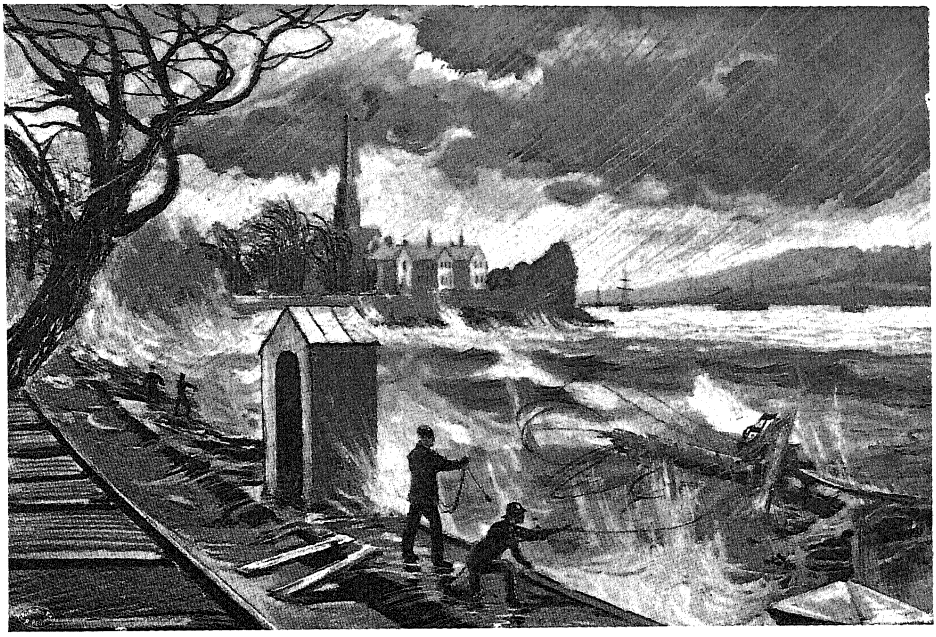
Piddington „viharszabályai" nagyjában és röviden a következők:*

Ha a hajós a különböző előjelekből arra következtethet, hogy ciklon van készülőben, forduljon arczczal a szél felé. Ezen esetben,

* Az olvasó ne riadjon vissza ezektől az — első perczben — nehéznek és érthetetlennek tartott fejtegetésektől. Ha a szokottnál kissé több figyelemmel olvassa azokat s segítségül veszi a mellékelt rajzot, csakhamar megérti azokat s bámulni fog rajta, hogy ő milyen kitünő meteorologus meg tengerész.

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 rendkívül nagy előny; Piddington mintegy száz forgóviharban tett megfigyelései alapján skálát állított föl, a mely a barometer óránkénti esésén alapszik. X foknyi esés a barométeren óránkint Y mértföld távolságnak felel

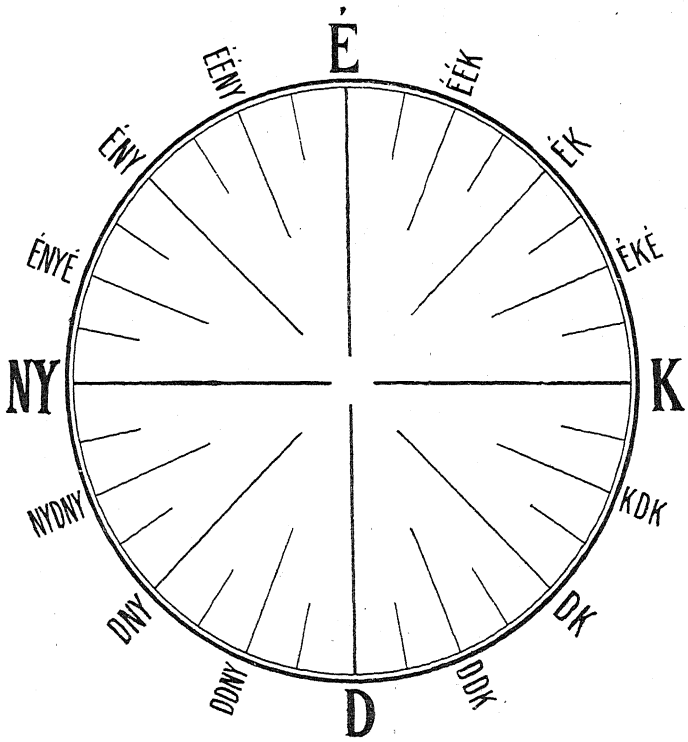


CYCLON IDEJÉBEN A VASUT MENTÉN.

meg. A távolságnak csupán ez a hozzávetőleges megállapítása is megbecsülhetlen előny a tengerésznek.

Hogy a forgó-vihar előrehaladó pályáján melyik irányba fog átcsapni, az a szélirány változásától függ. Miután, mint már tudjuk, a vihar perifériájában 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 kel a centrumnak

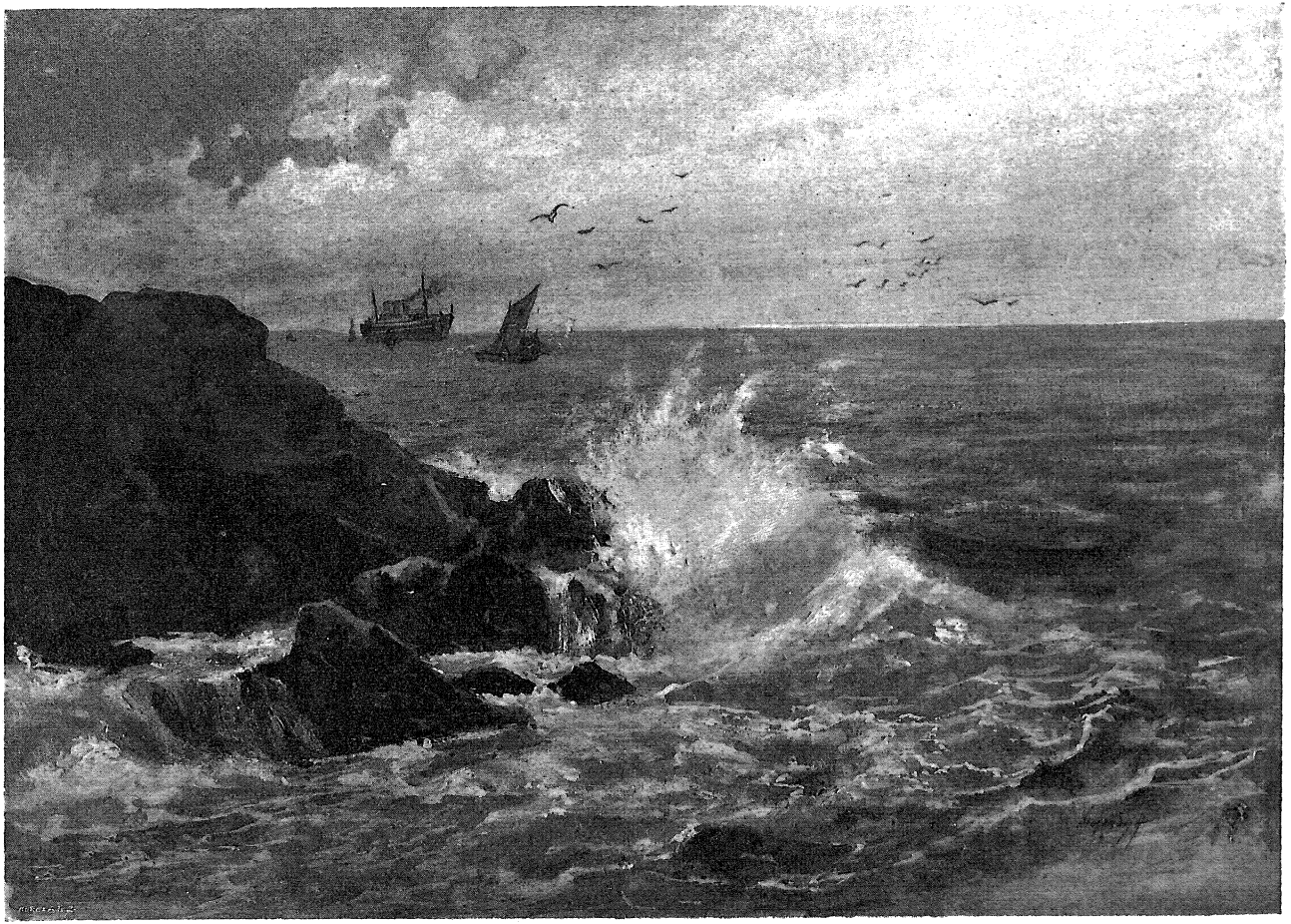
is (a hajó helyére vonatkozólag), mihelyt a szél fordul. Tegyük föl, hogy valamely hajó — az Egyenlítőtől északra — északkeleti széllel vitorlázik, akkor a szél központja a hajótól negyed körrészszel jobbra fekszik, tehát délkeletre van. Ha egy óra lefolyása alatt ez a szél északra fordul, akkor a vihar-központ keleten fekszik. Ha



egy másik óra lefolyása alatt északnyugotra 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 melyik irányba meneküljünk, azaz, hogy: előttünk hagyjuk-e elvonulni a vihar centrumát, vagy pedig mögöttünk. Ez pedig úgy történik, hogy az előbbi esetben lehetőségig marad a hajó, a második esetben pedig egyenes szög alatt vitorlázik ki a ciklon megteendő pályájából.

Ha azonban a szélnek fentebb leírt folytonos irányváltozása



Neogrády Antal rajza.

VESZEDELMES SZOMSZÉDSÁG

nem áll be, akkor két eset lehetséges. Ugyanis vagy gyöngül a szél és a barométer emelkedik, a mi 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 barométer pedig esik, ijesztően esik. Jele annak, hogy a centrum közel van. A veszedelem nő; menekülni kell! Mondjuk, hogy a szélviszonyok ugyanazok, a melyekről fennebb említés történt: akkor a hajó az éppen uralkodó északnyugoti 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, a mi a 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 révbe jut. Hogy azonban az illető hajó parancsnokának is van érdeme a megmenekülésben, az bizonyos.

Példátlan az a vakmerőség, a melyre az emberek még a viharok felhasználásában, úgyszólván azoknak kiaknázásában is képesek. A ciklont ugyanis, ezt a gyors száguldású szélvészt, a Bengáliai öböl partjain lakó hajósok felhasználják mint hajtóerőt, mint szállítási eszközt! Ismervén a ciklonnak azt a tulajdonságát, hogy az nem csak a saját tengelye körül forgó szél, hanem ezenkívül pályáján köralakban halad előre, kiszámítják azt az irányt, a melyben valószínüleg haladni fog és ha ez az irány megfelel a hajósok tervezett útjának, akkor vitorlás hajóikkal belebocsátkoznak a romboló viharnak a periferiájába, a külső szélébe. Itt természetesen a vihar ereje jelentékenyen kisebb, mint a forgószél középpontjában — a mag körül — és röpíttetik magukat vele arra a helyre, a hova 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

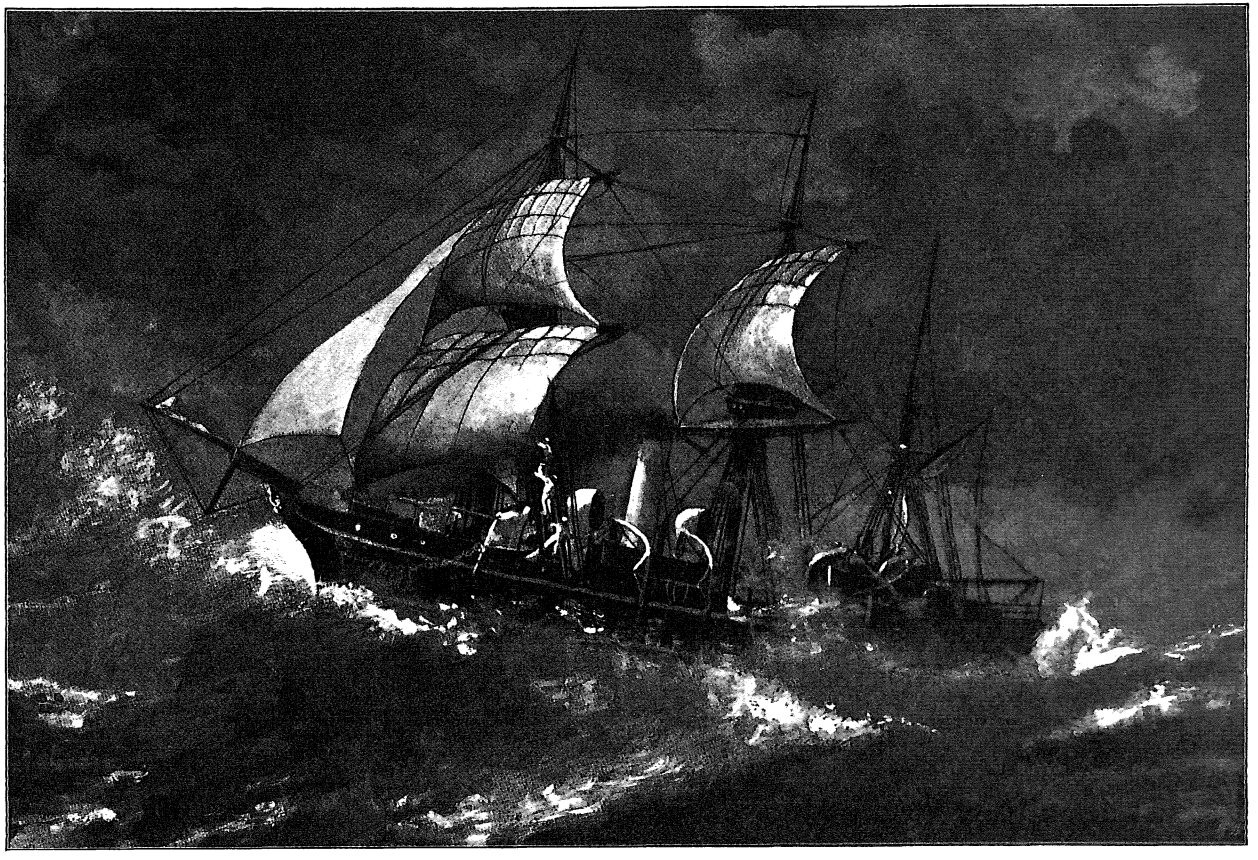
vizeken. (Ime, a ciklon az ember kezében, mint ama bizonyos kifacsart citrom, vagy a kötelességét megtett mór!)

A gyors száguldású ciklon valósággal röpíti a hajót, a mely kivételesen kedvező esetekben egy nap alatt teszi meg azt az útat, a melyet rendes viszonyok között csak tizenkét-tizennégy napi halimbázás árán tehetett volna meg.

A ciklonnal teljesen azonos természetű szél: az orkan (hurricane) dühöng elég gyakran az Atlanti-oceán nyugoti 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, a mikor a Jeges-tenger hatalmas jéghegyei elérték vándorútjokban legdélibb pontjukat, akkor tör elő a hurricane véghetetlen vehemenciával.

Ugyancsak az Atlanti-oceán nyugoti felében, de jóval mélyebben délre, okoz rettegést és félelmet a hírhedt pampero. Ez már nem forgószél. Ez egyenes irányban, nyugotról keletre vágtat végig romboló útján. Megindul a Cordillerák hóval fedett hatalmas hegycsúcsairól és irtózatos dühvel seper végig Argentinia végtelen síkságain. 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 a milyen irgalmatlanul megtépi a szárazföld síkságán végigczammogó húsz pár pampaökörrel vontatott óriási teherkocsikat, éppen olyan könnyűséggel rombol és pusztít künn a sík tengeren a hajók között. Már a távoli hajózás legrégibb idejében ismerték a portugálok meg a hollandok a pamperót, mint árboczot kitörő és a vitorlákat rongyokba tépő veszedelmes ellenséget.

Kevésbbé veszedelmes, de azért hatalmas erejű és végtelenül kellemetlen a Veres-tengeren uralkodó szél, a khamszin: egyik válfaja a Szahara-sivatagon otthonos számumnak. A temérdek szirtje és zátonya által úgy is eléggé hírhedt Veres-tengeren való utazás kellemetlenségei végtelenül fokozódnak, ha ez a szél beáll és napokon át dühöng. Ilyenkor a tikkasztó forróság igazán tűrhetetlen. A levegő



A CZIKLONBAN.

olyan forró, mintha irtózatos nagyságú sütőkemenczéből fujnák ki gigászi fujtatókkal. A Saharától hozott finom, forró homok valósággal égeti az arczot; betolakodik az ember szájába, orrába, fülébe és a szemébe. Az ember bőre olyan száraz, hogy helyenként finom repedések keletkeznek rajta, mint a beteg ember ajkán forró láz után. A temérdek homok még a perzselően égető napot is elfedi, úgy hogy csak elmosódott határú, bágyadt fényű, sárga koronghoz hasonlít. Az indiai oceán vízdús monszunja üdülésként hat az emberre a száraz és forró khamszin után.

*

A mi gyönyörű Adriánkon is két szélfaj dühöng alkalomadtán: az északkeleti bóra és a délnyugoti scirocco. A bóra a Karszthegyek hóval fedett kopár csúcsairól csap le az Adria jóval melegebb levegőjű medenczéjére. Uralkodási ideje a téli időszak, különösen a nagy hideggel járó tél. A melegebb éghajlatú Adria meleghez szokott hajósára dermesztő hideget hoz magával. Egyes rohamai, a melyek mindig váratlanok és meglepők, oly óriás erejűek, hogy az óvatosság és elővigyázat ellenére, akárhányszor rongyokká tépik a vitorlákat és tövestől törik ki az árboczokat. Néha heteken át dühöng a nélkül, hogy erejében legkevésbbé gyöngülne. Sőt ellenkezőleg, heteken át tartó tombolás után átengedi helyét a még zordabb és szigorúbb boronnak. Ez még aztán az igazi!

A bóra fokozódó erejű rohamai által válik veszedelmessé. A felvert és szétszórt vízcseppek néha valóságos ködöt alkotnak a víz tükre fölött. Ez az a köd, a melyet a mi tengerészeink „fumareának neveznek.

Bóra idejében az égboltozat mosolygóan derüs; tenyérnyi felhőcske sincs rajta. A felkavart tengeren az egymással viaskodó hatalmas hullámhegyek gyönyörű alma-zöldszinűek és olyan átlátszók, mint a kristály-üveg; a tetejükön sistergő hab fehér, mint a hó.

E közben olyan hideg van, a levegő olyan metsző és csípős és az ember arczába csapott hideg sós víz úgy szúr, mintha millió

apró gombostűkkel szurkálnák az ember bőrét. Be sokszor okozott nekünk ilyenkor leírhatatlan gyönyörűséget az asztalra tett meleg levesestál tapogatása és a melegített tányérok fogdosása, a mint a „szalon"-ban ültünk ebédnél, felhajtott gallérral, a hidegtől reszkető térdekkel. A meztelen vállú matrózok pedig, a fedélzeten kitéve a vihar teljes erejének, egymáshoz szorulnak ilyenkor, mint a rengő távirósodronyon a fecskék és kölcsönösen melegítik egymást azzal, hogy — egymáshoz szorulnak.

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

— Be jó nekünk, — mondá az egyik, behúzva a fejét meztelen vállai közé, — hogy mi a hajón vagyunk! Mi a mennykőt csinálnánk most Triesteben?

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

— És hogy hull a sok cserép a szegény emberek fejére! Meg hogy repül a gyümölcsöskofák 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 jellegű szél a scirocco. Talán még erősebb, mint a bóra, de megvan az a kedves tulajdonsága, hogy a már teljesen kifejlett vihar nem lepi meg a hajóst hirtelen és váratlanul jövő, még fokozottabb erejű rohamaival. Egyenletes erővel dühöng elejétől végig napokon vagy heteken át. A tenger meg az ég egyformán csunya, a míg a czudar scirocco tart. Az égboltozatból napokon át nem látszik ki egy tenyérnyi darab az egymásba folyó szürkés-fekete felhők mögül, a melyek rendkívül alacsonyan lebegnek és rongyokban szállingóznak. Ennek következtében a tenger vize is ijesztő sötét színű. 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 rosszkedvű 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 használják azokat még ma is, a gőznek és a villamosságnak korszakában?

A felelet nagyon egyszerű: Azért használják a vitorlásokat, mivel az utazás, illetőleg a szállítás sokkal olcsóbb. A legnagyobb méretű vitorlás hajó üzemben tartása is jóval kevesebbe kerül mint a mennyibe a sokkal kisebb szabású gőzhajók kerülnek. A drága, komplikált gépek elesnek és azzal együtt elesik a gépet kezelő és fűtő nagyszámú és drága legénység is. Nemkülönben elmarad a temérdek szén és olaj költsége. És „last not least", elesik a horribilis nagyságú illeték és megtakarítható a drága vontatási díj a Suezi csatornán. Ötezer tengeri mértfölddel rövidebb volna ugyan az út Bremenből vagy Londonból Khináig vagy Japánig és hétezer mértfölddel rövidebb New-Yorkból, ha a hajó a Suezi csatornán keresztül haladna a czélja felé, a mely úton nem kellene megkerülnie egész Afrikát, meg végigsétálnia az Indiai-oceán déli részén; de a suezi csatornán fizetendő illeték és vontatási díj olyan nagy, hogy sok esetben megteszik ezt a „kis kerülőt". Mert tudnivaló dolog, hogy a csatornán való átkelésért — a mi alig huszonnégy órai útnak felel meg — nagyobb méretű hajó mintegy ötven-hatvanezer frankot fizet illeték fejében.

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

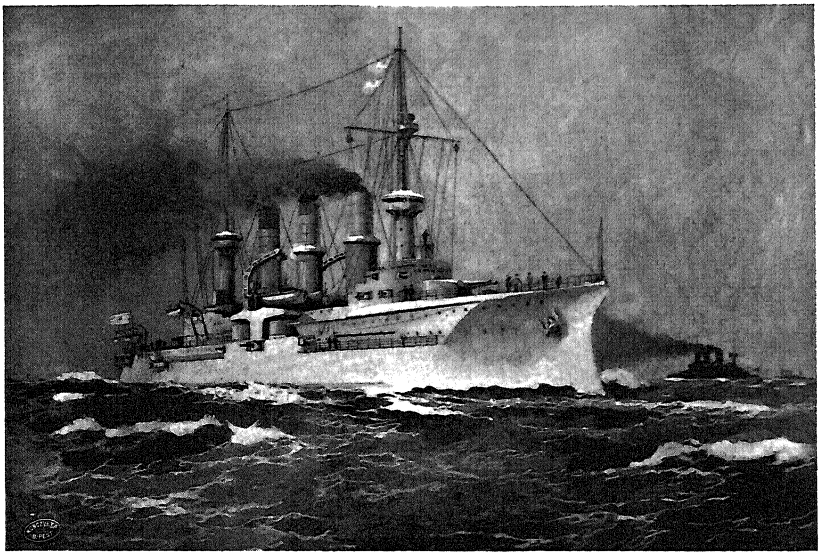
A haditengerészetnél azonban határozottan elévültek a vitorlás-hajók. Én még abban az időben szolgáltam ott (a nyolczvanas évek közepétől a kilenczvenes évek elejéig), a mikor még évenkint átlag három-négy hajónkat küldték ki egyidőben a földgömb különböző pontjaira, azzal a rendelettel, hogy az egész 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 a nekik nagyon kedves vitorla segítségével.

A kilenczvenes évek közepéig az osztrák-magyar monarchia többnyire vitorla alatt járó hajóknak hátsóárboczán mutatta be lobogóját a távoli országoknak. Most már vitorlás hajókat nem tart többé haditengerészetünk. Iskolázási czélokra a gyorsan mozgó torpédo járóműveket alkalmazzák, messzi világrészekbe pedig a czirkállókat küldik.

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

II.

A GÉP-KORSZAK.



ELSŐOSZTÁLYÚ CSATAHAJÓ TELJES GŐZ ALATT.

I.

Az 1887. év tavaszán kerültem először pánczélos hajóra. A „Don Juan d'Austria“ casematos hajó volt az, a melyre mint korvetta-orvost egy idősebb sorhajó-orvos mellé vezényeltek. Miszsziónk egy része abban állott, hogy részt vegyünk a barcelonai kiállításon. Hogy a nagy-állami hatalomhoz méltó módon jelenjünk meg a spanyol vizeken, a hol tudomásunk szerint a világ valamennyi tengerész-nemzete flottájának legszebb hajóival lesz képviselve, mi is nyolcz-tíz pánczélos hajóval és a hozzájuk tartozó torpedó-flottilával, nemkülönben segédhajókkal (train-, szivattyús- és arzenális-hajókkal) készültünk a találkozóra.

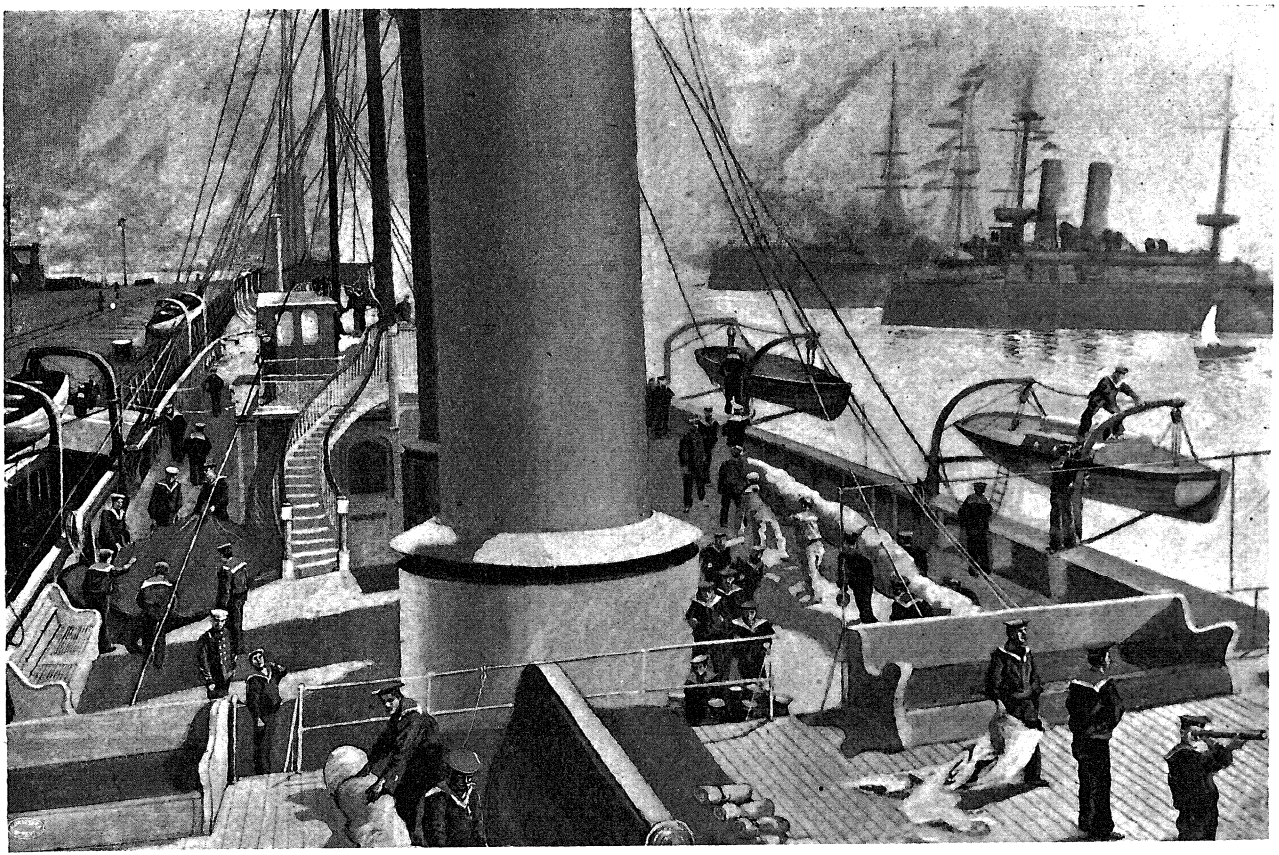
Sok millió értéke volt akkor az indulásra és reprezentálásra gazdagon fölszerelt hajóknak és a velök végrehajtandó csata- és manöver-tervek geniálisan kidolgozott szellemi munkát képviseltek. Ma pedig, alig tíz-tizenkét évvel később, azok a mennydörgést okádó hatalmas szörnyetegek körülbelül értékteleh ócskavassá sülyedtek a

mai — legújabb — pánczélosokkal szemben. (A minthogy ujabb tíz-tizenöt év mulva ugyancsak ócskavassá degradálódnak majd a tengerészeti technikának mai óriásai.) A nyolczvanas évek pánczélosai ma már leszerelve horgonyoznak Pola kikötőjében, a hol különböző minőségben, mint például iskolahajók, tüzérségi hajók, kikötői őrhajók, stb. tesznek szolgálatot.

Nekem azonban, a ki előzetesen két évet töltöttem elavult, rozoga vitorlásokon, a melyek a legjobb esetben is csak kisebb szabású, igen régi szerkezetű segédgépekkel voltak ellátva, rémséges módon imponáltak ezek a pánczélosok 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, négyet lépni.) Nagyon imponált a „Don Juan"-on a czéltudatos előrehaladás és hogy napokon át ugyanegy irányban be tudta tartani az útját, nekem, a ki megszoktam volt, hogy napokig „fűrészeltem" a tengeren. (Ez a kifejezés a hajónak zeg-zúgos útvonalára vonatkozik, halimbázásnál.)

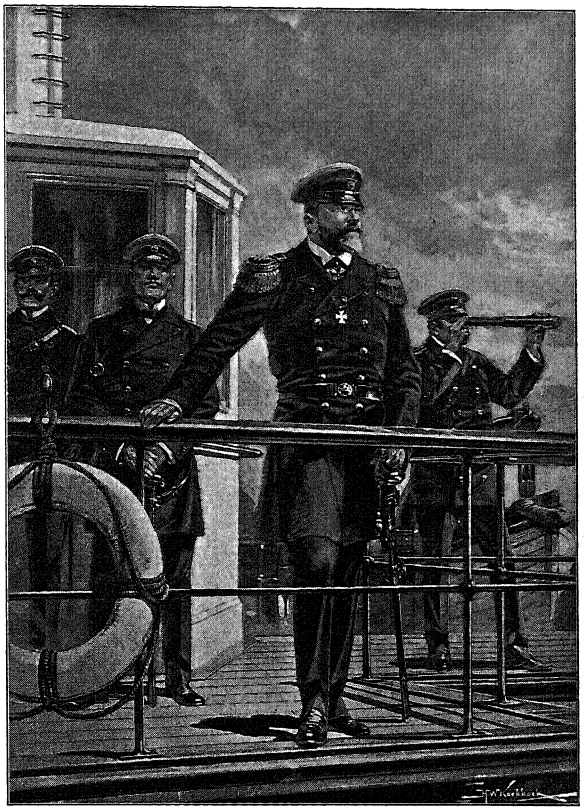
Nem kevésbbé imponált a „Don Juan" parancsnoki hídja, mely úgy viszonylott a vitorlás hajók patriarkális hídjához, mint például faluhelyt a „szárazmalom"-beli tanácskozás a főváros valamelyik exkluzivus kaszinójához. A régi hajókon, különösen a vitorlásokon, a parancsnoki híd egyszerű emelvény volt, keresztbe fektetve a hajó peremén, a melyről a parancsnok, illetőleg az őrségen levő tisztek a vezényszavakat adták. Az emelvény két végén volt egy-egy kis üvegházikó, de nem arra a czélra, 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 főárbocz és a hátsó-árbocz között volt. Közvetlenül a híd alatt állott a kormány-kerék a két „tájítóval" a hajóharang, a kirendelt fegy-



NAPI FOGLALKOZÁS EGY CSATAHAJÓ FEDÉLZETÉN, KIKÖTŐBEN.

veres őrség fegyverei, a nagyobb csónakok darúi; szóval azok a személyek és tárgyak, a melyek a vitorlás hadihajók rendtartásában olyan nagy fontosságúak voltak.

A mai hajók parancsnoki hídjának berendezése és elhelyezése ettől lényegesen különbözik. A modern parancsnoki híd valóságos



A PARANCSNOKI HÍDON. (OROSZ HADITENGERÉSZET).

alkotmány, úgyszólván műszaki remekelés, a mely központja az egész hajónak. A hajó előrészén — az összes árboczok előtt, hogy a kilátást semmi se zavarja, — áll a híd, jóval magasabban, mint a hajó bármely része. A közepén erős pánczéllal védett torony van, a melynek védelme alatt a parancsnok vagy az őrtiszt golyózáporban is a hídon maradhat. A hajó teljes felszerelésének — a gépek, az ütegek, a torpedók, a segélygépek — vezénylése

itt ebben a toronyban összpontosul. Szócsövek, telefon, villamos jelzések vezetnek a fontosabb részletekhez. A gépekhez vezető jelzések olyan módon vannak szerkesztve, hogy azoktól a kapott jelzések visszajeleztetnek, annak bizonyításául, hogy a parancsot megértették. A hatalmas kormánylapátot, körülbelül tizenhat-húsz négyzetméter felületű és néhány tonna súlyú aczéllemezt ugyancsak a toronyban elhelyezett miniatura-kormánykerékkel igazgatja egyetlen ember. A toronyban levő gépezet azt is mutatja, hogy a hajó csavarja hány fordulatot tesz perczenként és hogy mennyit tett egy óra vagy huszonnégy óra alatt. Szóval: a parancsnoki híd tornyában levő őrtiszt, a ki négy óra alatt abból egyetlen egy perczre nem távozhat, „a kezében tartja az egész hajót" és tökéletesen van tájékozva mindenről, a nélkül, hogy bárkivel beszélt volna ezen idő alatt.

A huszonnégy czentiméteres caliberű ágyúkra, a melyeknek kezelése tizenhat embert vett igénybe,* olyan büszke voltam, mintha az én tulajdonom lettek volna. Mert bennem is megvolt nagymértékben a tisztikarnak és a legénységnek az a sajátságos önérzete, hogy a hajóról, a melyre be van osztva, így emlékszik meg: „az én hajóm". (Hát a „keret-lóra" nem azt mondja a huszár, hogy a „lovam"? Pedig az ló!)

Pedig dehogy volt az enyém! Nem jutott nekem belőle több, mint néhány köbméter sötét ür, az is mélyen a víz színe 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 színe alatt. (Ez volt az a hajó, a hol kárpótlásul a hiányzó napfényért kaptam havonkint két liter olajat „in natura", vagy pedig 45 krt készpénzben.)

Ugyancsak ez a hajó volt az, a melyen közvetlenül az ajtóm előtt állott a kormányt forgató gép. A parancsnoki hídról erre a gépre átvitt legcsekélyebb érintés süketítő zakatolásban, lánczcsörgésben

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

és sivításban nyilvánult meg. (A „Don Juan“ lelkén, illetve az olajfogyasztó gépén száradjon, hogy azóta meg nem eszem az olajos — salátát.)

Ellenben a hajóra berakott szén, vagyis inkább a szénnek hajóravételekor keletkező szénpor, örökre felejthetetlen marad előttem. Egy pánczélos hajóra átlag négy-nyolczszáz tonna, azaz négy-nyolczszázezer kilogramm szenet raknak be egyszerre.* Hogy ez a kellemetlen

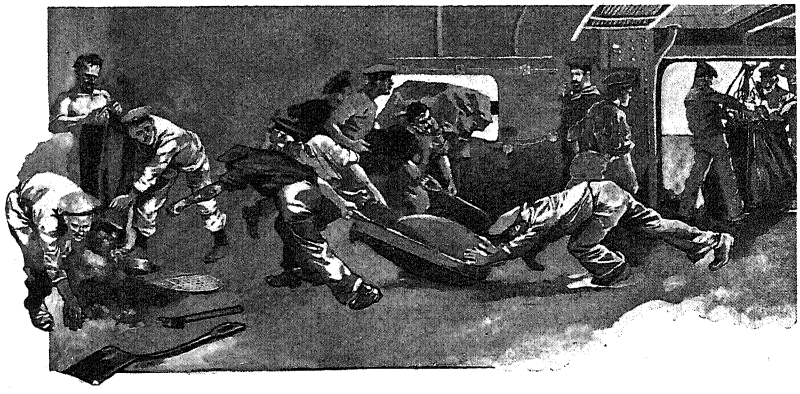
ELŐKÉSZÜLET A SZÉNBERAKÁSHOZ.

és kissé piszkos munka a lehető leggyorsabban történik meg, ez a dolog természetében fekszik (és nem kizárólag azért, mert a szénberakó legénység között ott áll a — hajómester, kezében a kötélvéggel, hogy buzdítson).

Még a berakás előtt befedik és megvédik a hajónak minden befedhető és megvédhető részét mindenféle erre a czélra alkalmas

* Ma két-háromezer tonna szenet is raknak be az első osztályú csatahajóra. Némely személyszállító gőzös ma *naponként* fogyaszt el annyi szenet, a mennyi némely hadihajónak félévre kellett; tudniillik 600—800 tonna mennyiségűt.

vászon és kátrányos burok darabokkal. Az ajtókat, ablakokat és egyéb nyílásokat gondosan bezárják. 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



SZÉNBERAKÁS.

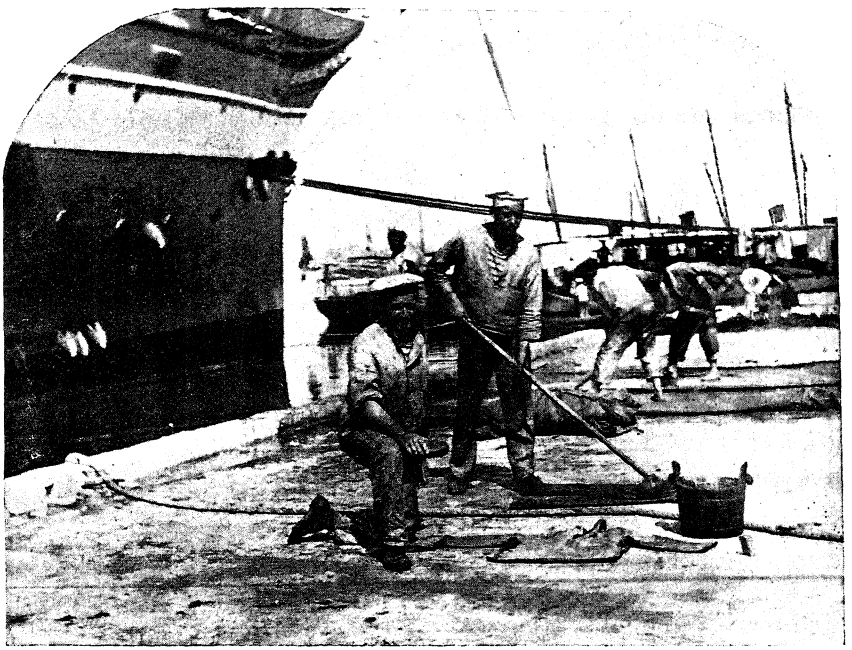
estére mégis tele volt a kabínom, az ágyam, a szekrényem és az íróasztalom szénporral.

A szenet berakó legénység is védekezik, a hogy tud; de a legcsekélyebb eredmény nélkül! A nyakukon, a kézcsuklón meg a bokánál madzaggal kötik le aruhájukat, hogy be ne hatoljon a szénpor, de azért bizony mégis bejut az. (Fiatal gépészmérnökeink, a kik az egyévi önkéntességet a hadi tengerészetnél szolgálták le, erről többet beszélhetnének.) Van akárhány, a ki csepűt tart a fogai között, hogy a szájába és a torkába ne jusson a szénpor, de azért még másnap is fekete a „köpete“ (magyar orvosi nyelven mondván.) Hogy az azon napon feltálalt leves, a maccaroni és a hab-crême szintén feketék, azon a telivér tengerész nem ütközik meg. Egyszerűen azt cselekszi, hogy nem eszik belőlük.

Bámultam és irigyeltem a legénység pompás idegzetét és azt a közönyt, a melylyel az efféle „apróbb kellemetlenségeket“ eltűrte, elviselte. Az ő függőágyaik ott lógtak az átkozott kormány-gép közvetlen közelében. A szellentyűkön kitóduló gőz egynéhánynak

a függőágy pokróczára csapódott le folyékony cseppek alakjában, de azért ők úgy aludtak, a hogy csak a — matróz tud aludni. Akárhányszor megtörtént, hogy egy-egy perczig 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 akkor meg rátört a kabinomra a mélyen alvó legények harsogó hortyogása!

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



FEHÉRNEMŰMOSÁS SZÉNBERAKÁS UTÁN.

rokonszenvet éreztem és ezen oknál fogva könnyen beléképzeltem magamat az ő helyzetébe, a mely csak akkor volt nehéz, a mikor nem volt — nagyon is nehéz. Zaklatott, terhes élete van; tele fáradsággal, küzdelemmel és veszélylyel. A tengerészeti szolgálat sokágú teendői és tudnivalói, a tömérdek exercitium nehéz ágyúkkal,

revolver-és gyorstüzelőágyúkkal, kötelekkel, vitorlákkal, torpedókkal, kis kézifegyverekkel, a tengerészeti és hajózási eszközökkel és műszerekkel, éjjeli és nappali jelző-készülékekkel, a léktömési gyakorlatok, a menekülési manöver a hajóról, éjjeli őrségek a lőporkamráknál vagy az árbocz csúcsán, stb. stb. a legintenzivebb módon veszik igénybe az egyes ember egész fizikai, lelki és morális erejét. Kora hajnaltól késő estig — vagy akár éjfélig is — meg nem szűnő szolgálatban áll. Munkálkodása, figyelme, ébersége, ereje pillanatra sem lankadhat és nem ernyedhet el; egyenlő intenzitással kell dolgoznia a négy órai szolgálat első perczétől a felváltás pillanatáig. Az ellenőrzés ugyanis folytonos és meg nem szűnő; folyton a fölebbvaló szeme előtt van, a kit viszont egy magasabb fórum ellenőriz. Hiszen a hajó legmagasabb ellenőrzője: a parancsnok maga is folytonos ellenőrzés alatt áll (a wieni miniszterium útján). A hadihajók szolgálati viszonyai ugyanis olyanok, hogy a „hajónapló" (Schiffs-Tagebuch) révén a sík tengeren töltött minden egyes órának minden negyedórája ellenőrizhető — Wienben.

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 szabályszerű félórai szünet — ugyancsak a tengerészeti szolgálat sajátszerű 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 bőre. Ha meztelen nyaka megfázik, szabad azt behúzni a „jäger"-ingébe (a mi nem könnyű dolog, mert az ing tudvalevően nagyon ki van — vágva). Ha akar, czigarettázhat is,* de jaj neki, ha — gyúfával gyújt rá. Ezért a büntényért határai kurtavas a legkisebb büntetés. Ott áll a hajó orrán egy rézkondér, abban van egy salétromba mártott égő kötéldarab

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

kanócznak, a melyet a szünóra idejére a „tűzmatróz“ (piquet-matróz) erre a czélra — a szolgálati szabályzat paragrafusai értelmében — meggyújt. Harmincz perczczel és zérus másodperczczel a „szünóra kezdetétől“ számítva, fölharsan a jelzősíp és a vezényszó: „Éneklés és pipázás tilos!“ (Akkor is így szól a parancs, ha egy árva énekhang sem hallatszott és egyetlen czigaretta sem égett az egész „szün-félóra“ alatt.) És kezdődik újból, azaz hogy folytatódik a robot.

*

Szárazföldön általános az a vélemény, hogy a mint a hajó valamelyik 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, a ki megkapja különben minden nap a maga egy vagy két pohár borát, csakis az „első hadnagy“ kezeírásával ellátott utalvány ellenében vásárolhat az „élelmezési-mesternél“ készpénzért egy „extra-ratió“-t. (Ime, a nehézségeknek milyen Csimborasszója, a míg külön pohár borhoz jut: tiszti 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 sajátszerű viszonyok a tengeren és a hajón kizárták annak lehetőségét.) Hogy mennyire nem az emberi önkénytől, hanem inkább az elemi meg a időszámítási esélyektől függ a matróz öröme és bánata, kitünik a következő kis magyarázatból.

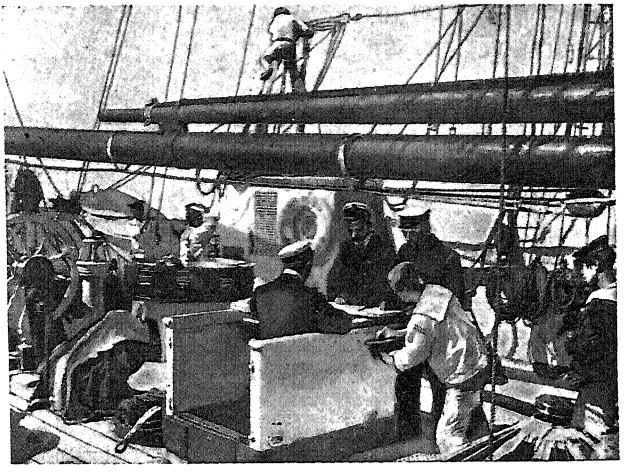
Minden hajónak, mely a Csendes-oceánt keresztezi, történjék az nyugatról keletre, vagy akár megfordítva, ezen útján igen érdekes mozzanaton kell átesnie, tudniillik a naptárjavításon. Tudnivaló dolog ugyanis, hogy a nyugatról kelet felé tartó hajó az útján minden földrajzi foknak megfelelően négy perczet szembe megy a

kelet felől feljövő napnak, míg ellenben a nyugati félgömbről keletnek tartó hajó ugyancsak négy perczczel 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 hosszúsági fokhoz. A közbelső hajó ugyanakkor van pontosan a 165. hosszúsági fokon, a mikor az előtte járó pontban a 164. fokhoz ért, a mögötte levő pedig már a 166. fokon van. Ha a közbelső hajón ez időben pontban reggel nyolcz óra van, akkor az előtte járó hajón, a mely legközelebb esik kelet felé, a mely tehát hamarabb látta meg a kelet felől feljövő napot, azon a hajón már 8 óra 4 percz van, a mögötte járó hajón azonban csak 7 óra 56 perczet mutat az óra. A mikor nálunk, Budapesten, reggeli kilencz óra van, akkor Moszkvában már 9 óra 58 perczet mutat az óra, Párizsban 7 óra 50 percz van; New-Yorkban még alusznak az emberek, mert még nincs több, mint éjfél után fél 3; de Pekingben már ugyanazon napi délutáni hármat mutat az óra, Jokohámában pedig pláne már délutáni 3 óra 18 perczet. Ha Budapesten pontban déli 12 órakor föladnak két sürgönyt, az egyiket például Buenos-Ayresbe, a mely tőlünk nyugatra fekszik, a másikat pedig a keletre fekvő Sang-Haiba, akkor annak ellenére, hogy mindakét sürgöny ugyanegy pillanatban adatott itt föl és mindakét sürgöny szabad vonalon mehetett, Buenos-Ayresbe ugyanazon nap reggelén 7 órakor érkezik meg a sürgöny, tehát 7 órával előbb érkezik oda, mint a hogy itt feladatott, Sang-Haiba pedig este 7 órakor szintén azon a napon. Ezt az óriási időkülönbözetet a fokonkénti négy percz különbség teszi ki. A földgömb 360 fokának megfelelően ez a négy percz kerek huszonnégy órát teszen ki, a mely huszonnégy órát, azaz egy napot a nyugatról keletre tartó hajó nyer, a kelet felől jövő pedig veszít.

Ezt a négy percznyi naponkénti különbséget azonban nem apránkint javítják ki a hajókon, hanem a keletkezett időkülönbséget elteszik a 180. hosszúsági fokra, a hol erőszakos javítást tesznek a naptáron. Tudniillik, hogy ez az időszámítási tény zavart ne okozzon, és hogy például a Jokohámából San Franciscóba —

A SÜLYEDŐ „ADMIRAL USCHAKOW".
(Csusima szigeténél, 1905 május 18.)

tehát keletről nyugatra érkező hajó, a melynek naplója szerint mondjuk: vasárnap van és január elseje, ne találja San Franciscóban ugyanezen a napon hétfőt, január másodikát, ezen okból a 180-ik foknál, a nyugati és keleti félgömb határvonalánál, kijavítják a naptári számítást. A keletről jövők ugyanis megtoldják a hónapot egy nappal, a mennyiben a 180. fokon ismétlik ugyanazt a heti napot és hónapi dátumot és vasárnapra, január elsejére ismét vasárnap és január elseje esik, míg ellenben a nyugat felől jövők



GÁZSI-KIOSZTÁS. (AZ ANGOL HADITENGERÉSZETBŐL).

ugyanezen a 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, a mely mutatja, micsoda 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. hosszúsági fokot. A hadihajók szombatja a hét legnehezebb napja; röviden magyarázva ugyanannyi, mintha a családban ugyanegy napra esnék a „nagymosás“, „nagytakarítás“, gyerekek fürösztése és cselédváltozás.

A legénység, a melynek a hó utolsó huszonhét napján úgyis

kevés a pénze, tekintettel a szombati nap nehéz fáradalmaira boldog várakozással feküdt le a holnapi márczius elseje, — tehát gázsikiosztás — és a vasárnapi pihenő reményében. Képzelhető azonban a kellemetlen meglepetésük, mikor másnap ismét csak szombat és ismét február 28-ika volt. Midőn megmagyarázták nekik a szükséges időismétlés okát, valahogy belenyugodtak az időszámítási 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 márczius elseje helyett február 29 volt föltüntetve. Ez már sok volt; több, mint a mennyit a 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 egyszerűen agyonütünk!

MOSAKODÁS A FEDÉLZETEN.

II.

Képzelhető ezek után az az örömteljes előkészülődés, a mely a parti kirándulást megelőzi. A „ruhazsák"-nak gyöngéden dédelgetett és legszebb darabjai kerülnek elő ilyenkor. Abban a néhány liter „édes vízben", a melyet az „első hadnagy"* erre a czélra kegyesen engedélyez, úgy dúskál és lubiczkol a „partra menő" (Landgang) mali, mint rucza a tóban; (hétköznapokon tudniillik csak tengerivíz jár neki a mosakodásra). A matróz tisztasági érzéke

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

ilyenkor olyan intenziven nyilvánul, hogy még az arany- vagy ezüstpénzt is kifényesíti; persze, ha van neki.

Mielőtt azonban beszállnának a készenlétben álló csónakokba, gondos vizsgálatnak vetik őket alá. Glédába állnak a fedélzeten, az „őrtiszt" szigorú 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. Erre való tekintettel 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 nem csak elől, de hátul a sarkai fölött is ki van-e fényesítve?

— Elő a késsel! — hangzik a második vezényszó.

Minden legény kirántja zubbonyából a fehér zsinegen lógó nagy bicskát („brittola") és azon tünődik, hogy a vitorlamanőverek közben zsinegvágásra szükséges bicsakkal 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-bicsaknak, csupán zsinegátvágásra való alkalmazása csaknem kizárólagos privilégiuma az osztrák-magyar haditengerészet matrózainak. Idegen kikötőkben, a hol több nemzet hadihajóinak legénysége szokott találkozni a parton, korcsmákban és más — a hajók legénységének hozzáférhető — helyiségekben, számtalanszor volt alkalmam meggyőződni, hogy bármily nemzetiségű matróz sokkal hamarabb nyúl a bicsakhoz, mint a mi józan dalmátunk, műveltebb osztrákunk, nem is szólva a nagymértékben tisztességtudó magyarról. De a mi embereinknek nem is volt szükségök a bicsakra; 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 „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. A mire a „normálisan" fésült szegény gigerli a fedélzetre jön újra, a csónak már messze jár.

„ZÁTONYON" MARADT MATRÓZOK.

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

— Igen, majd 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, a melyet a legénységgel való érintkezésemben elkövettem. Így például számtalanszor loptam a — napot. Tudniillik el-elloptam a négynapi sötét magánbörtönből a negyedik napot, a mennyiben „orvosi hatalmamnál"

fogva ellenmondást nem tűrő határozottsággal kijelentettem, hogy: „az általam megvizsgált Pičinič Jura matróz a sötét börtönből haladéktalanul kibocsátandó, különben . . .“

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

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

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

Hát még ha az a sok „extra-rum“ nyomná az én lelkemet, a mit velök viharos éjszakákon, a csontig ható hideg bórában megitattam. Meg az a sok franczia pezsgő, sherry és malaga, a mit a

LEGÉNYSÉG AZ EBÉDNÉL.

betegeknek juttattam. Azok a szép borjúszeletek, a miket az üdülőkkel vagy legalább is üdülőnek lenni kivánkozókkal megetettem a csizmatalpszerű páczolthús helyett. Persze, mindezt a magas állami kincstár számlájára. (Remélem, hogy visszahatólag nincs fölöttem hatalma az intendanturának). Sőt egy alkalommal Singaporéban, hónapokig tartó örömet szereztem a szegény fiúknak. Elma-

gyaráztam ugyanis a parancsnokomnak, a ki kérdőre vont, hogy miért hiányzik annyi embere a vitorlarudakról, meg az ágyúknál, hogy a legénység körében előforduló számos gyomorkatarrhus onnan van, mivel csak ritkán jutnak friss főzelékhez és csömört kapnak az örökös páczolt konzervektől. A különben jószívű és a legénységet rendkívül szerető parancsnok, tekintettel az „intendanturára" és a konzultáczióhoz bevezényelt hajószámtisztnek ellenvéleményére (az orvosok hivatott Mefisztói a számtisztek) eleinte tiltakozott a költséges egészségügyi intézkedés ellen; de meggyőző és okadatolt rábeszélésemre (mint például: legényhiány az árboczokon meg az ágyúknál, beszállítás a drága szárazföldi kórházakba, stb.) szívesen adta beleegyezését és hónapokra látta el a legénységet zöldborsóval és zöldbabbal, bádogdobozokban. Magától értetődik, hogy háromszáz ember számára hat hónapra való zöldborsó-konzerv, Singaporéban, valósággal kis vagyonba került.

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

— Bravo, scior dottore; *ezt* magának köszönhetjük!

*

A „Don Juan"-on kezdődött számomra a pánczéloskorszak, mert utána még többször következett szolgálatom pánczélosokon, többek között az „Erzherzog Albrecht", „Custozza", „Prinz Eugen", „(Leopard von pánczélos)", stb. hajókon. Akkor — a nyolczvanas évek végén, — ezeknek a hajóknak némelyike még a csatahajó nevet viselte és annak is tekintették. Az akkori körülményeknek és a tengeri harczászat feladatának — taktika és stratégia szempontjából — megfeleltek. Igaz, hogy nem annyira tökéletességük folytán, hanem azért, mert a mi haditengerészetünknél akkor nem voltak megfelelőbbek. A „Franz Josef", „Elisabeth", „Szigetvár", „Budapest", „Monarch", „Árpád", „Babenberg" még álomnak is túlmerészek lettek volna. A mai tízezerhatszáz tonnás és tizennyolczezer lóerejű

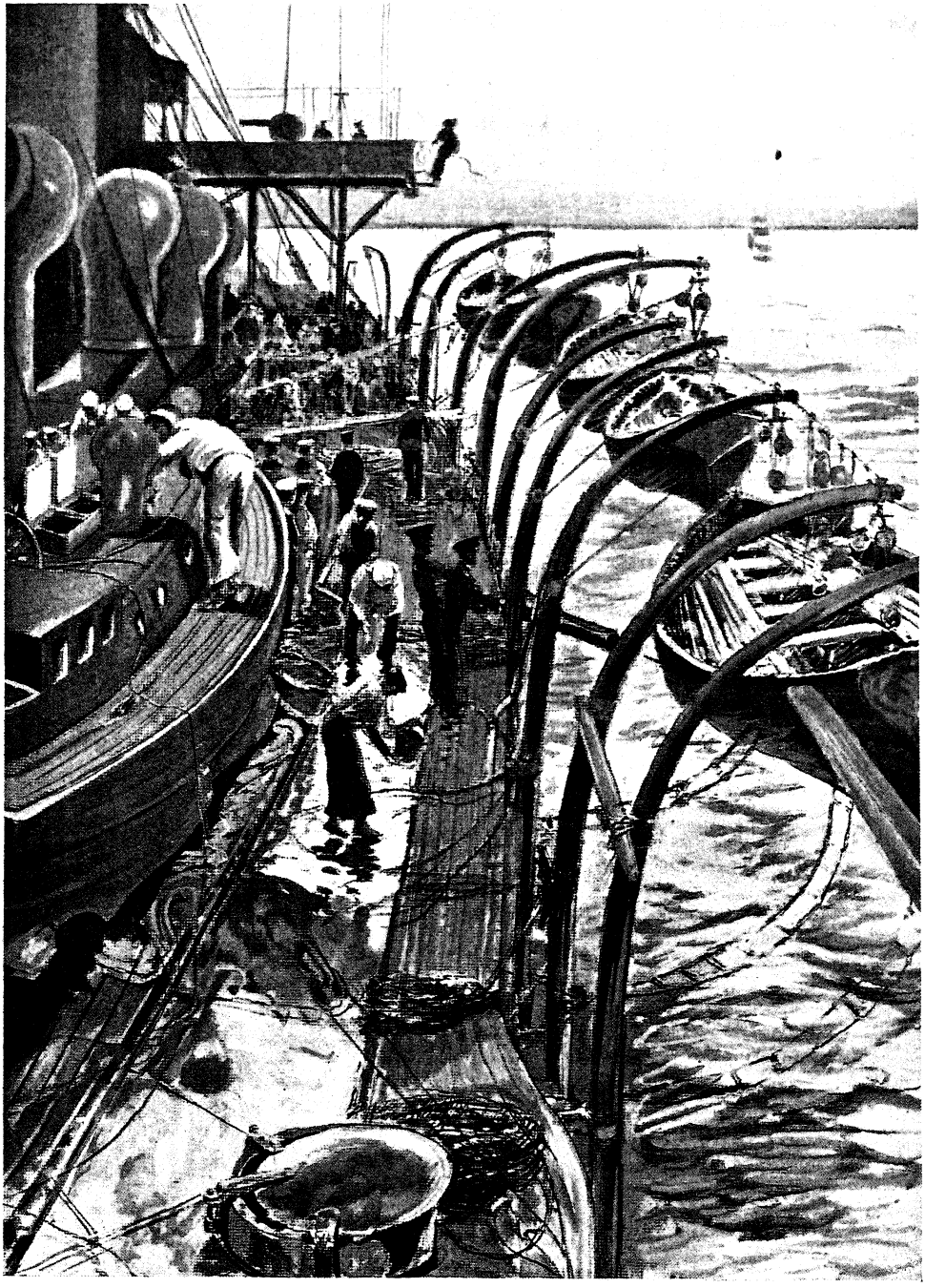
„Erzherzog Ferdinand Max", „Erzherzog Friedrich" és „Erzherzog Karl" hajóink legfeljebb mint — nevek voltak meg. Meg kellett elégednünk azokkal, a melyek meg voltak és megnyugodtunk bennük, mert a haditengerészetnél is köztudomású az, hogy: „jobb ma az úszó casemattás hajó a tengeren, mint a czirkáló-koshajó a — delegáczió asztalán." Tehát megnyugodtunk bennük.

De nem nyugodtunk — rajtuk. A pánczélosokon töltött élet ugyanis nagyon izgalmas. Azokról az idillikus, nyugalmas szép napokról, a melyek a vitorlásokon itt-ott mégis csak előfordultak, pánczélos hajókon szó sem lehet.

A tömérdek nagykaliberű ágyú, a gyorstüzelő és revolverágyúk, a mitrailleusök, a torpedó-lövedékek, a kolosszális nagyságú hajtógépek, a villamos apparátusok, a legénység igen nagy száma (a legtöbb hajón túlzsufoltságot okoz már a normális számú 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, a mi lehetséges", egyidőben született a modern pánczélos hajókkal.

Utazási járműnek a nehéz pánczélos hajó sokkal kevésbbé kellemes, mint a könnyű 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 símán, csaknem gyöngéden ereszkedik le a hullámvölgybe. A jobbra-balra dűlésében pedig — mint már tudjuk — nagy támasza van a vitorlákban.

A pánczélos hajó 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 könnyű fahajó már vígan hánykolódik a hullámzó tengeren, ugyanakkor a pánczélos csak méltóságteljes, komoly és nehézkes mozdulatokkal veszi tudomásul, hogy a tenger háborog.



A DARUKRA KÖTÖTT CSÓNAK-RAJ.

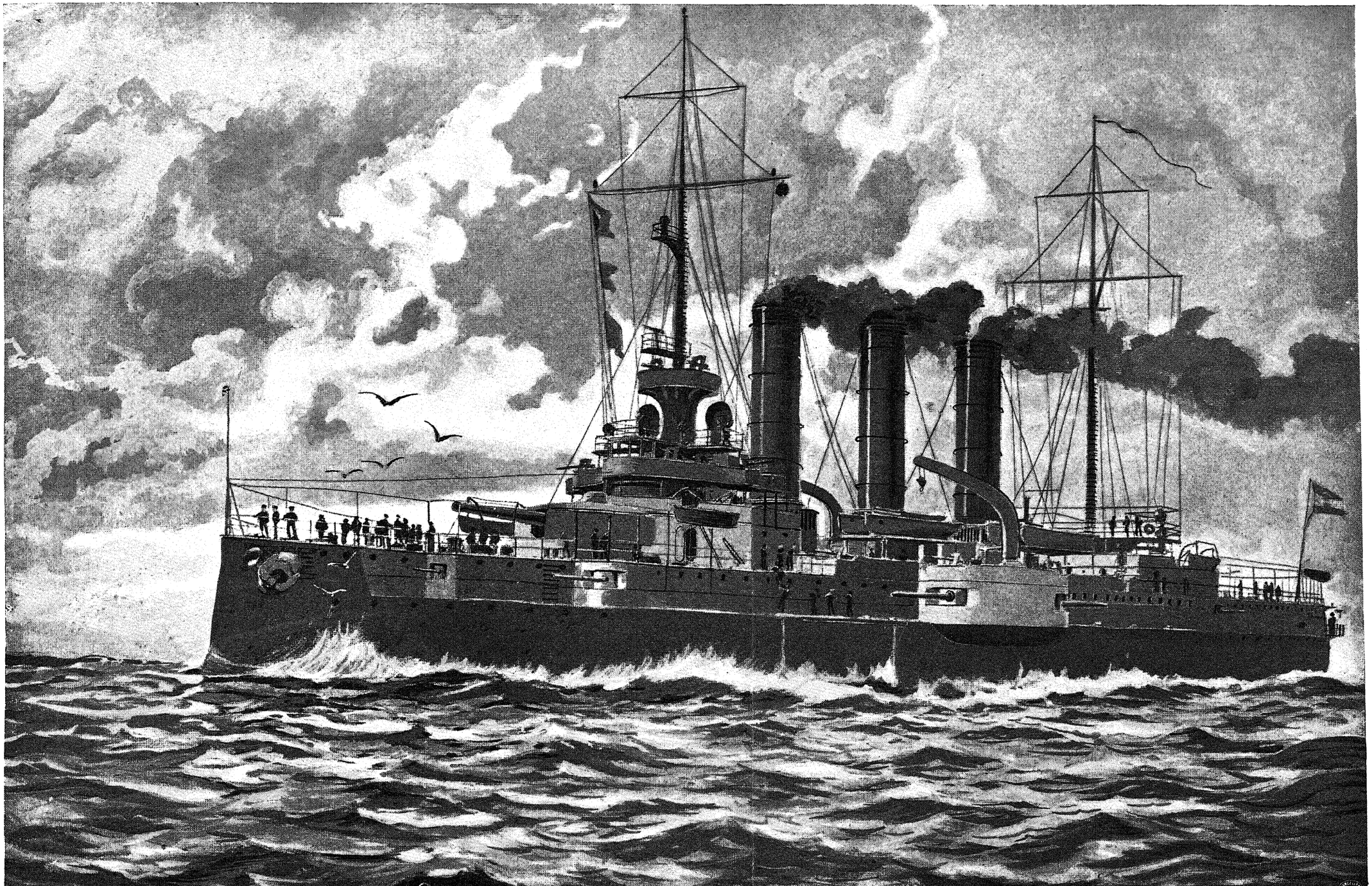
Ha azonban a viharos időjárás huzamosabb ideig tart, vagy a szél elég erős arra, hogy mélyen fölkavarja a tengert, akkor a pánczélos hajó is elveszti nyugalmát és ilyenkor végtelen kellemetlen tartózkodási hely. A milyen nehezen mozdíttatja ki magát imponáló nyugalmából, éppen olyan megveszekedett módon hánykolódik, dülöng és bukdácsol, ha Aeolus erősebb, mint a hajógyár mérnökei, a kik a súlypontot szabták ki. A míg az ilyen hajó kiemeli az orrát a hullámokból, a melyek úgy zúgnak és sisteregnek az éle körül, mint az éles sziklafokon, vagy a míg a baloldalról átfekszik a jobboldalára, a mely mozdulatokat olyan tehetetlen lomhasággal teszi, mint akár a víziló, addig éppen elég idő múlik el, hogy a legerősebb gyomrú ember is megadja az Oceánnak azt, a mi az Oceáné. Azon pánczélos hajók közt, a melyek minden nyom nélkül pusztultak el a tengeren és még hírmondónak sem maradt meg egyetlen ember, minden valószínűség szerint akárhány olyan módon ment tönkre, hogy egyszerűen fölfordult a nehéz hullámjárásban.

Egy alkalommal, midőn egy hajórajjal jelentünk meg a spanyol partokon, odatartó utazásunk alatt nehéz Scirocco fogott elő bennünket. A vihar az erősebb fajtából való volt és a nyolcz vagy tíz hajóból álló pánczélosflotta úgy dülöngött a fölkavart tengeren, mint a részeg ember. Az Otrantói szorosnak az a része, a melyen a hajóink jártak, olyan volt a rajta ide-oda dülöngő hajókkal, mint Moszkvának valamelyik vutki-boltos utczája, orosz szent ünnepnapján. A társaság két kisebb tagját, a gyorsjáratú „Blitz“ és „Meteor“ torpedóűzőket a parancsnok szabadszárnyra eresztette, azaz elrendelte, hogy miután a két hajó a gyorsszáguldásra berendezett gőzgépével nehezen tudja magát föntartani abban a lassú menetben, a melyet a nehéz csatahajóknak kellett az erős hullámzás következtében betartani, vágtassanak előre és húzódjanak meg bármely közeli kikötőben.

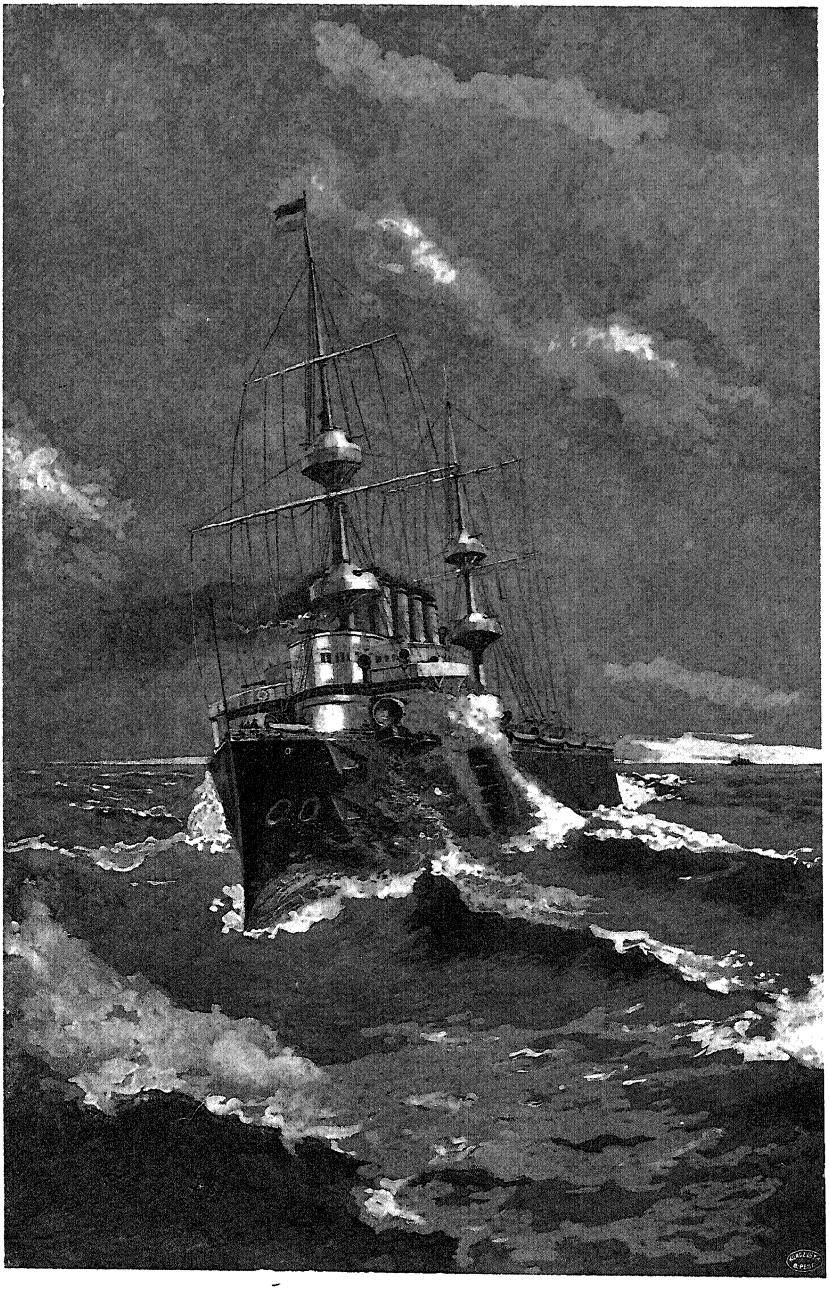
Igen nagy gondot okozott azonban a „Tegetthoff“, azon időbeli csatahajóinknak egyik leghatalmasabbja. Ennek a hajónak közismeretes volt egyik kis — születési hibája, a mely hiba a

súlypontnak elhelyezésében állott. Ennélfogva a „Tegetthoff" tényleg páratlanul nagy volt, legalább a mi haditengerészetünkben, — 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 aggályos volt. És különösen télelmes volt abban a pillanatban, a mikor útirányunk betartása végett az Otrantói szorosból befordultunk a Tarantói öbölbe. Ez az öböl tudniillik éppen olyan 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 kurzusunk szükséges megváltoztatása. Az Adrián és a Joniai tengeren ugyanis délkeleti irányban haladtunk, tehát csaknem egyenes szög alatt szembe a széllel és hullámzással, a mely délkeleti irányból fújt, illetőleg ömlött felénk. Ezek a hullámok elülről találták a hajókat és az ilyen szembejövő igen nagy hullámok elől még sikerrel lehet a hajóval kitérni. 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 Sicilia között) akar bejutni a Tyrrhenei tengerbe és innen a Bonafacius-szoroson keresztül (Corsica és Sardinia között) tart a spanyol partok felé.

A fordulónál az eddig betartott délkeleti irány nyugotivá változik és a hullámok, a 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 tartottak csónakot a veszélyeztetett hajó személyzete számára, magát a „Tegetthoff"-ot pedig két hajó — az egyik a „Don Juan d'Austria" volt — fogta közre; azaz: olyan közel állottak melléje jobbra és balra, a mennyire a rendkívül erős hullámzás ilyen közeledést megenged. A fordulónál, Cap Santa Maria di Leucanál tényleg irtózatos kereszthullámzásba jutottunk. A több ezer tonnás nehéz



„ERZHERZOG FRIEDRICH“ MAGYAR-OSZTRÁK PÁNCZÉLOS CZIRKÁLÓ.



ÓCEÁN-HULLÁMOK ENYELGÉSE.

pánczélos hajók valóságos boszorkánytánczot 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 ezekben a válságos perczekben kifejtett, valósággal remekelése volt a tengerészeti tudománynak, példája a férfiúi bátorságnak és a tengerész hidegvérének. A „Tegetthoff" azóta számtalanszor volt már hasonló válságos helyzetben, a melyekből azonban mindannyiszor dicsőségesen kivergődött. (Mellékesen megjegyzem, hogy a „Tegetthoff" 1893-ban nagyszabású javításon ment keresztül, a mely alkalommal új gépezetet, új ágyúkat és új — súlypontot kapott.)

*

Míg vitorláshajókon a súlyosbított szolgálat abban áll, hogy eltekintve minden más gyakorlattól és manövertől, maga az utazás, a hajó menetének és előrehaladásának föntartása az egész személyzetet igénybevevő, nehéz munkába kerül, addig a pánczélosokon — a gépszolgálaton kívül — megfeszített figyelmet, túlzott óvatosságot és hidegen számító vakmerőséget követel az ugyanegy hajórajba tartozó vérteshajók együttes gyakorlata.

A nem katonaemberek azon véleménye, hogy mirevaló az a költséges és rendkívül fáradságos manöverezés szárazon és tengeren, hiszen nem egyéb az „játéknál", nagyon fölületes és meggondolatlan vélekedés. Mert ezek az együttes manöverezések és „háborúk a békében" igenis rendkívül fontosak. Flotta-manövereknek az a czéljuk, hogy a tényleges és valóságos háborúban valószínűleg 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 kórboncztani teremben a holttest hashártyá-

jának összevarrása, vagy a vegytani laboratóriumban a robbanó anyagokkal való kisérletezés lombikokban és eprouvettákban.

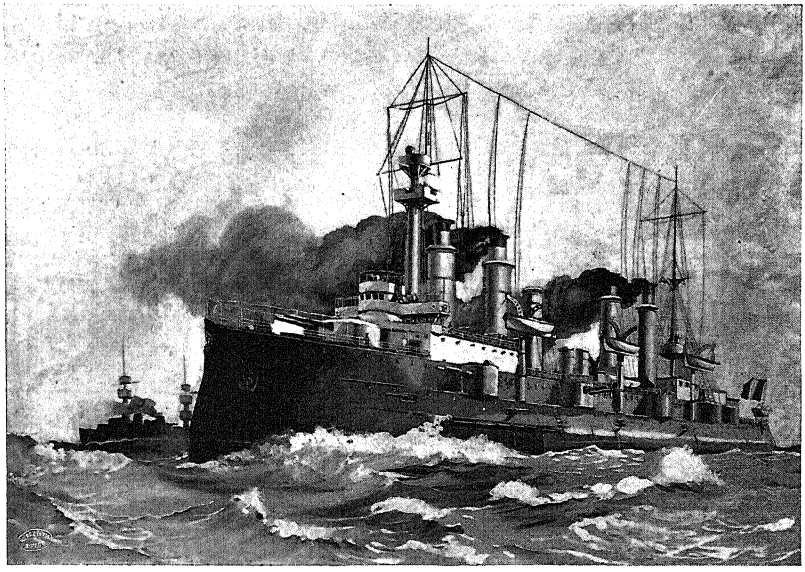
A kormányzásnál vagy a gépkezelésnél elkövetett legcsekélyebb tévedés, hiba vagy félreértés nemcsak száz és száz ember életébe, de sőt — a mi *kincstári* szempontból tekintve ennél is több — a néhány millió koronát érő hajóba is kerülhet. Emlékezzünk csak vissza arra a katasztrófára, mely több évvel ezelőtt, ha jól emlékszem: 1894-ben az angol hajórajnak a Földközi tengerre beosztott „repülő-flottá"-jával* történt. Ugyanis nyolcz vagy tíz nehéz vértes-hajó együttes manöverezése alkalmával az angol flotta leghatalmasabbjainak egyike — a „Victoria" — mintegy négyszáz emberrel sülyedt a tenger fenekére, csak azért, mert a hajóraj parancsnoka — az altengernagy — nem ismerte pontosan minden hajójának a kör megtevéséhez szükséges radius hosszúságát. Ennek következtében két szembeforduló hajó a vezérhajóról — 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, a mely sarkantyúját ütötte a „Victoria" oldalába, óriási rést ütve rajta. Harmincz perczczel 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 a kör megírásához sokkal több tér szükséges, mint a mennyi rendelkezésükre állott akkor, a mikor a parancs adatott a „szembefordulásho z", 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 hadihajók osztályozásáról, föladatukról és másnemű beosztásukról később bővebben lesz szó.

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 volna föl az új formáczióban. A „Victoria“ nekiment hosszoldalával a „Camperdown“ sarkantyújába, 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 bízott hajót minden ízében. Ismernie kell a gépezetét, a mennyiben tudnia kell, hogy a gőzerők különböző erejénél mely gyorsaságra képes a hajója; a csavarnak 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 — a mi még fontosabb — a hátrálásra, stb. Míg a parancsnok és vele együtt a hajójára vezényelt tisztek ilyen intenzivus és minden legparányibb részleteiben megismerkednek a hajóval, a mi azonban nem is elég, mert minden tisztnek több hajót kell a részleteiben ismerni, ahhoz rendkívül sok tanulmány, megfigyelés, kipróbálás és legfőképpen beható, együttes manöverezés szükséges.

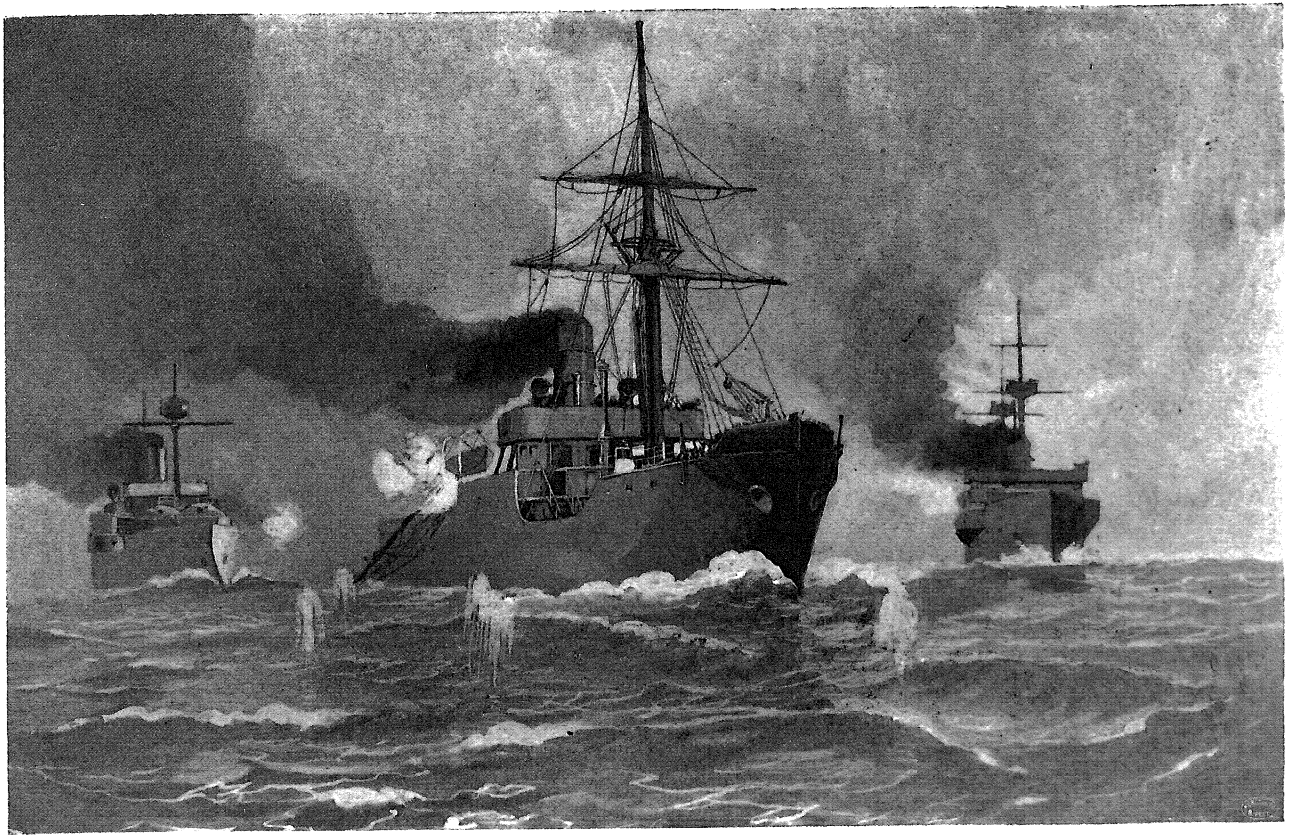


LEGUJABB KELETÜ PÁNCÉLOS CÍRKÁLÓ.

III.

A tenger alatt járó naszádoknál rövid említést tettünk 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. Ezen okból vessünk rövid pillantást a mai tengerészet belügyeire és ismerkedjünk meg nagyjában annak egyes részleteivel.

Az utolsó két évtized folyamán négy ízben vonták magukra a figyelmet a tengeri csaták: a khina-japáni háború, a chilei fölkelők csatái, a spanyol-amerikai háború alkalmából, főképpen azonban az orosz-japán háború, a mely grandiozitásra nézve nemcsak az előbbi három háborút és a háború alatt lezajlott szárazföldi és tengeri csatákat múlt messze fölül, hanem igen sok tekintetben páratlanul áll az eddig megvívott valamennyi ütközetek és csaták sorozatában.



OSTROMZÁRT ÁTTÖRŐ HAJÓ BOMBÁZTATÁSA.

Az orosz-japán háború tengeri ütközetei csaknem egy éven át tartották feszültségben az egész világ legmagasabb fokú érdeklődését.

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 fölvilágosítására és a helyesen közölt, de a szárazföldi közönségnek érthetetlen és ismeretlen dolgok magyarázatára.

Érthetetlenek részben 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 tartalmú jelentések meg sürgönyök maguk adják az alkalmat a félreértésre. Jól emlékszem például a következő tartalmú sürgönyre, amelyet a hirlapok közöltek, még pedig olyan időben, a mikor a spanyol-amerikai háború még nem a tengeren, hanem csak a — papiron folyt. A sürgöny a következő volt: „A „Panson“ spanyol gőzös áttörte a blokádot.“

Ebből a hírből egy szó sem volt igaz, mert nem is lehetett az. — Először is a „Panson“ a „Bausan“ volt; nem is spanyol, hanem olasz; nem gőzös, hanem — pánczélos 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, neutrális hadihajónak joga volt bármely perczben, bármely kikötőbe bevonulni és ott horgonyt vetni; tehát nem kellett neki nyitott ajtót betörni.

Ime, ez az egyetlen példa mutatja, mennyire zavarosak az idegen harcztérről, a tengerről és az ismeretlen fegyverekről, a hadihajókról szerzett fogalmai nemcsak az olvasónak, hanem a — közlőnek is.

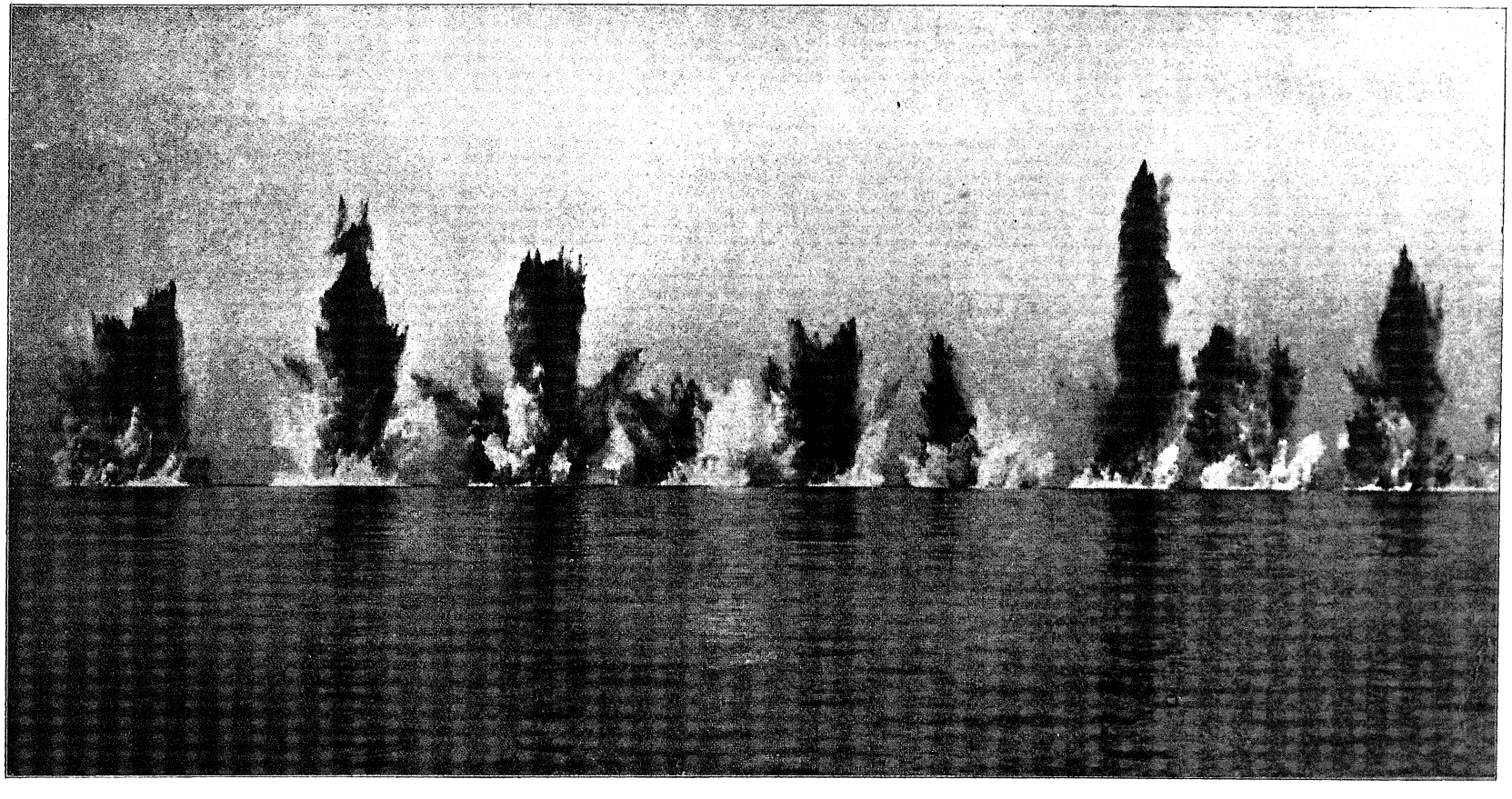
Nem czélja ezeknek a soroknak általános képet nyújtani a tengeri ütközetekről; csupán az azok folyamán előforduló fontosabb mozzanatok magyarázására és a használt fegyverek, eszközök ismertetésére akarunk szorítkozni. A legszellemesebb angol vagy

magyar „élcz“ is teljesen értelmetlen annak, a ki angolul vagy magyarul nem ért és a legérdekesebb leírásokat sem értjük meg, ha a fogalmakkal nem vagyunk tisztában. Én, ezen 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 évenkint megtartott nagyobbszabású tengeri manöverekben, a melyek hű és valószínű képét nyujtják a valóságos tengeri ütközetnek, ennélfogva ismerem a fegyvereket, értem a taktikai meg stratégiai műveleteket, a melyek a valóságos ütközetben is ugyanazok, vagy ezekhez rendkívül hasonlók.

Hogy tényleg hasonlók és még apróbb részletekben is ugyanazok, azt éppen az említett tengeri háborúk bizonyították be. Ennélfogva a valódi háborúkat megelőzőleg tartott gyakorlatok továbbra is érvényben maradtak és ma — az ütközetekben nyert tapasztalatok után — ép olyan módon folynak le, mint a háborúk előtt. A manöverek alatt szerzett benyomások és váratlan fordulatok meg események olyan 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 manöverekbe: a csata-hajók, a czirkálók, a torpedóvadászok, a torpedó-naszádok, aviso-, train- és szivattyús-hajók stb.; továbbá a kikötők biztosítása; az erődök, a semaphorok (jelző állomások); a robbanó-aknák, a supponált blokád és ennek supponált áttörése stb. stb.

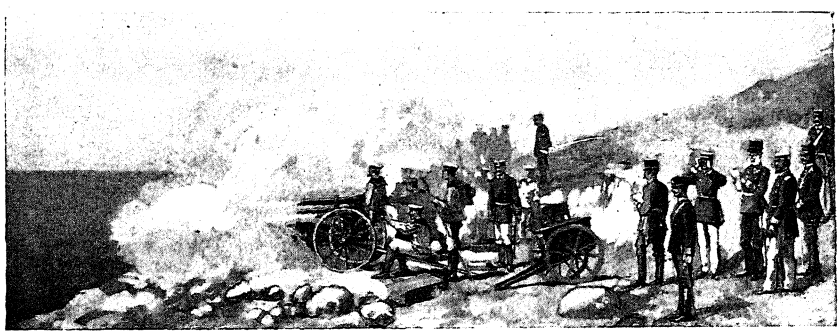
*

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, a melyek a szerint, hogy védik a kikötőt avagy támadják, vagy megakadályozzák a kikötőben horgonyzó hajóknak kivonulását, vagy viszont megakadályozzák más hajóknak a kikötőbe való befutását. Maga



TENGERALATTI AKNÁK FELROBBANTÁSA. (KISÉRLETEZÉS KÜLÖNBÖZŐ ROBBANÓ-ANYAGOKKAL).

a kikötő — mindkét esetben — egész terjedelmében robbanó aknákkal van biztosítva. A robbanó aknák lőport vagy más robbanó anyagot tartalmazó hordóalakú és sűrített levegő tartalmuknál fogva, úszó képességű vasgömbök, a melyek horgonyok segélyével úgy vannak elhelyezve a tenger fenekén, hogy felületükkel néhány méternyire a víz felszíne alatt úsznak. Olyan távolságban a víz fölszínétől, helyesebben mondva olyan mélységben, a milyen mélységre az esetleg bevonuló hajónak a feneke ér. Rendesen három-négy sorban helyezik el a kikötő bejáratánál kezdve, olyan módon, hogy az egyik fölrobbanó akna a másik szom-



TENGERÉSZ-TŰZÉRSÉGI MANÖVEREK A SZÁRAZON, Ő FELSÉGE JELENLÉTÉBEN.

szédos 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 surlódás folytán robban föl, a mennyiben a fölötte gyanútlanul elhaladó hajó 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 üvegasztalhoz vezetnek, a mely asztalra lencsék és fényvetítők segélyével a kikötő képe teljesen visszatükröződik olyképpen, hogy az asztal

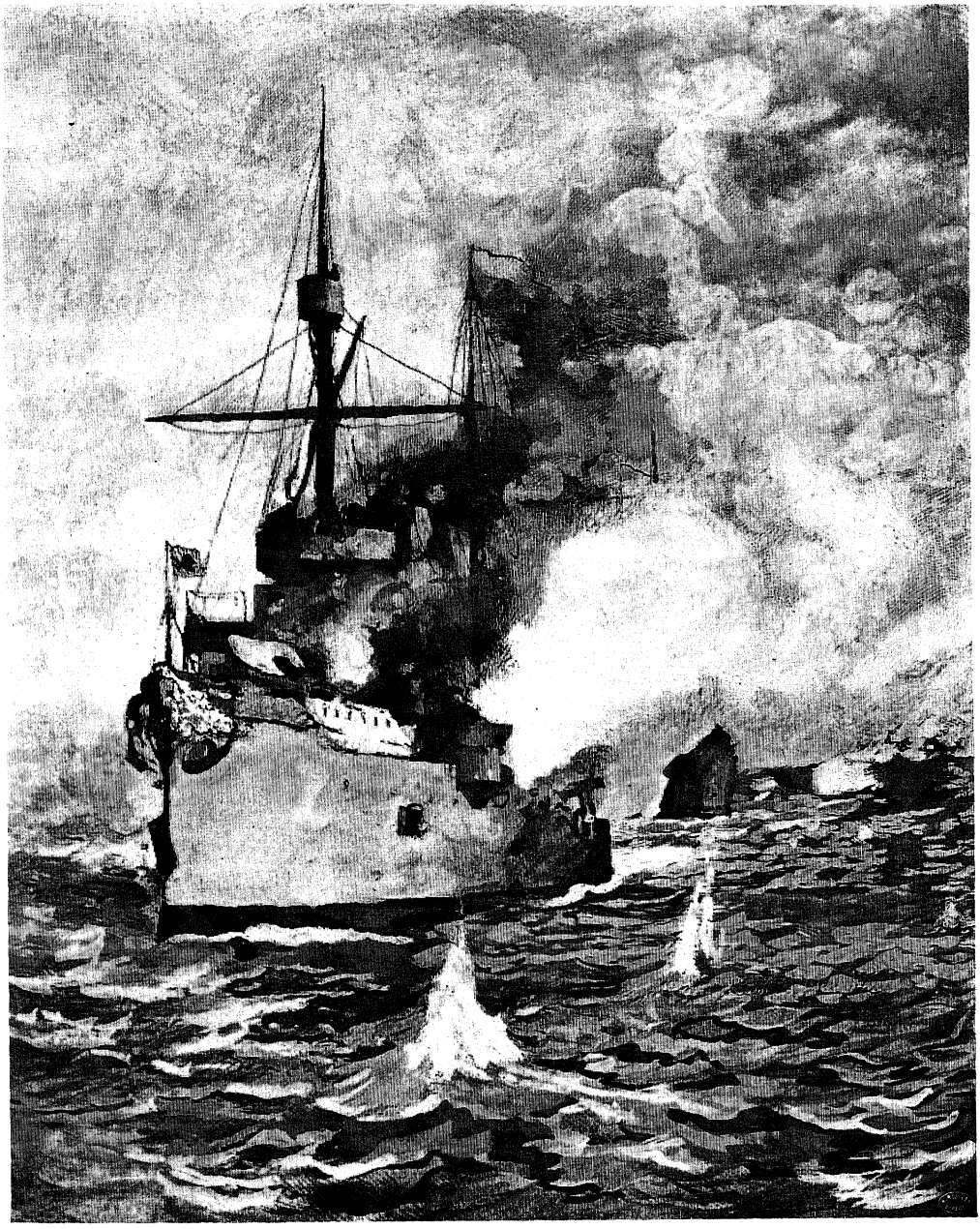
előtt ülő megfigyelő az üveglapon szemmel kisérheti a bevonuló ellenséges hajó minden mozdulatát és pontosan meghatározhatja, hogy a megfigyelés pillanatában éppen melyik akna fölött úszik. E pillanatban megnyomja az asztalon a megfelelő villamos gombot, a mi egyenértelmű az ellenséges hajónak levegőbe repülésével.

Újabb időben az aknákat lőpor vagy lőgyapot helyett egyes tengerészeteknél irtózatos erejű és borzasztóan romboló hatású anyagokkal töltik meg. (Csodálatos módon legtöbbje a hágai — békekonferenczia után jött alkalmazásba!) Így például Franczia-országban a melinittel tettek kisérleteket, a melyek azt eredményezték, hogy már középnagyságú gránátlövedékek, 14 czentiméter kaliberrel, irtózatos rombolást vittek végbe. A robbanás körébe eső összes tárgyakat, a pánczéllal védetteket is, teljesen szétmorzsolták; a kifejtett gáznyomás szétfeszít, szétbont és szétroncsol aczélt és vasat; maga a lövedék pedig szétrobbanása után ezer és ezer darabba repült szerte-széjjel, a mely darabkák mindegyike ugyanannyi halálos lövedék.

A nitroglicerin, roburit és az angol-búr háborúban szerepet játszó lyddit ugyan jelentékenyen csekélyebb romboló erejűek, de jól irányzott lövéssel ezek is képesek a hajót megsemmisíteni.

Ha a robbanó aknákkal védett kikötőbe 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 tovább adja a jelzést, (lobogókkal vagy sürgöny útján) a kikötő védőinek, a mire az aknák elhelyezését pontosan ismerő tiszt elébe evez, fölszáll és bekalauzolja az erre a czélra szabadon hagyott veszélytelen vonalakon.

(Valahányszor ilyen aknákkal elzárt kikötőbe mentem be valamely hajóval az imént leírt módon és láttam azt a zeg-zugos, ide-oda forduló, ismét visszatérő kacskaringós utat, mindannyiszor eszembe jutott az a kis história, a melyet a mi szép, szőke Tiszánkról hallottam. Még abból az időből való az adoma, a mikor a Tisza nem volt szabályozva és egészen kénye-kedve szerint



NAGYLÖVEDÉK ROMBOLÁSA PÁNCZÉL-HAJÓN.

(A JAPÁNI „YOSHINO“ AZ 1894-IKI JAPÁN-KHINAI TENGERI ÜTKÖZET ALATT.)

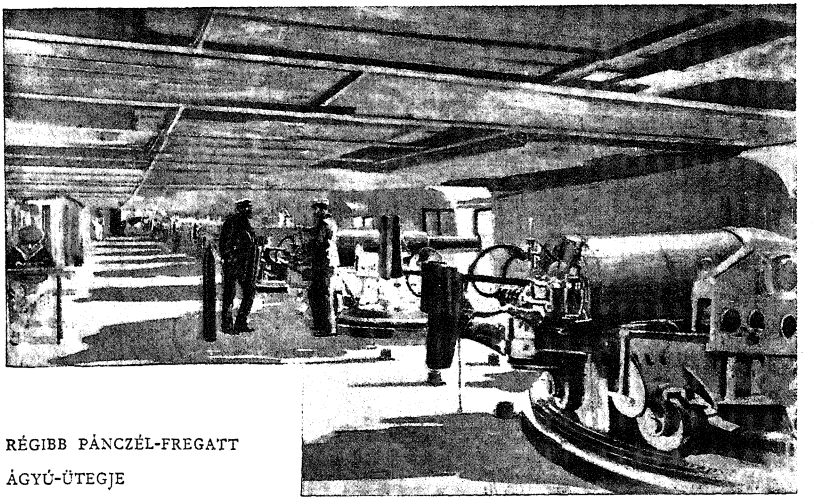
bolyongott ide-oda, mintegy ravaszon keresve az alkalmat, hogy minél tovább maradhasson a — sajnos — olyan kis magyar földön. Ebben az időben történt még, hogy éppen a szabályozási előmunkálatokat végző mérnöki expediczió csónakon járt valahol a Tisza felső harmadában. Az expedicziót tagjai egy alkalommal jól megreggelizvén valamely tiszaparti csárdában, csónakba szállnak, hogy folytassák útjokat a Tiszán lefelé.

— Mit parancsolnak az urak vacsorára? — kérdé a bucsúzó korcsmáros 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 a ki innen elindul a Tiszán reggel, az estére mind itt vacsorál nálam. Visszahozza a Tisza!)

Maguknak a hajóknak hatalmas fegyverzetük van a fedélzetükön elhelyezett ágyúkban és az oldalukat meg vízalatti részüket fedő óriási pánczélban. (Ez a szó: „fedélzet" nem úgy értendő, hogy csak a fedélzeten vannak ágyúk; „fedélzet" alatt egyáltalában mindig az egész hajótest értendő, a mit németül az „an Bord"-dal fejeznek ki.) A pánczélosok valóban tetőtől talpig vannak ágyúkkal fölszerelve. A legmodernebbeken — már pedig a tulajdonképpeni „csata-hajók" mind legújabb keletűek — a főágyúk többnyire párjával, a hajó elején és hátulján vannak erős pánczélú forgatható toronyban elhelyezve és így minden irányba mozgathatók lévén, minden pár ágyú egész kört képes lövedékével beszórni. Ezeknek a nagy ágyúknak a lövedékei rendesen tömör aczélból készültek (aczélperkussziók) és az a rendeltetésük, hogy rést ütve az ellenséges hajó pánczéllal födött vízalatti részén, elsülyesszék azt, vagy legalább is nagyszabású rombolást vigyenek véghez annak gépezetén és így képtelenné tegyék a harczban való további résztvevésben. Ezek az ágyúk rendesen igen nagy kaliberűek. Vannak csatahajók, a melyeken négy darab 45 czentiméter kaliberű ostromágyú van elhelyezve a barbettákon (a forgó tornyokon).



RÉGIBB PÁNCZÉL-FREGATT
ÁGYÚ-ÜTEGJE

IV.

Az ágyúk nagyságán és a lövéshez szükséges lőpor mennyiségén kívül igen fontos szerepe van a lövedék mineműségének; tudniillik: hogy mit lőnek ki az ágyúból? A szerint, a mint változik a czél, azaz a megsemmisítendő, szétrombolandó vagy működésen kívül helyezendő tárgy, a szerint változik a lövedék is, a mit az ellenséges czél felé lőnek. Így például tengeri ütközetben leggyakrabban előforduló czél, illetőleg törekvés, az ellenséges hajó pánczéllemezét áttörni. Erre szolgál az aczélgránát. Ez a lövedék úgy van szerkesztve, hogy a csúcsban végződő hengernek hegye igen kemény aczélból áll, belsejében pedig, a hatalmas átmérőjü hengerben 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 a gránát-lövedék hegyes végével befurodván a czélba, a pánczélba, ne csak behatolásával ókozzon rajta sérülést, hanem a surlódás folytán önmagától fölrobbanó anyag roncsolja szét a pánczéllemezt, vagy legalább is repeszsze meg.

Azok a gránát-lövedékek, a melyek nem túlerős ellenállást

kitejtő czélra lövetnek, a minők például a nem pánczélozott hajók vagy parti erődítmények, abban különböznek az aczélgránáttól, 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 készülékkel vannak ellátva, a mely a robbanó anyag fölrobbanását létre hozza, azaz felgyújtja. Ezek a gyújtó-gránátok. Hogy a gránát-lövedék hegyén alkalmazott gyújtó-készülék véletlenül ne jöjjön működésbe már akkor, a mikor a lövedéket az ágyúcsőbe helyezik, vagy talán még veszedelmesebb időben: a midőn még a lőpor-raktárban áll, ezen okból a gyújtókészülék geniális módon úgy van megszerkesztve, hogy a gyújtókészülék vagy útközben, azaz a míg a czél fölé repül, önmagától, automatikusan jön működésbe, vagy csak az odaütődés pillanatában. Ettől a két rokon (perkussziós) lövedéktől lényegesen különbözik az úgynevezett kartács-lövedék. A kartács bádogból készült szelencze, a mely kisebb ólomgolyókkal van megtöltve. A szelencze bádogja vékony és gyenge, mert csak a kisebb golyók tartályaként szerepel, de azért úgy kell szerkesztve lennie hogy az ágyucsőben ne máljon széjjel, hanem csak abban a távolságban, melyre szerkesztve van. Kivált a fenekét szokták erős lemezből készíteni, hogy a kellő távolságban szétmáló hüvelyben levő golyókat a szétpattanás után is még egy darabig kisérje és idő előtti túlságos szétszórásukat megakadályozza. A czél (ember-tömeg) közelében való szétmálás következtében létrejövő nagymérvű szétszóródása folytán megvan az az „előnye", hogy igen nagy területet képes golyókkal tele szórni, másrészt az a hátránya, hogy csak igen kis távolságra — 500—600 lépésnyire — használható. Csak csónakokkal, torpedó-naszádokkal, főképpen pedig nagyobb ember-tömegekkel szemben érezteti „eredménydús működését". A kartácsot a haditengerészetnél most már alig használják.

A kartácsnak ezen hiányát pótlandó szolgál a jóval hosszabb repülőképességű shrapnel. Hasonlít a kartácshoz, a mennyiben a belseje nagyobb mennyiségű ólomgömböt tartalmaz és a vastag aczél-

hüvely szétrobbantására elegendő mennyiségű lőpor van benne. Ugyancsak igen szellemes szerkezettel van ellátva a végből, hogy a lövedéket repülése közben robbantsa fel a benne rejlő lőpor. Ezen szellemes szerkezeténél fogva a shrapnel akkor és ott robban fel, a hol és a midőn a kilövő a robbanást kívánja. — — —

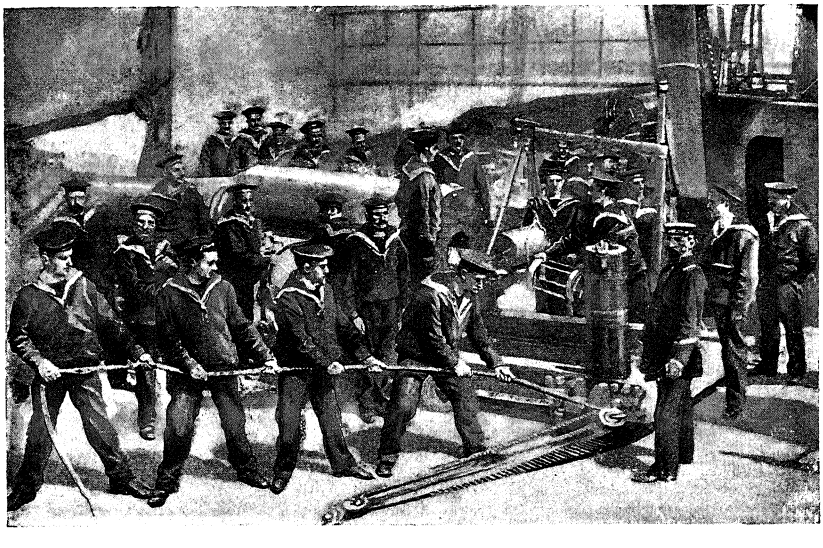
Hogy micsoda rettenetes erővel működik az ilyen lövedékek kilövését eszközlő nagyobb kaliberű ágyú, elképzelhető, ha ismerjük az ilyen ágyúnak a kilövés pillanatában kifejtett munkáját. Az a 90.000 liter gáz, a melyet a 400 gramm durranó-higany fellobbanása idéz elő, az ágyú csövében 2700 atmoszférikus nyomást hoz létre,* a mely az ágyúcső zárócsapját 2,600.000 kilogramm erejével feszíti. Ennek a gáznak nyomása alatt, a mely nem tart tovább, mint 75 tizezred-másodperczig, hagyja el a lövedék másodperczenkint 900 méternyi gyorsasággal az ágyúcsövet; a lövedék a benne rejlő 2,500.000 kilogramm erő által képes három kilométer távolságban egy ötvenöt czentiméter vastag aczélpánczélt átütni. Ezen idő alatt az ágyúcső és az ágyútalp mozgatható részei, a melynek együtt 50.000 kilogramm súlya van, lökést kapnak a kifejlődött gáztól, a mely lökés csaknem egy méternyire hajtja vissza az ágyúcsövet 25 századmásodpercznyi idő alatt. Hogy ez a visszalökés kiegyenlíttessék, a fékezőkészülék 200.000 kilogrammnyi ellentállási erőt fejtett ki és a „cső-visszatoló“ szép csendesen, a legcsekélyebb megrázkódtatás nélkül magától visszahajtja a hatalmas ágyúcsövet eredeti helyére, lövésre kész állapotban.

Kétszáz-háromszáz lövés azonban elég, hogy egy-egy ilyen ágyú-kolosszus befejezze pályafutását. Canet franczia tengerészmérnök megjegyzése szerint, ez az ágyú olyan, mint a „tisza-virág“. Átlag húsz hónapi szakadatlan munkába és 300.000 koronába kerül egy ilyen ágyúcső előállítása; a *munkaidő* pedig, a melyre képesítve van, nem több, mint — *két és egy negyed óra!* (Tudnillik a 300 lövés összesen ennyi ideig veszi igénybe az ágyúcsövet.)

* Tájékoztatásul megemlítem, hogy egy közepes nagyságú hajó gőzgépe csak négy-öt atmoszférikus nyomást fejt ki.

Ezeken a nagy kaliberű ágyúkon kívül vannak minden hajón a robbanó lövedékek (gránátok) és shrapnellek (golyószóró) kilövésére szolgáló kisebb, rendesen 15—17 czentiméter kaliberű ágyúk; továbbá néhány kiskaliberű (36—47 milliméteres) gyorstüzelőágyú, a melyek nemcsak körüskörül a hajó peremén, hanem az árboczok tetején (a régiek úgynevezett: árboczkosarában), sőt egyes lakosztályok és kabinok ablakaiban vannak elhelyezve. Ezek a gyorságyúk részben arra szolgálnak, hogy a hajó fedélzetén tartózkodó személyzetben meg a tájolókban jelző készülékekben stb. tegyenek kárt; de leginkább arra, hogy védekezzenek velük a csatahajó közelébe gyanutlanul odalopódzó vékony falú, tehát könnyen átüthető torpedó-naszádok ellen.

Hogy minő fokon áll ma a tengerészeti tüzérség, illetőleg tüzérségi technika, az legjobban kivehető egy kis összehasonlításból. Régente 36 volt a legerősebb kaliberű ágyú, ez a 36 azonban



EXERCITIUM A 27 CM. KALIBERŰ ÁGYÚVAL.

nem czentimétert jelent, hanem 36 fontot. Ennyit nyomott ugyanis a legnehezebb ágyúgolyó. Hatfontos volt a legkisebb; a legnagyobb elérhető távolság négyezer méter volt; ebben a távolságban azonban ritkán talált a lövés; legalább nyolczszáz méterre kellett közeledni

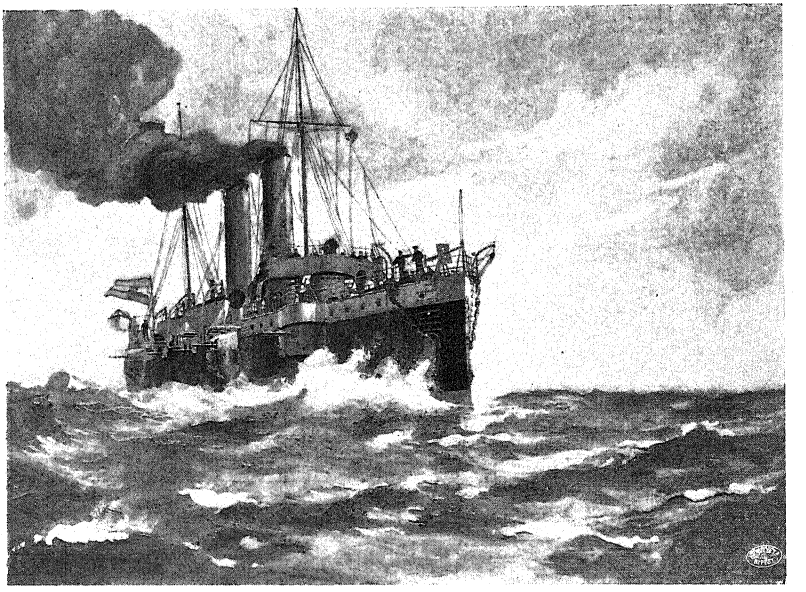
egyik hajónak a másikhoz, hogy körülbelül biztosan találjon. Hogy az ellenséges hajónak akkori legfontosabb alkatrészeit: a vitorlákat és a kötélzetet tönkre tegyék, „lánczos“ golyókkal lőttek rája. Tudniillik két ágyúgolyót lánczczal kötöttek össze és így lőtték ki egyszerre mind a kettőt. A hajó felgyújtására tüzes golyókat lőttek a fedélzetre, vagy pedig „kénes inget“; azaz könnyen gyúlékony anyagokkal töltött vászonzsákokat erősített meg egy vakmerő, bátor csapat az ellenséges hajó oldalán, a mely csapat evezős csónakokon merészkedett odáig közeledni. Az árboczkosarakból pedig puskákkal és kézi gránátokkal lövöldöztek. (Tudvalevőleg az ilyen árboczkosárból lőtt golyó ölte meg Nelsont is Trafalgarnál.)

A mai tüzérség pedig pánczéllal védett tornyokban elhelyezett ágyúkolosszusokkal dolgozik, a melynek némelyike, mint láttuk, 45 czentiméter kaliberű; az ágyúcső súlya 100, 110, sőt 120 tonna, azaz 120.000 kilogramm; a lövedék súlya pedig 780 kilogramm; tehát 44-szer súlyosabb, mint a régieké; a 45 czentiméteres ágyú lövedéke azonban majdnem egy tonna (1000 kilogramm.) Ez a lövedék ezer méter távolságban átüti a harmincz centiméter vastag pánczéllemezt, a nélkül, hogy a lövedéken egy körömnyi karczolás esnék! A régi „nagy“ ágyúkhoz tizenkét-tizenhat ember kellett „egyénenként“ (azaz minden egyes ágyúhoz); még az én időmben is tizenhat ember bajlódott kötelekkel és csigákkal egy-egy otromba Wahrendorf-csövön; ma három-négy ember játszva dolgozik a százezer kilogrammos ágyúcsövön; a töltést, irányítást, stb. elvégzi a villamos erő és a hidraulikus készülék. És hogy minő rombolást visz végbe valamely hajón a jól irányzott lövés, azt megmutatta többek között a khinai-japáni tengeri ütközet. A khinaiak egyetlen lövedéke (aczélgránát) a japán tengernagyi hajó ágyúütegébe ütött be. Ezen egyetlen lövés százhúsz embert ütött le! Hát még az orosz-japán háború alatt milyen hihetetlen rombolást vittek véghez a japániak részéről intézett ágyú- és torpedólövedékek!

Ezer szerencse, hogy a lövedékek ezen romboló erejével semmiféle arányban sem áll a találó képesség. Ámbár a sokat emlegetett

orosz-japán háború alatt arról is meggyőződhettünk, hogy újabb időkben még a „találásiszázalék“ is óriásit nőtt. De mert csak „egyoldalú“ volt, azaz csak a japánok részéről adott lövések „találási-százaléka“ volt megdöbbentően nagy, ezen okból szerencsére nem vehetjük a fejlődést általánosnak. De nem is lőnek sehol sem nehezebb viszonyok között, mint a tengeren. Úgy a lövő készülék, mint a czélpont ingó és himbálózó. A hajó, a melyen lőnek jobbról balra dül, vagy elülről hátra bukdácsol; a czélpont pedig hol eltűnik a mély hullámvölgyben, vagy pedig magasra emelkedik a hullám-hegygyel. Innen van, hogy igazán sastekintet és 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 százhetven lövés talált, holott maga a „Jowa“ amerikai pánczélos ezernégyszázhetvenhárom gránátot lőtt reájok s azalatt még hat más amerikai hajó segédkezett neki. Százhét hajóról összesen hatezer lövést tettek és nem talált több százhetvennél. (Mégis csak jó, hogy a pálmák nem nőnek az égig!)



SZIGETVÁR, OSZTRÁK-MAGYAR CZIRKÁLÓ.

V.

A nagy ágyúkat hordó elsőrendű csatahajók után rangra nézve következnek az úgynevezett „czirkáló-hajók". Ezek is hatalmas testűek ugyan és vastag pánczéllal vannak vértezve, de különböznek a tulajdonképpeni csatahajóktól abban, hogy vértezetük könnyebb, az ágyúk kalibere kisebb, tömérdek aprókaliberű gyorstüzelő- és revolver-ágyújok van és néhány torpedóval is el vannak látva. A csatahajókkal szemben fennálló ezen gyöngébb mivoltukat kiegyenlíti azonban a nagyobb gyorsaságuk. Gépeik tudniillik oly hatalmas méretűek, hogy azok segítségével rendkívüli gyorsaság kifejtésére képesek.

A czirkáló-hajók között megkülönböztetők a czirkáló-torony-hajók és a czirkáló-kos (vagy döfő) hajók. Az elsőkön egy vagy két forgó tornyon két vagy négy nagykaliberű csatahajót megillető ágyú van elhelyezve, mint főfegyver, míg a czirkáló-koshajónak főfegyvere: az orra, a döfő-sarkantyúja. A kos- vagy

döfőkészülék nem egyéb, mint a hajóorr vízalatti részének nyúlványa, a mintegy 20—30.000 kilogramm súlyú hegyes aczéltömb. Evvel az aczélsarkantyúval olyan óriási erővel kell neki menni az ellenséges hajó hosszoldalának, hogy átüsse annak pánczélfalát, 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 pánczélját és kiszolgáltatja magát a nem halálosan sérült ellenhajó közvetlen közelből rálőtt lövedékeinek; ha pedig elég erős volt, akkor esetleg önmagán is halálos sérülést ejthet, vagy pedig oly mélyen hatol be orrával a megtámadott hajó eleven testébe, hogy sarkantyúját nem tudja többé elég gyorsan visszahúzni az ütött résből és együtt sülyed el a megsérült hajóval.

Az 1866. évi lissai tengeri csatában — a mely 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 füstfelhőben hirtelen hatalmas szürke tömeget pillantott meg a saját hajója közelében. Felismerte benne a „Ré d'Italia"-t, az olasz flotta egyik leggyönyörűbb hajóját. Minden gondolkozás nélkül nekiirányította hajóját, a „Ferdinand Max"-ot és írtózatos erővel döfött a „Ré d'Italia"-nak oldalába. A sérülés olyan nagy volt, hogy az olasz hajó nem egészen három percz alatt elsülyedt! Ezen egyetlen merész és vakmerő lépés mily nagy fontosságú eseménynyé fejlődött!

Egy tengerésztisztünk számítása szerint azonban a kosdöfés nem is olyan nagy — dolog. A mint ebben a műben régen valahol

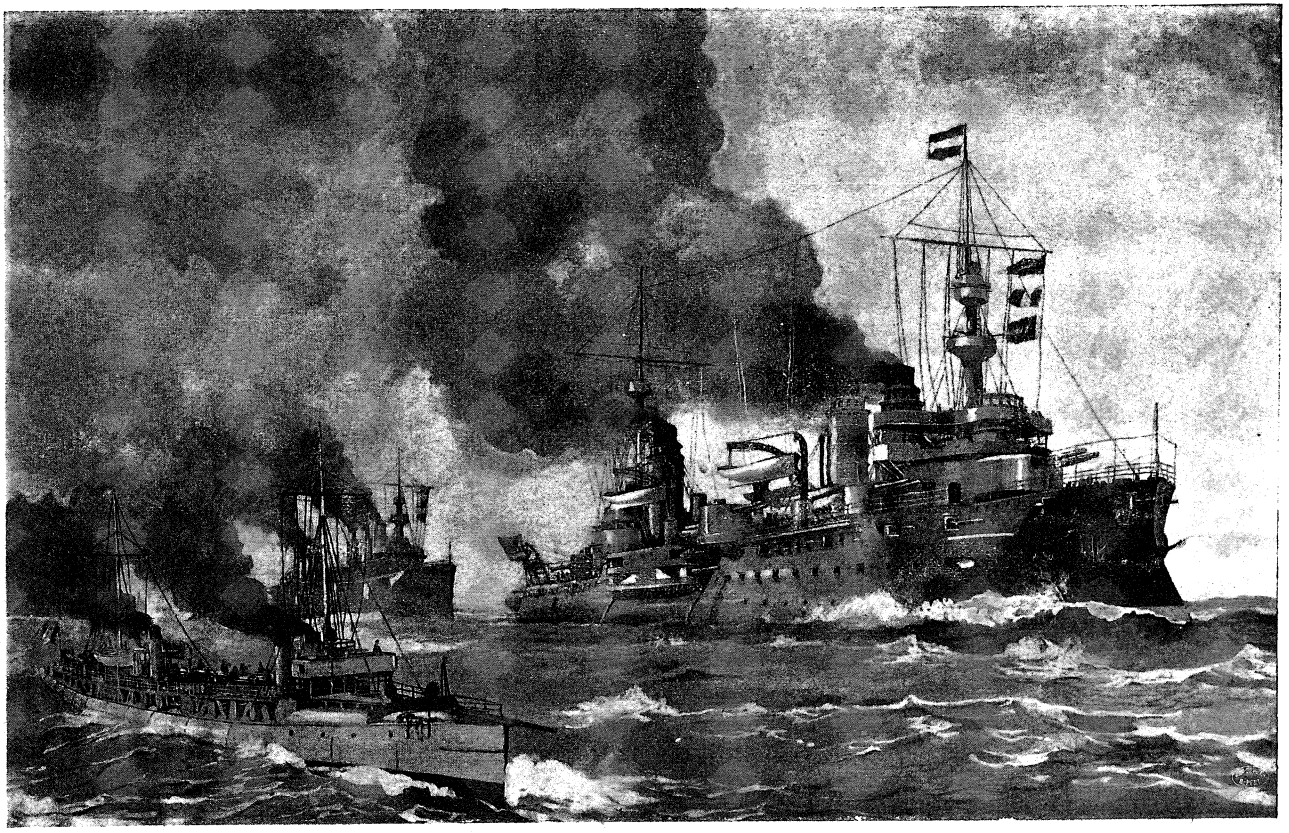
már kimutattuk, az egész csak mathematikai művelet, a melyhez nem is szükséges egyéb, mint: kitűnő taktika, vakmerőség, hidegvér.

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

Egy kereskedelmi hajó elfogása valamely czirkáló hajó által a képzelhető legegyszerübb haditény. Vegyük például a szóban levő spanyol-amerikai háborút. Az ellenséges czirkáló, mondjuk, a „Reina Regente“ útját állván a kereskedelmi hajónak, például a „City of Paris“-nak, ágyúlövéssel fölszólítja a megállásra, a mely fölszólításnak a józaneszű kereskedelmi hajó minden körülmények között eleget tesz. A czirkáló hajó aztán kikérdezi a neve és a társadalmi állása felől, mely nationale megadása után egyszerűen felszólítja, hogy most már folytassa útját; de nem oda, a hova eredetileg tervezte, hanem szíveskedjék abba a kikötőbe fáradni, a melyet ő, a czirkáló, jelöl ki számára. És hogy a háborús időkben baja ne essék, hát ajánlkozik, hogy ő majd elkiséri. A szegény kereskedelmi hajó, fedélzetén néha nyolczáz-ezer utassal és egy-két 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 az erős férfiú megrendszabályoz. Hanem igenis napokra és éjjelekre terjedő megszakítatlan kutatás és fürkészés kell hozzá, továbbá bámulatos kitartás és ügyesség, jól fegyelmezett, megerőltető őrszolgálat és legfőképpen pompás szimat szükséges a hajó fölfedezéséhez.

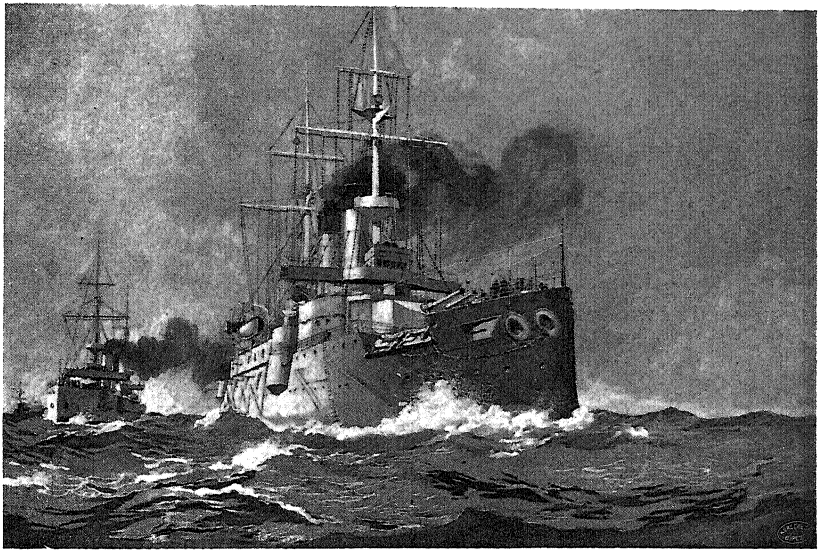
Ezeket pedig nem adják ingyen.



CZIRKÁLÓ TORONY- ÉS KOSHAJÓ.

A tengeri ütközetek harczterének óriási terjedelme hozza magával, hogy előtérbe lép a „repülő hajórajok“ működése. Így történt ez a múlt évtizedben a japán-khinai, a chilei és a spanyol-amerikai háborúban.

Nagy tévedés volna azonban azt hinni, hogy a „repülő“ elnevezés talán az illető hajóraj rendkívüli gyorsaságára vonatkozik. A repülő hajóraj éppenséggel nem repül, hanem a központi tengeri haderőnek a központtól távoleső vidékekre vagy a gyarmatokra



ELSŐOSZTÁLYÚ CZIRKÁLÓ.

detachirozott (kiküldött) osztálya, a melynek hajói hol itt, hol amott tűnnek föl; ritkán egyenkint, hanem többnyire együtt csoportosan.

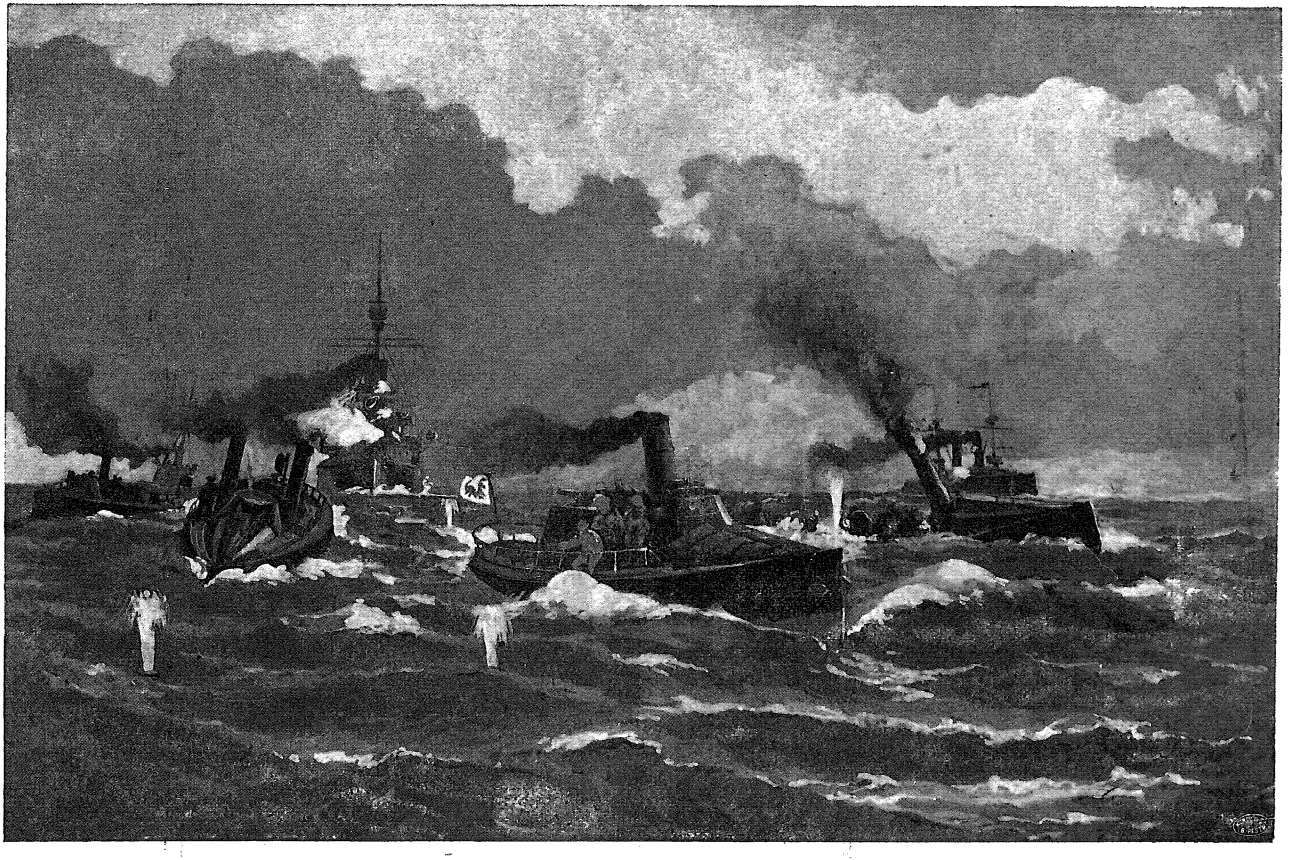
Repülő hajórajuk csak a gyarmatok fölött rendelkező nemzeteknek van és különösen erős azoké, a melyeknek különböző világrészek pontjain vannak gyarmataik. A repülő hajórajok feladata abban áll, hogy nem lévén állandó állomáshoz kötve, a váltakozó gyarmatpolitika viszonyoknak megfelelően vagy az egyik, vagy a másik gyarmaton jelennek meg, a hol jelenlétük éppen szükségesnek mutatkozik. Igy például az angol repülőhajóraj egyike a harmincz-

harminczöt hajóból álló „Mediterranean 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-oceánon czirkál. Hogy mekkora óriási terület ezen utóbbi hajóraj működési tere, kitűnik például abból, hogy a Csendes-oceánra detachirozott raj hajói hol Khina és Japán partjain, meg a Jang-cze-kiang-folyam partmenti városaiban jelennek meg az angol érdekek védelmére, hol pedig háromezer mértfölddel mélyebben délre Borneo-szigetének partjain és a legközelebbi alkalommal már hétezer mértfölddel odább, Dél-Amerika nyugati partjain czirkál.

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 fekvő birtokának védelmére saját testéből — a központi flottából, saját partjainak védelmére szolgáló flottájából — kellett hajókat kitépnie, azaz kiküldenie a mintegy kilenczezer 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 oczeánon és még jókora darabot a Csendes-oceánon. Hetekig tartó nehéz utat kellett tehát megtenniök, a míg 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.

*

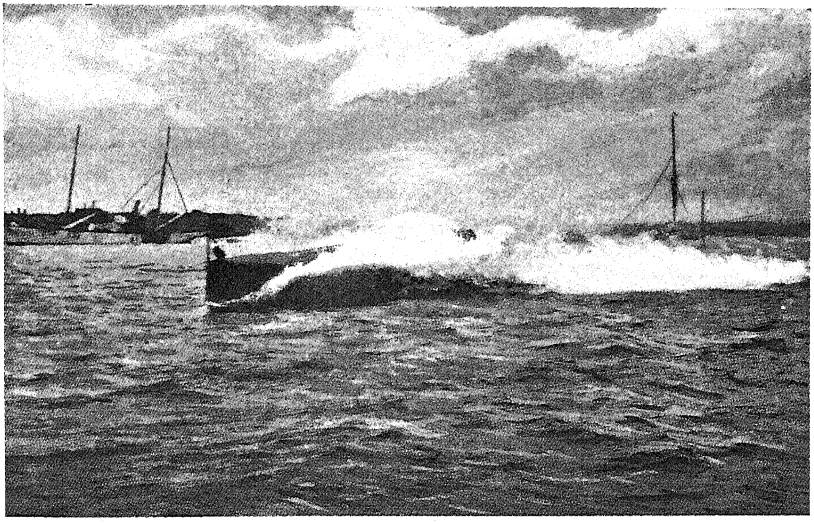
* A Spanyolország birtokában volt Philippini-szigetek, a háború eldöntésekor tudvalevőleg az Észak-Amerikai Egyesült-Államok tulajdonába mentek át.



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

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

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



SZÁGÚLDÓ TORPEDO-NASZÁD AZ ORRA ÁLTAL FELVERT HULLÁMBAN.

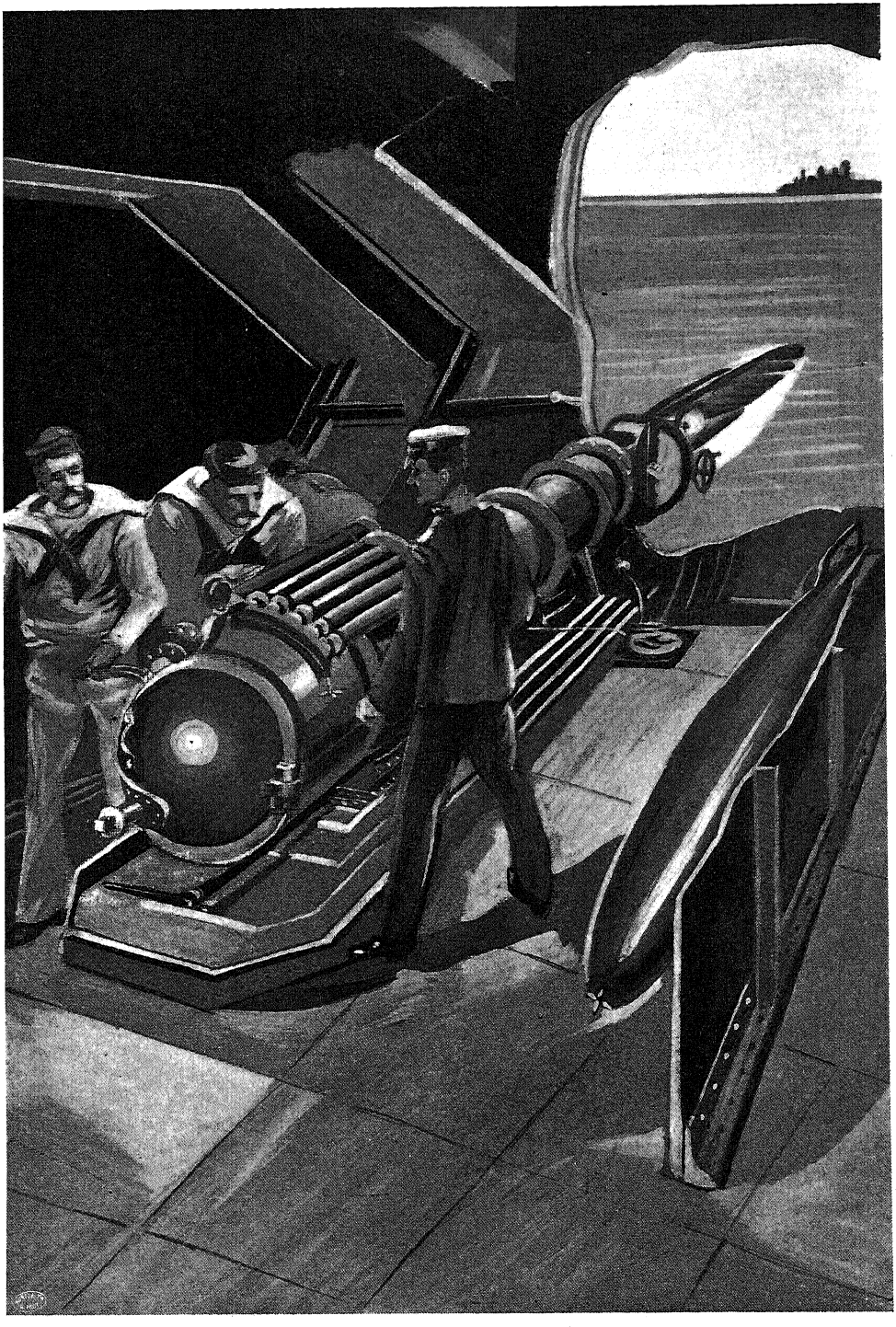
Bármily lélekölő és idegizgató háborús időben a hadihajók szemelyzetére a szolgálattal járó veszély és izgalom és bármily komplikált legyen is a pánczélos-szörnyekkel való művelet, mindezeket felülmúlja komplikácziók és idegrontások dolgában a tengerészet legfélelmesebb fegyverével: a torpedóval folytatott harcz. Ebben a tekintetben nemcsak az évenként megtartott manöverekből, hanem a múlt évtized tengeri csatáiból merített tanúságok 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 franczia tengernagynak azon mondása,

hogy: „a jövőben az nyeri meg a tengeri csatát, a kinek erősebb — idegei lesznek.“

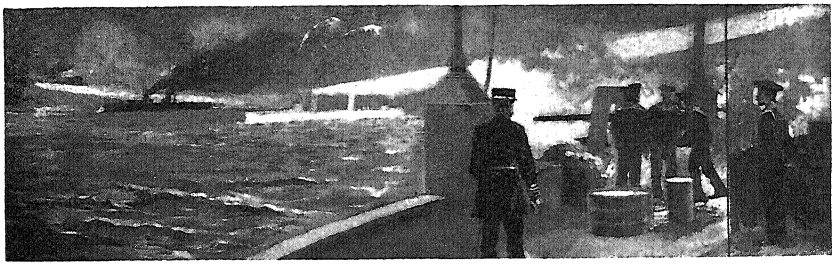
A torpedó, a leggeniálisabb és legtökéletesebb fegyver és gyilkoló eszköz, a melyet eddig emberi elme megalkotott, valóságos kétélű kard. Tönkreteszi az idegeit annak, a kinek van oka félni tőle, és testileg, lelkileg kimeríti azt, a ki támadni akar vele.

A torpedó-naszád úgyszólván a haditengerészet lovassága. Hivatása két részre oszlik: részben csak kém- és földerítő szolgálatot teszen, a mely szolgálatra rendkívüli gyorsasága képesíti (a torpedó-naszád átlag huszonnégy-huszonhat tengeri mértföldet képes óránként megtenni; vannak azonban már „nyilt-tengeri torpedó-naszádok“ (Hochsee-torpedo-Boot), a melyek harmincz, sőt harminczhárom 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, a mely alig nyúlik ki egy méternyire a víz színe fölött, sokszor észrevehetetlenek a legszorgosabb és legéberebb figyelem mellett is; roppant gyorsaságukkal és rendkívül élénk mozgékonyságukkal kisiklanak a legveszedelmesebb kelepczéből is, és a mi legfontosabb: egyetlen jól sikerült lövéssel a levegőbe röpítenek egy pánczéloshajót.

Ezekre a tulajdonságokra való tekintettel természetes, hogy a tőlük tartó hajók egyetlen perczig sem maradhatnak nyugalomban. Folyton várják a támadásukat és folyton készülnek ellenük. Hogy mily ideg- és szellemi munkába kerül ez a folytonos bizonytalanság, várás és résen levés, az képzelhető. Pedig meg van téve ellenük minden kifejthető óvóintézkedés: a védő sodronyhálók (a kilőtt torpedó, a lövedék, ennek átvágására készülékkel van azonban ellátva), a gyors- és revolver-ágyúk (a legénység egy pillanatra sem távozhat azok mellől); a világító projektorok, a melyek egyenként negyven-negyvenötezer gyertyafénynyel világítják be a hajó környékét. Mindez óvóintézkedéseket azonban végre is kell hajtani, még pedig rögtön, azonnal, egyetlen percz késedelem nélkül. Az őrszemek ébersége egyetlen pillanatra sem lankadhat, annál kevésbbé,



ELŐKÉSZÜLETEK A TORPEDO KILÖVÉSÉRE.



VILLAMOS PROJEKTOROK ÁLTAL KÖZREFOGOTT ELLENSÉGES HAJÓ.

mert ritkán, majdnem sohasem támad az egyes naszád, hanem mindig kisebb csoportokban jelennek meg.

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

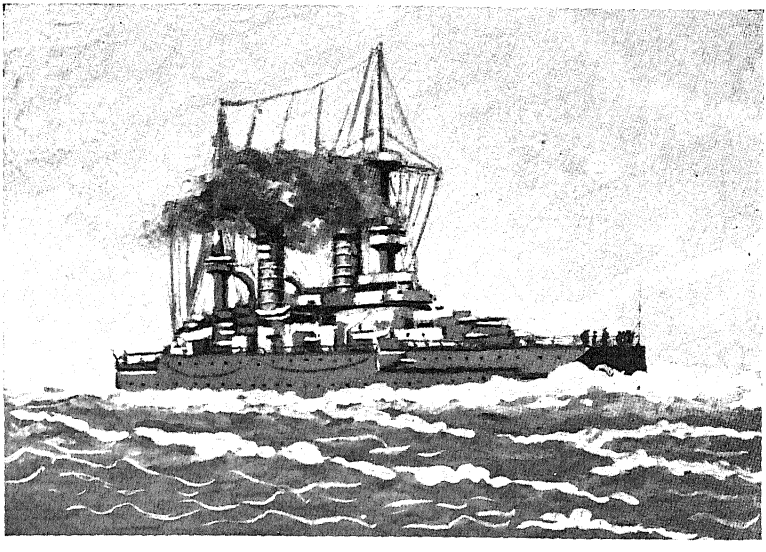
A naszád mintegy negyven-ötven méter hosszú és két-három m. széles jármű, olyan vékony aczéllemezből előállítva, hogy a Mannlicher-golyó is képes lyukat ütni rajta. A naszádon élő néhány embernek, többnyire két tiszt, néhány gépész és torpedista, alig marad hely a naszád belsejében, a melyet minden zúgában kitöltenek a túlerős gépek, a kőszénkészlet, a torpedók kilövésére szolgáló lanczirozó csövek és a torpedókészlet. Az egész személyzet (a gépészek kivételével) csaknem állandóan a fedélzeten tartózkodik, a melyen szüntelenül átcsapnak a naszád gyors száguldása által fölvert hullámok. A naszád annyira könnyű és hajlékony hogy már közepes hullámjárás mellett is töréseket szenvedhet, a mi egyértelmű az elsülyedésével. Benn a naszádban tikkasztó forróság, télen csontfagyasztó hideg, kőszéngáz és olajgőz, fojtó, fülledt levegő; a táplálkozás heteken át a legszükségesebb konzervekre vagy korommal vegyes, kétes elkészítésű fris ételre szorítkozik; kényelemről vagy pihenésről álmodni sem lehet. Éjjeli nyugalom ki van zárva, hiszen a naszád csak éjjeli támadásra alkalmas, a midőn az éj sötét leple alatt az ellenséges hajó közelébe lopózhatik, hogy annak közvetlen közeléből — lehetőleg négyszáz méteren belől — lőjje ki fegyverét, a torpedót.

A mint 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: sok, sok millió szükséges hozzá!

A vitorlás hajók ismertetésénél említettük, hogy a vitorláshajók építése mennyivel kevesebbe kerül a gőzhajó építésénél. A kettő közötti arányt igen jól lehet számokban kifejezni. A vitorlás (hadi-) hajónak egy kilogrammja ötven fillérbe kerül, a pánczéloshajónak kilogrammja pedig két-három koronába! Különleges szerkezetű gyorshajók, öt, sőt hét koronába! Minél nagyobb, azaz minnél több tonna súlya van a hajónak, annál kevesebbe kerül kilogrammja és minél kisebb, annál többe. Ez a látszólagos ellenmondás abban leli magyarázatát, hogy minél kevesebb tonna tartalmú valamely hadihajó, annál preczizebb kivitelt igényelnek az egyes alkatrészei és annál finomabb minőségű anyagból kell előállítani. A 15.000 tonnás csatahajónak kilogrammja (pánczélok, gépek, ágyúk, stb. beleszámításával) két korona; a torpedó-vadászé három korona, a nyílt-tengeri torpedó-naszádé már öt korona, sőt a tengeralatti naszád kilogrammja hat koronába kerül. A mily



ELSŐOSZTÁLYÚ TORONY-CSATAHAJÓ.

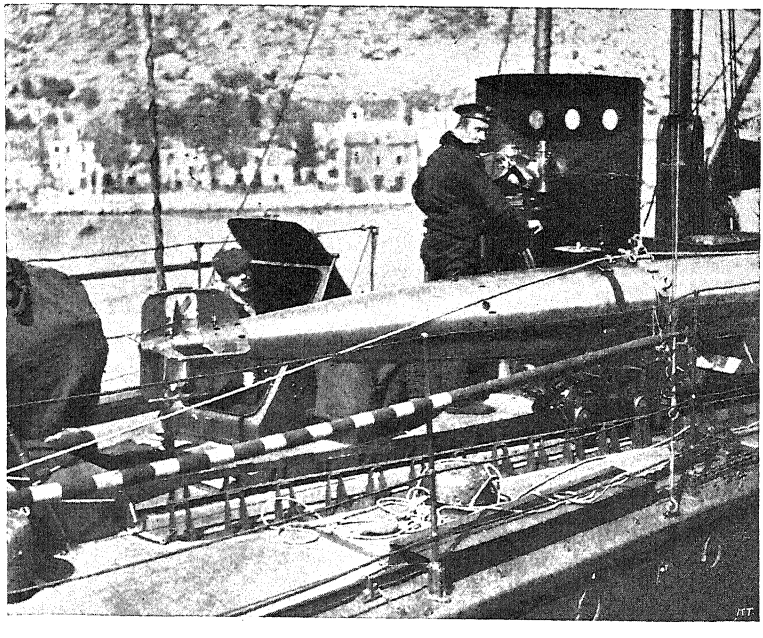
jelentéktelennek tűnnek fel e számok első pillanatra, olyan óriási nagyságúvá fejlődnek végeredményükben. Így például a 15.000 tonnás csatahajó körülbelől csak (!) 30,000.000 koronába kerül; a nyolczszáz tonnás torpedó-vadász 2,400.000 koronába; a csupán százötven tonnás kis nyílt-tengeri torpedó-naszád már 750.000 koronát emészt föl; a parányi kis tengeralatti naszád, alig száz tonnányi súlylyal, már 600.000 koronába kerül. Ezeket a horribilis árakat megmagyarázzák a hajó alkatrészeinek és fölszereléseinek árai. A magas ár azonnal érthetővé lesz, ha tudjuk, hogy például egy 30 czentiméter kaliberű ágyúnak csupán a csöve, a mely 48.500 kilogramm súlyú, 200.000 koronába kerül! Hol van még az ágyúcső felszerelése! A lafetta (ágyútalp), a lövedék-fölhúzógép, a szivattyú a lövedék betolásához az ágyúcsőbe, szintén mindegy 200.000 koronába kerül. A lövedék, a mely egy méternél is magasabb drága aczél-tömeg, meg a hozzávaló száznegyven kilogramm puskapor szintén temérdek pénzbe kerül. Temérdek pénzbe kerül továbbá a pánczél is. A ma előállított pánczéllemezeknek kilogrammja mintegy három korona. Egy jókora — csak középnagyságú — csatahajónak a pánczélja azonban nem kevesebb, mint 2000 tonna, azaz 2,000.000 kilogramm. Az egész vértezet tehát mintegy 6,000.000 koronába kerül.

És hol vannak még a gépek, ezek a hatalmas szénfogyasztó molochok. Maga a gép sok százezer koronába kerül; minél kisebb a hajó, aránylag annál drágább a gépe; a szén azonban, a melyet egyenként és együttesen elemésztenek, milliókba kerül! Jóllehet a kazánok és gépek szerkezete ma már olyan geniális, hogy a fűtőanyagot a legparányibb atomig fölhasználják és kiaknázzák, mindazonáltal a laikusnak elképzelhetetlen mennyiséget fogyasztanak.

Régebben az ötvenes években, még két-, két és fél kilogramm szenet számítottak lóerőnként egy órára, a mely szénfogyasztásnál a könnyű hajó alig volt képes óránkint tíz tengeri mértföldre. Húsz évvel ezelőtt még egy-, egy és fél kilogramm kellett; ma pedig — a három és négyszeres gőzfeszítéssel működő gépekhez — nem kell több, mint hat-hétszáz gramm óránként és lóerőn-

ként, miközben a tízezer tonnás hajó tizenhét-tizenkilencz mértföldet fut óránkint.

Szénfogyasztás tekintetében azonban nem a nagy csatahajók viszik a vezérszerepet, hanem a nagy személyszállítók. Ezeknél a fogyasztás valóban a mesével határos. Ha ezeknek az órai és lóerőnkénti szénfogyasztása még ugyanaz lenne, a mi volt csak húsz évvel ezelőtt, képtelenek lennének bármily más szolgálatra, mint csupán arra, hogy a saját testüket, az üres hajót vigyék



TORPEDÓ-NASZÁD FEDÉLZETE.

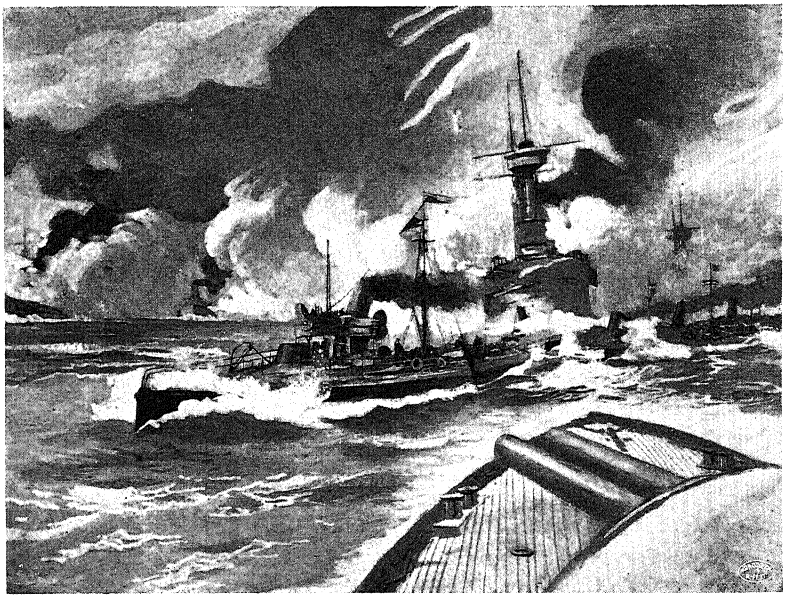
előre. Tudniliik oly tömérdek szenet kellene magukkal vinniök, hogy nem maradna hely a legcsekélyebb térfogatú más teher számára. Egy akkora hajó, mint például a franczia „Lorraine“ 22.000 lóerővel, vagy a „Kaiser Wilhelm der II.“ 40.000 lóerővel, vagy a „Deutschland“ 33.000 lóerővel, csak a saját használatára 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.

Az angol „Cunard" társaság két legujabb hajóóriása, melyek az idén kerülnek forgalomba 68.000 lóerejű gépeikkel naponként 840 tonna (34 vasuti kocsi) kőszenet fogyasztanak.

A fűtőanyag ezen ökonomikus felhasználása ellenére, az elfogyasztott szénmennyiség óriási, a költségek pedig jelentékenyek; az ilyen nagyságú hajónak évenkint mintegy két millió korona értékű szén szükséges. Hozzászámítva a hajó jókarban tartását, a fűtő- és gépszemélyzetet, a kalauzok díját, vámpénzeket, kikötői díjakat, stb. a nagyobbszabású személyszállító hajó évi költségei fölrúgnak tizenöt-tizenhat millió koronára.

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

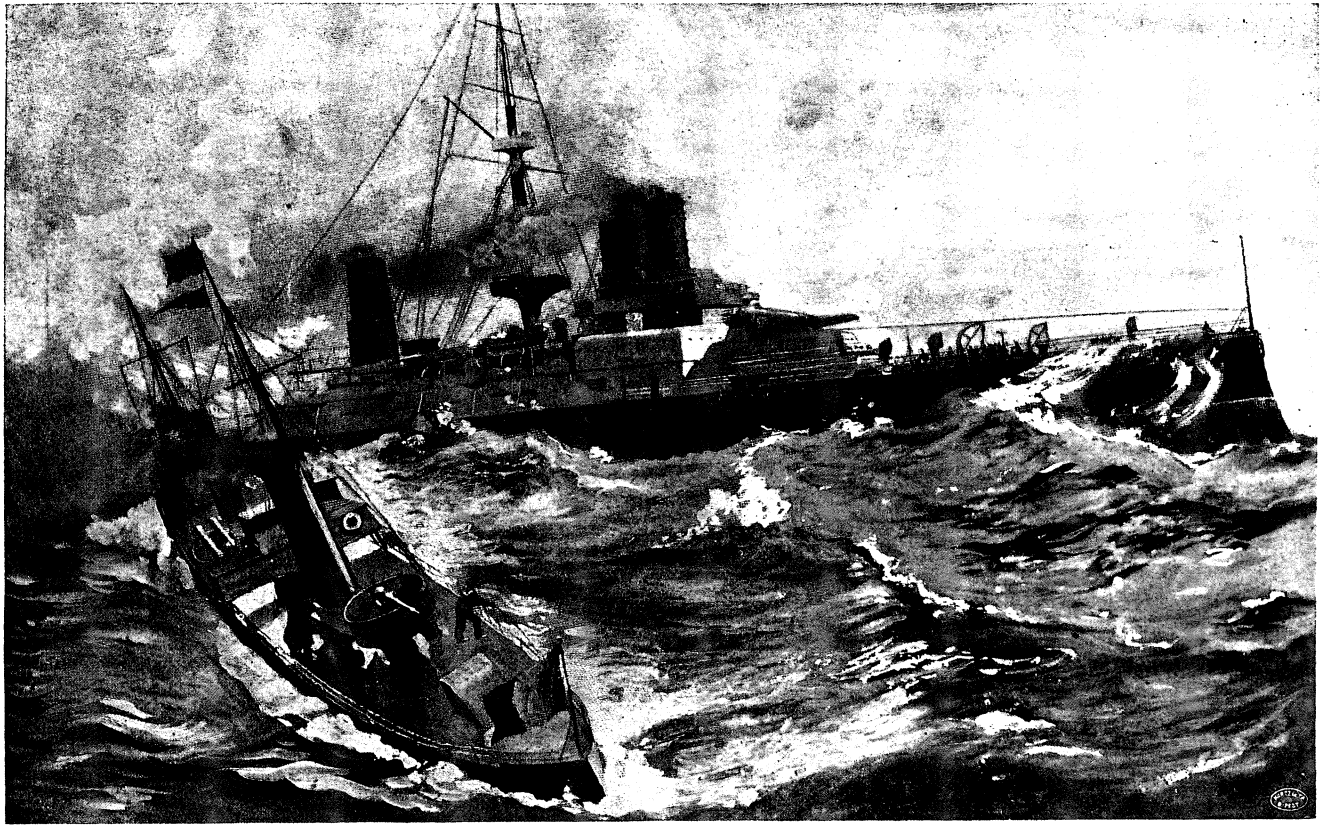


TORPEDÓ-FLOTTILLA ÁTTÖRI PÁNCZÉLHAJÓK CSATASORÁT.

VI.

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

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



DÁVID ÉS GÓLIÁT.

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

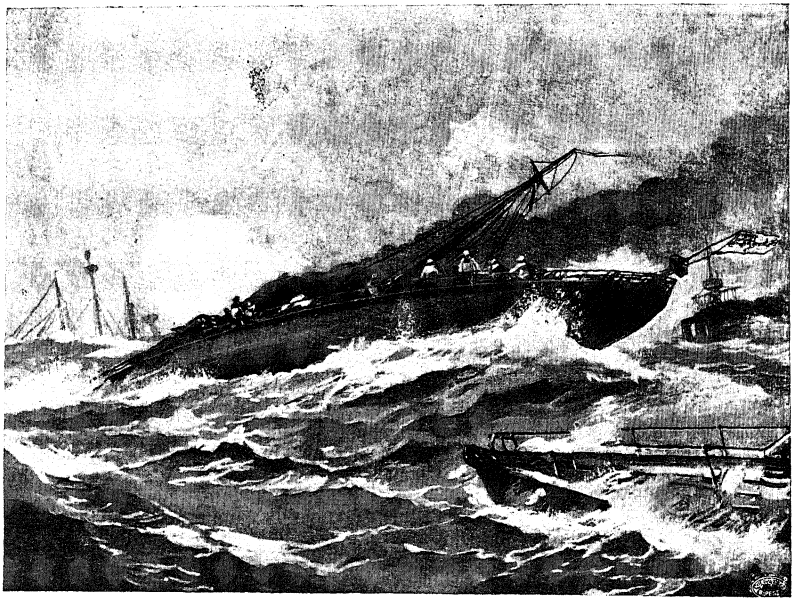
*

Éjjeli 12 óra már elmult; a baloldali szakasz kétszáznyolczvan embere lépett a szolgálatba, a jobboldali szakasz 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 kassemattok nagy ágyúinál, valamint a parancsnoki lakásban, meg a tiszti kabinokban elhelyezett gyorstüzelőágyúknál és mitrailleusöknél. A csata- (katona) árboczon* két kiválóan éles látású őrszem áll. A hajó peremén kikönyökölő legénység maga elé fektetve tartja megtöltött fegyverét és tágra nyílt pupillával fürkészi a sötét vizet és szemhatárt abban az irányban, a melyből a naplementekor kémszemléjéről visszatért avizóhajó az ellenséges torpedó-naszádflottilla éjjeli támadását valószínűnek jelezte.

A környék megvilágítására szolgáló fényszórók gépészei a

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

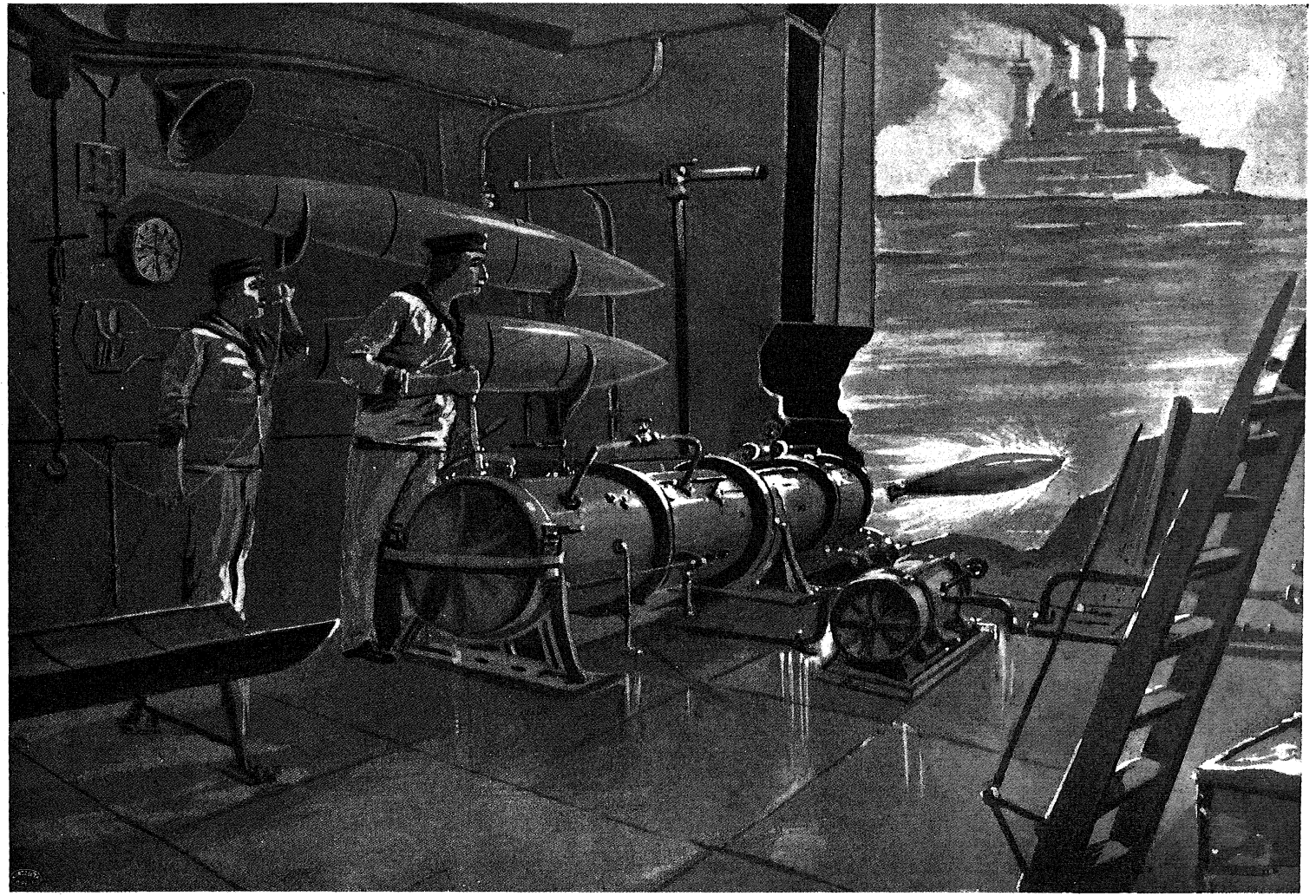
sötétben tapogatva, még egyszer meggyőződnek, hogy a csapok, csavarok, zárok és billentyűk labirintusában tudnak-e villámgyorsan az első odanyúlásra tájékozódni? A hajóhelyiségek egyes részeinek pánczél-rekeszei gondosan el vannak zárva. A helyzet-mutató lámpák, tudniillik a jobboldali zöld lámpa és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



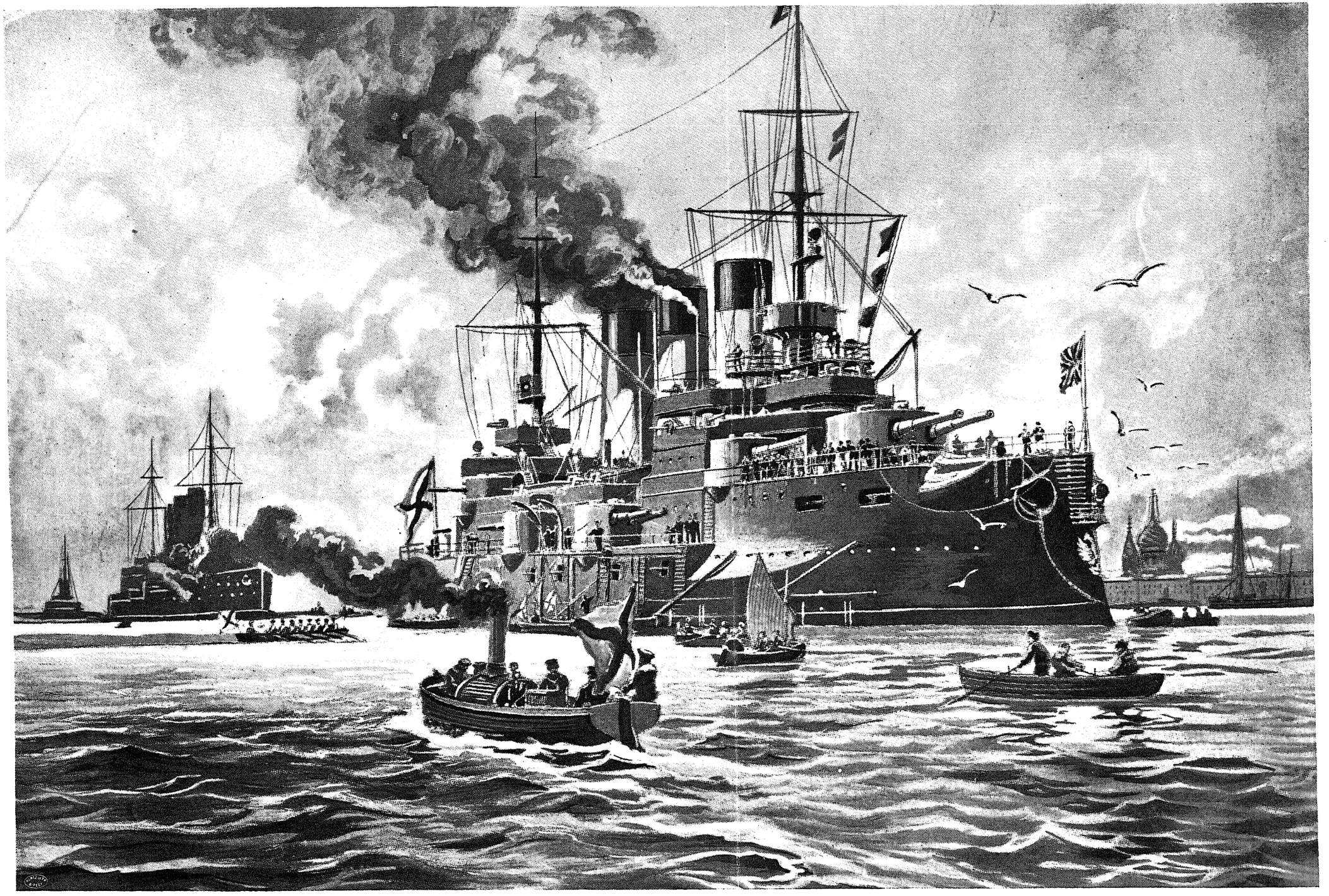
TORPEDÓ-NASZÁD, A FELFORDULÁS PILLANATÁBAN.

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

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



TORPEDÓ-LÖVEDÉK A KILÖVÉS PILLANATÁBAN.



LEGUJABB KELETŰ HADIHAJÓK.
(Orosz hajók.)

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

Soha!! — — —

— Torpedók jobbra, elől!

Valósággal vérfagyasztóan hangzik a csata-árboczról elsikoltott jelzés. Órák óta, perczről-perczre, úgyszólván másodperczenkint várták a jelzést és el is voltak rá készülve, mégis meglepően, megdöbbentően hangzik. A fedélzeten tartózkodó parancsnok föl-rohan a hajóhídra, a tisztek az állomásaikra. Riadó kürtharsogás és élesen sivító sípok füttye riasztja föl a legénységet. Rohanva siet mindenki a maga helyére és harsány vezényszavak hallatszanak a hajó minden zugában. A villamos fényszórók vakítóan 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 czápa kiálló hátuszonya, az úszó emberhez viszonyítva; de éppen olyan megdöbbentők a hajóra, mint amaz az emberre. A fekete pontok rohamosan közelednek; rendkívül gyorsan száguldanak. Az orrukkal

fölvert víz, megvilágítva a villámos fényszórók fehér fényétől, mint ezüst eső hull vissza a fölkavart tengerre.

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

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

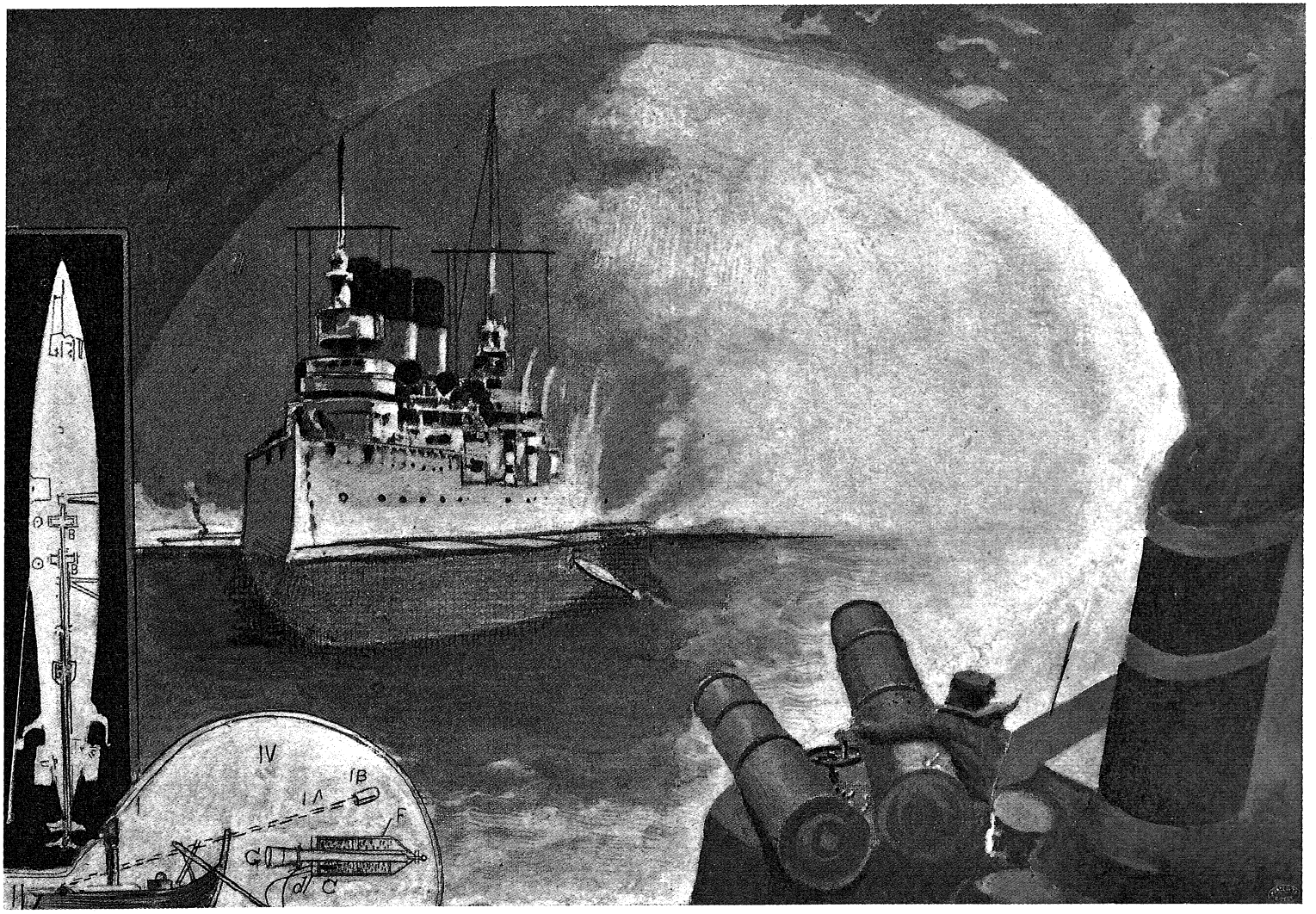
Ebben a pillanatban, közvetetlen a hajó baloldalán, alig kétháromszáz méterre attól, egy ponton, a melyre éppen ebben a pillanatban esik a villámos fénysáv, feltűnik egy naszád teljes hosszában.

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

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

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

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

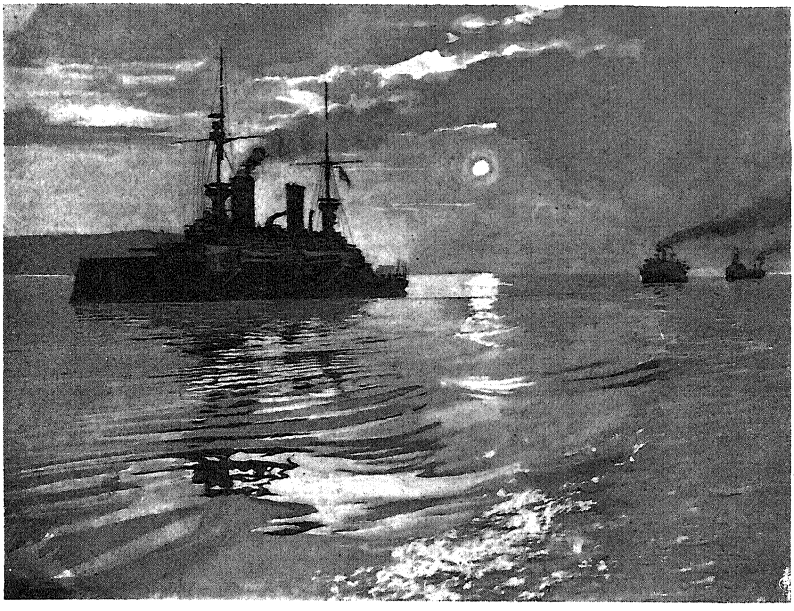


(Balra a torpedó szerkezetét magyarázó ábrák.)

A VÉDŐHÁLÓBAN FENAKADT TORPEDÓ.

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

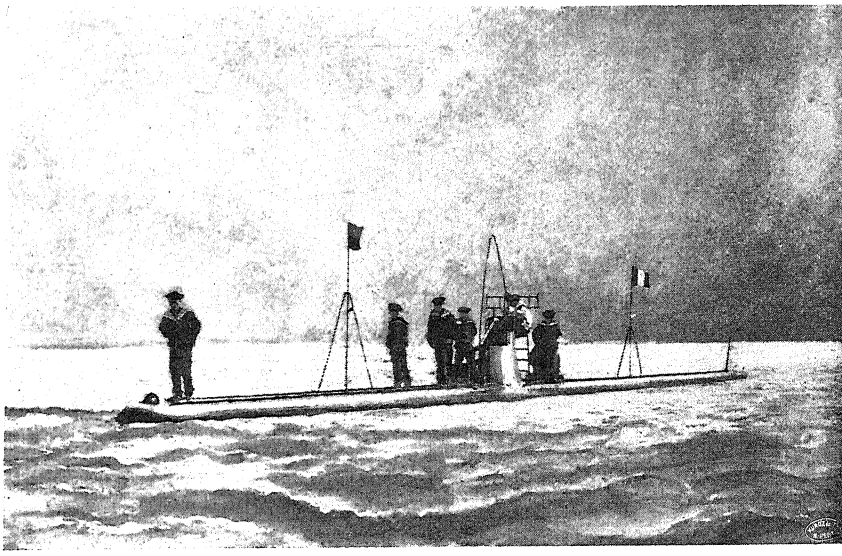
Két-három perczczel később az elsülyedés helyén még forr, kering és kavarog a felháborodott tenger.



ELŐKÉSZÜLETEK ÉJJELI TÁMADÁSRA.

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

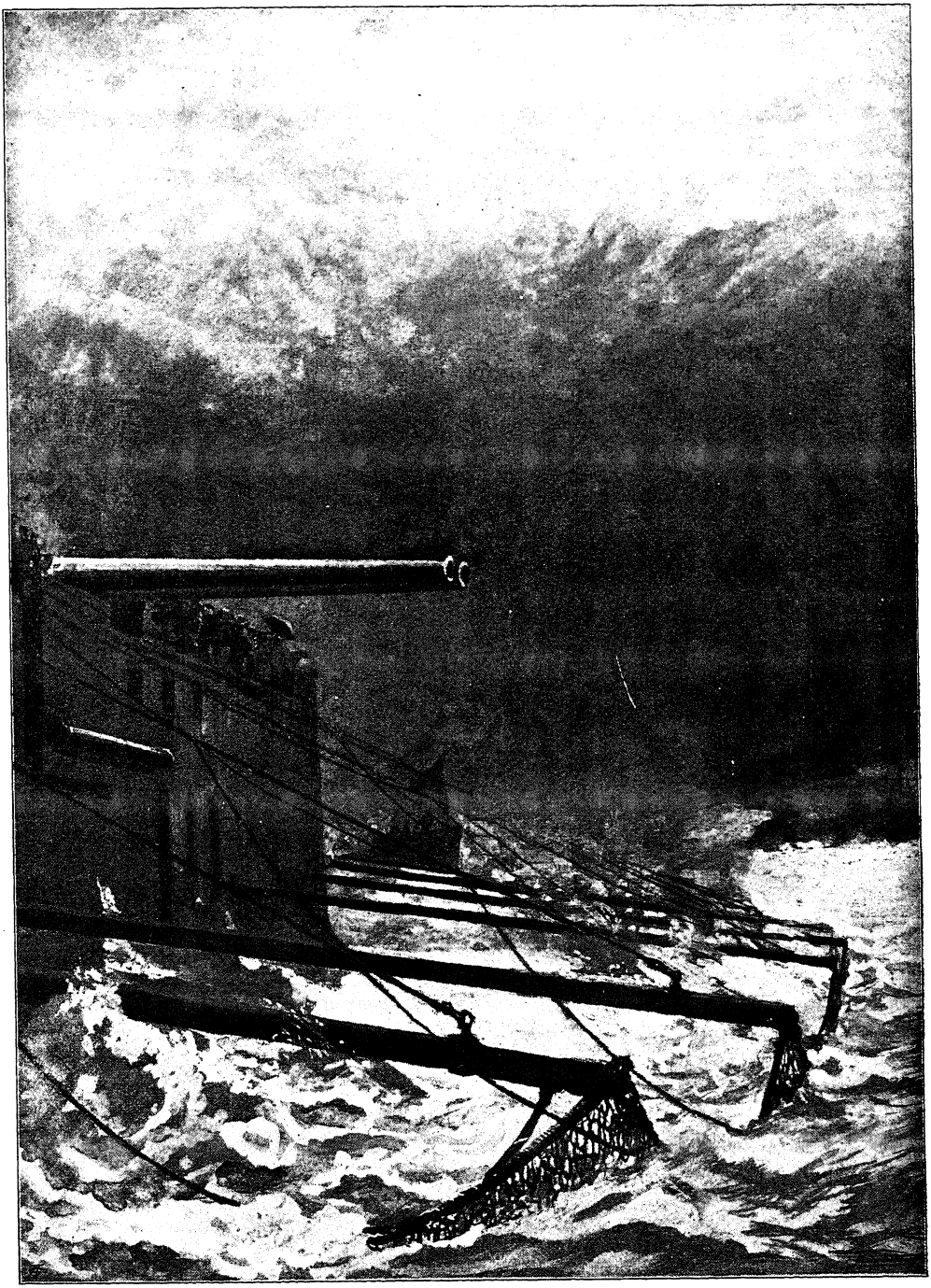
Csak hatszáz ember pusztult el a föld színéről és az emberi lángelménck néhány millió értékű csodaalkotása emeli egy ponton néhány méterrel magasabbra a tenger iszapját.



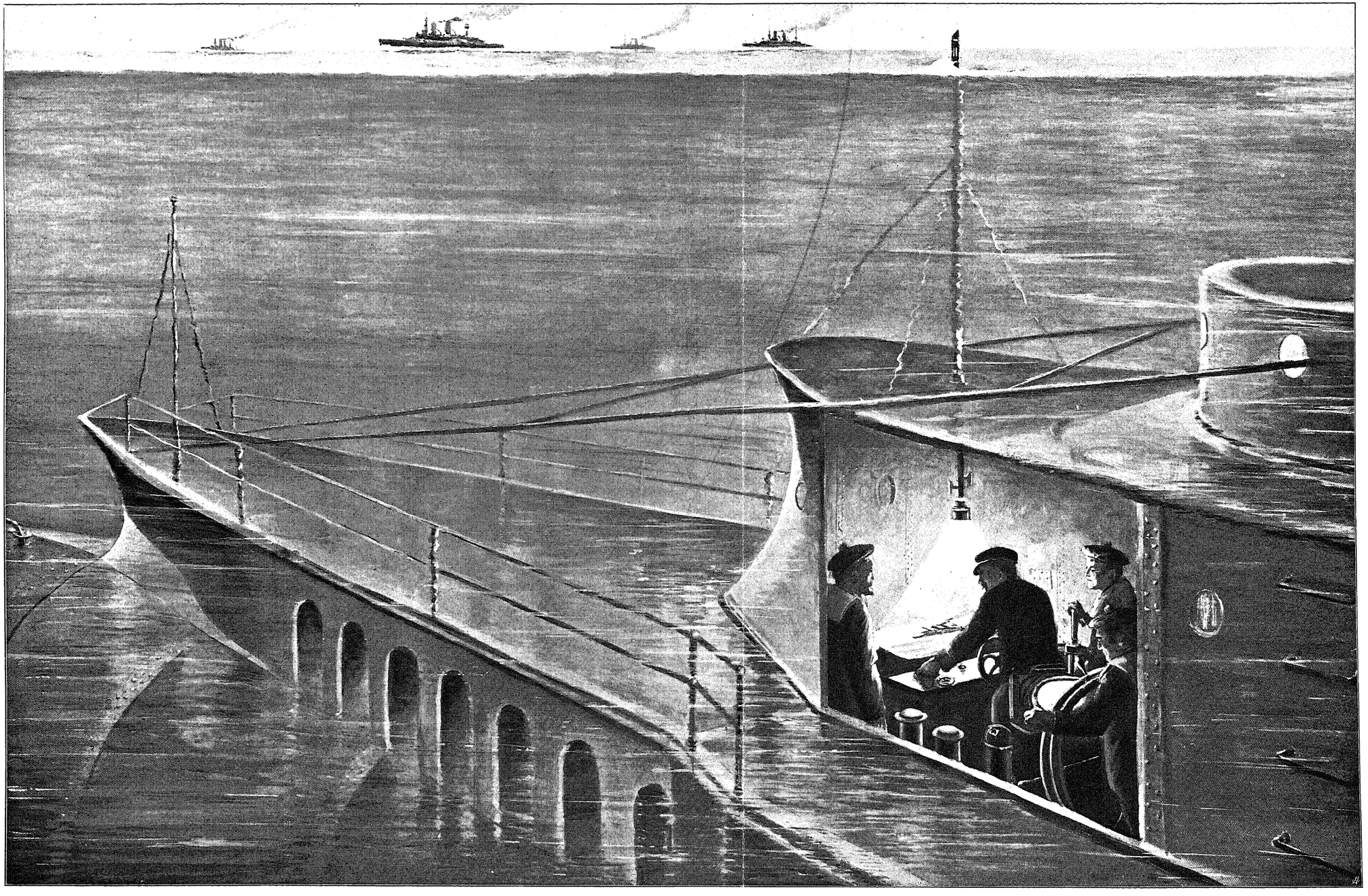
TENGER ALATT JÁRÓ TORPEDÓ-NASZÁD EGÉSZ HOSSZÁBAN A FELSZINEN.

VII.

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



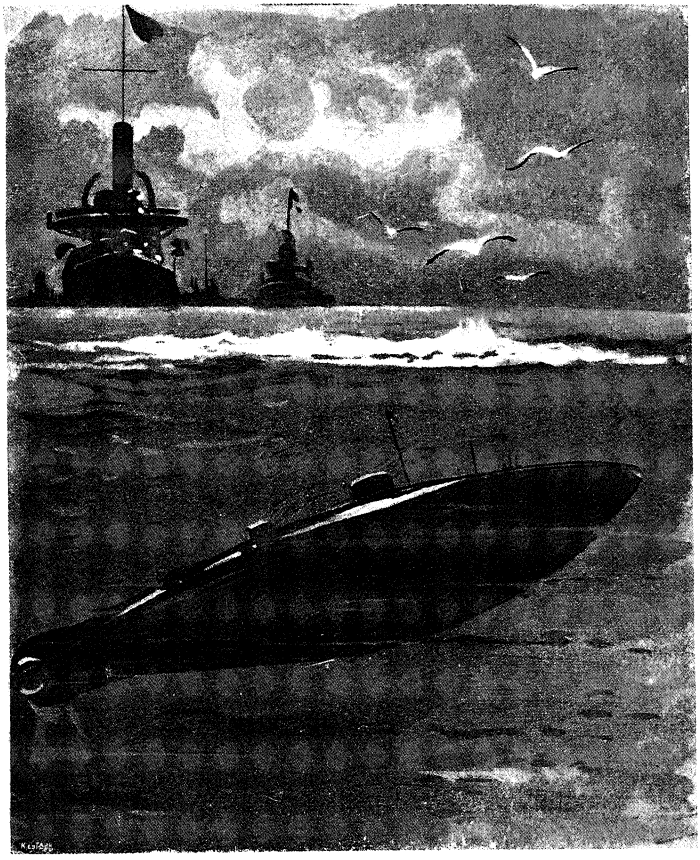
A VÉDŐHÁLÓ FELFÜGGESZTÉSI MÓDSZERE.



TENGER-ALATT JÁRÓ NASZÁD.*)

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

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



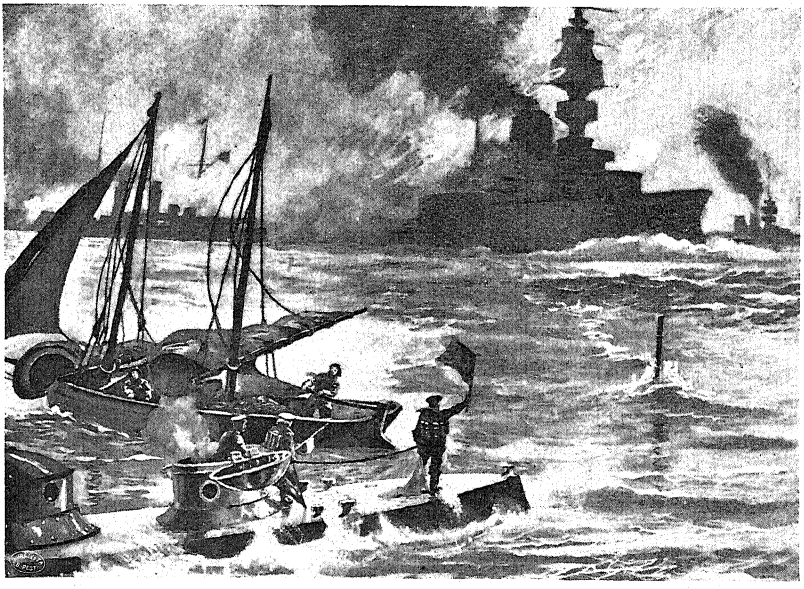
TENGERALATTI NASZÁD A LEMERÜLÉS PILLANATÁBAN.

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

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

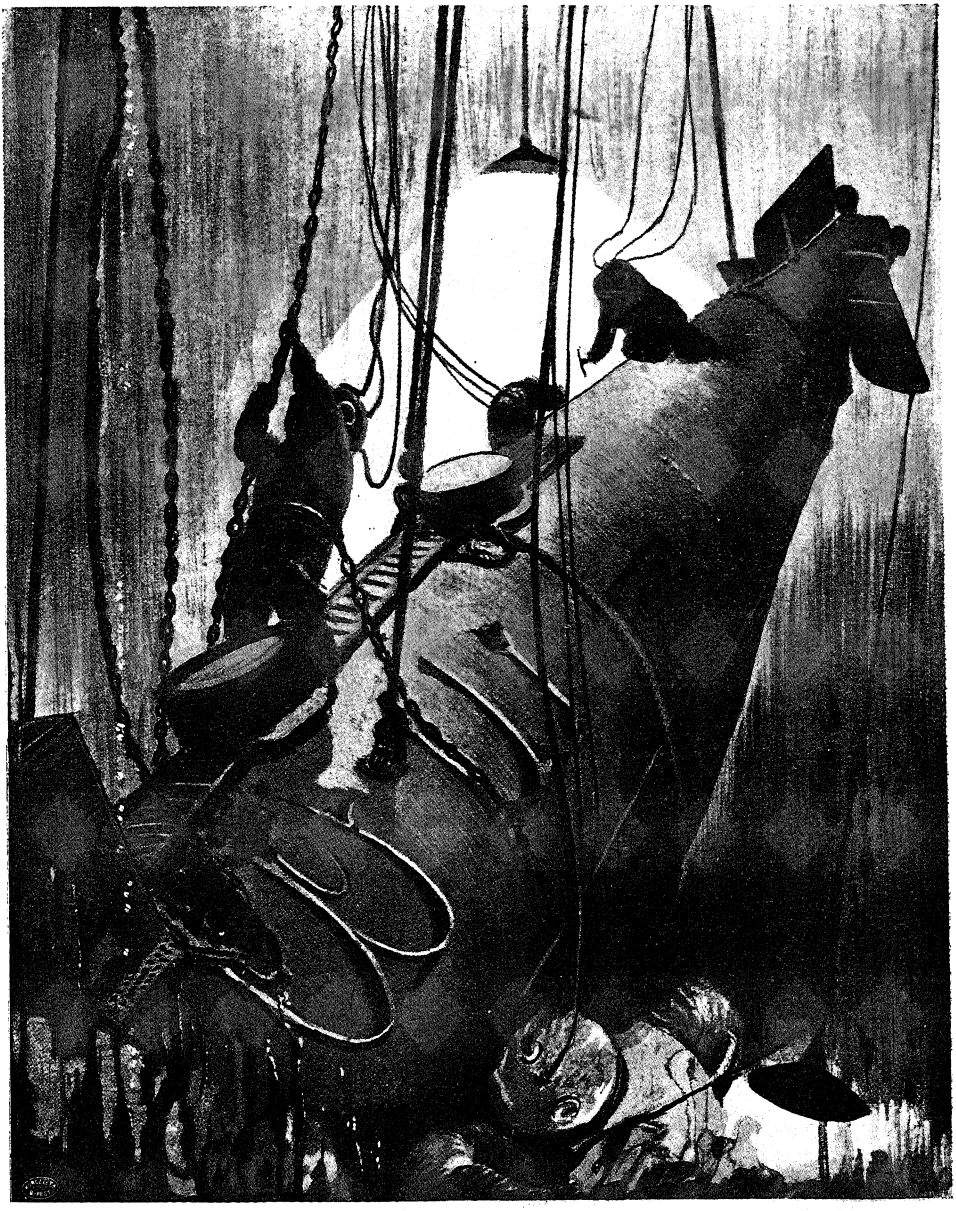
Az eleinte „La Syrene“ nevű naszádot genialis megteremtője: Zédé Gusztáv franczia tengerészmérnök nevére keresztelték, annak halála után.

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



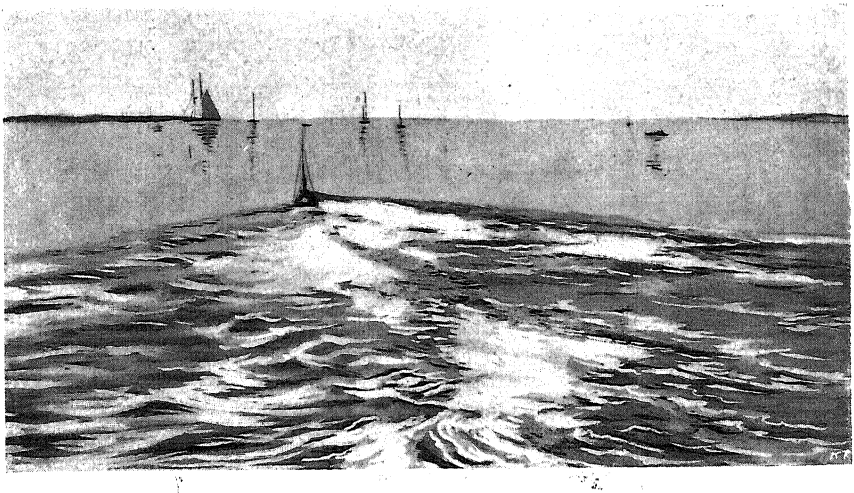
FELSZINRE EMELKEDŐ TENGERALATTI-NASZÁD AZ ÖSSZEÜTKÖZÉS VESZÉLYÉBEN. (A KIÁLLÓ CSŐ A NASZÁD PERISCOPJA).

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



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

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



TENGER ALATT JÁRÓ NASZÁD, MELYNEK PERISKOPJA KIÁLL A VÍZBŐL.

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

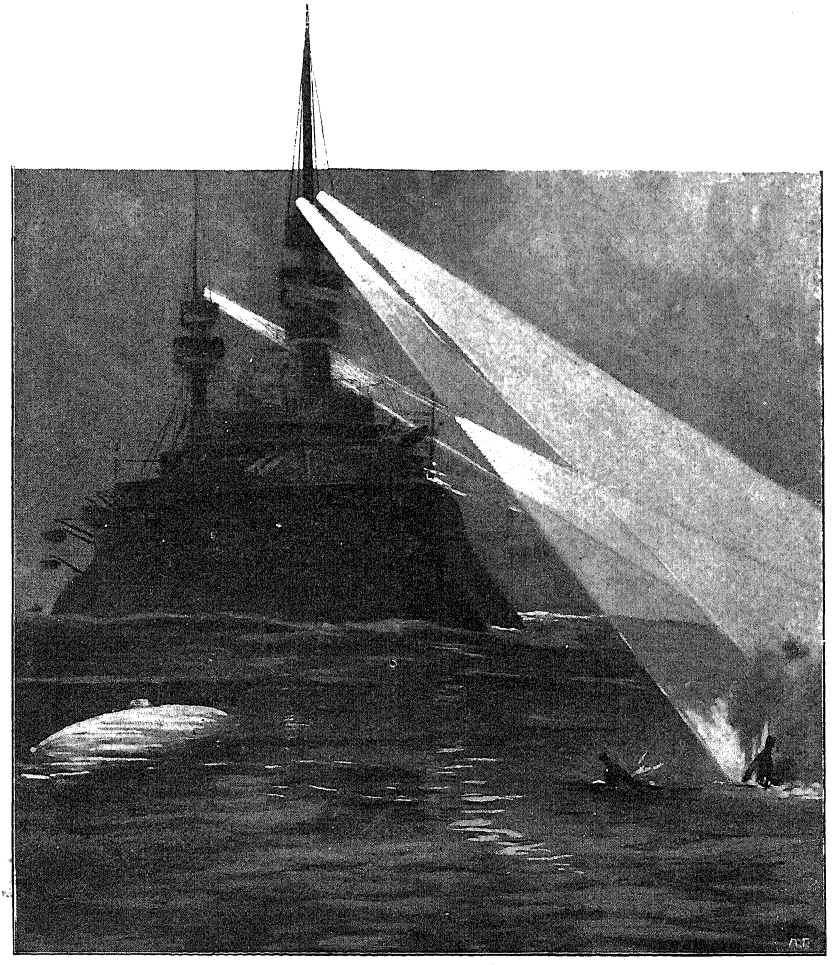
Ez az *egy* kisérlet a tenger alatti naszáddal olyan óriási hatással volt az egész franczia nemzetre, hogy egyetlen ujság — a „Le Matin“ — fölhívására néhány hét alatt egy millió frank gyűlt össze tengeralatti naszádok építésére. (Vajjon mikor lesz együtt a millió a magyar iskolahajó építésére?)

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

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

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

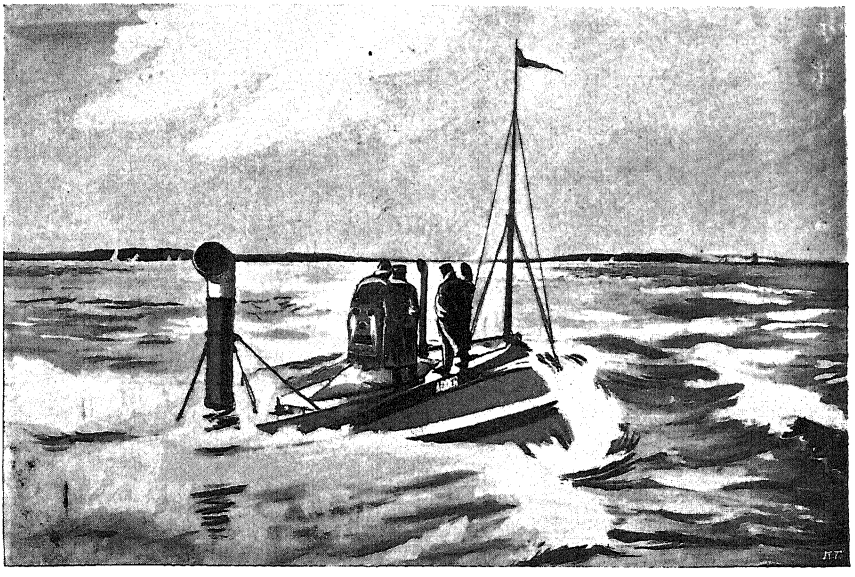
Egy emberre átlag négy köbméter levegő jut a naszád belsejében és ez legfeljebb két-három órai hermetikus elzárásra elegendő. Miután ugyanezen idő alatt minden egyes ember átlag húszhuszonkét liter szénsavat lehel ki, ezen időn túl okvetlenül szükséges a levegő fölfrissítése. Az elhasznált levegőt vagy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



MEGTÉVESZTETT CSATAHAJÓ.

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

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

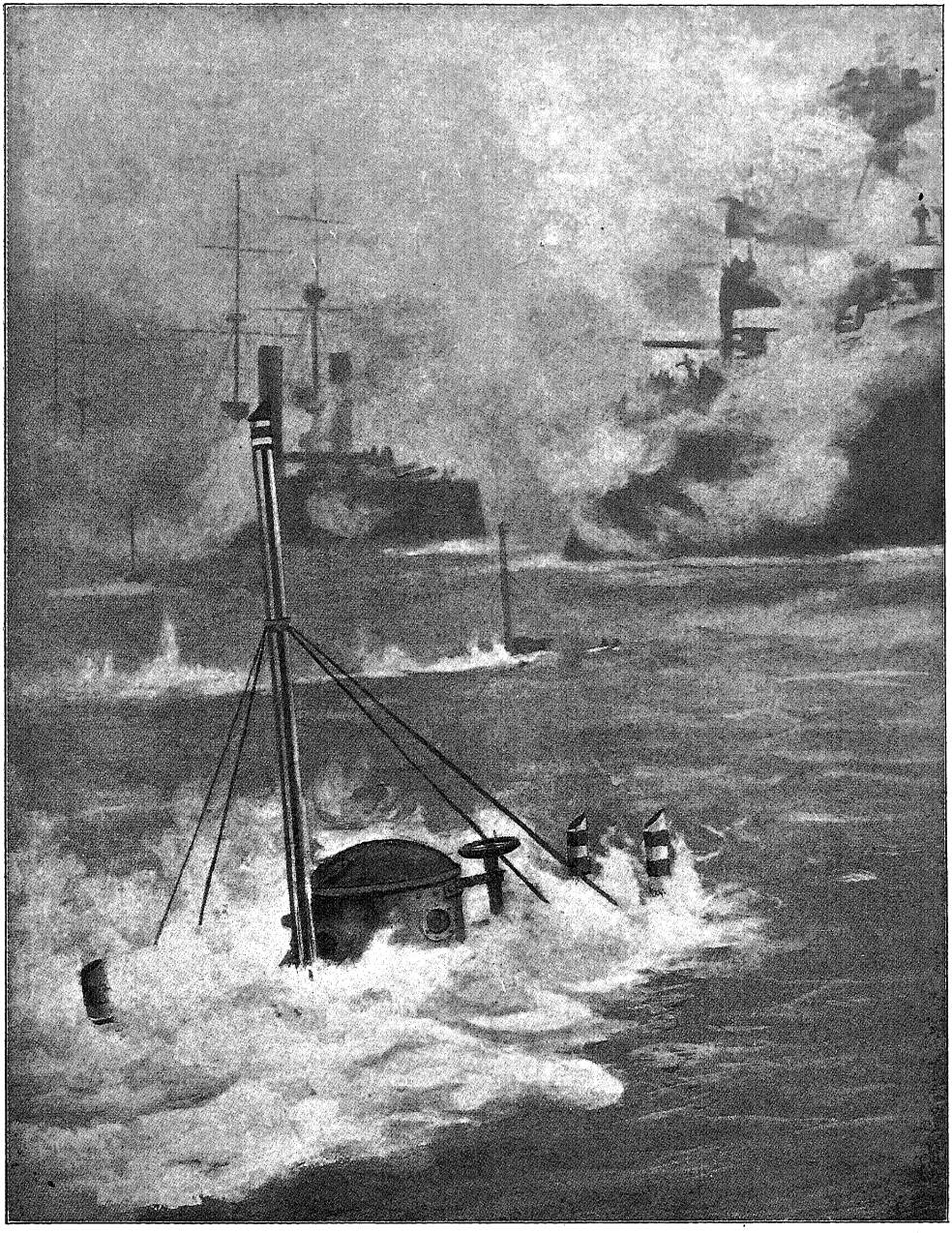


TENGERALATTI NASZÁD FÉLIG A VIZSZINEN.

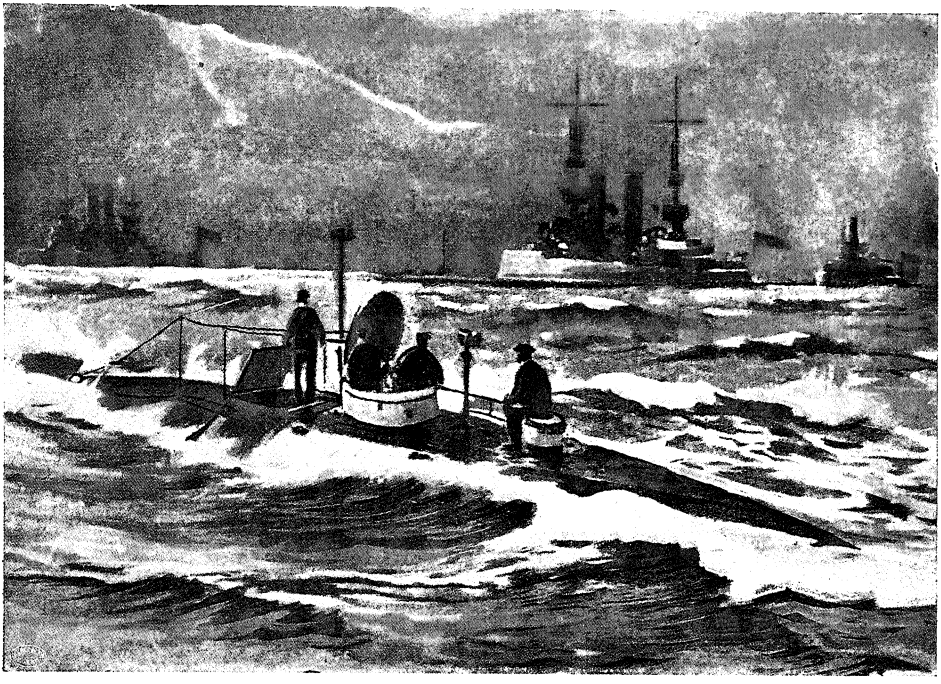
Az a készülék, a mely a víz be- és kibocsátása által a naszád sülyedését vagy fölszínre emelkedését eszközli, oly kényes, finom és szubtilis, hogy akárhányszor és éppen a legfontosabb pillanatban fölmondja a szolgálatot. Szóval: a víz alatti naszád ma — és valószínűleg még beláthatatlan hosszú időre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

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

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



VÍZSZÍNRE FELSZÁLLÓ TENGERALATTI NASZÁD.



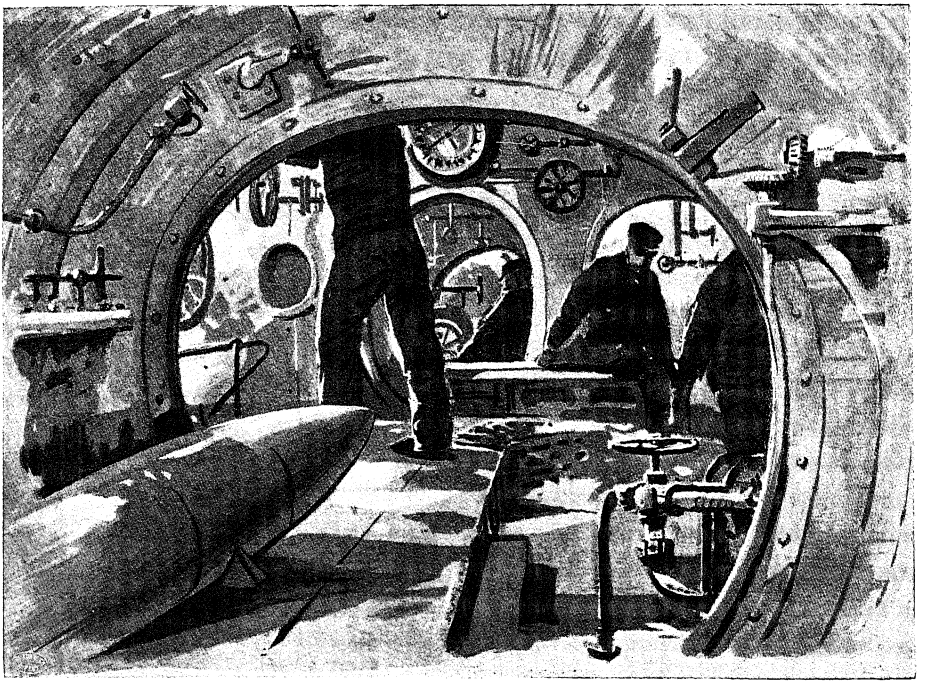
TENGERALATTI NASZÁD A FELSZÍNEN.

VIII.

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

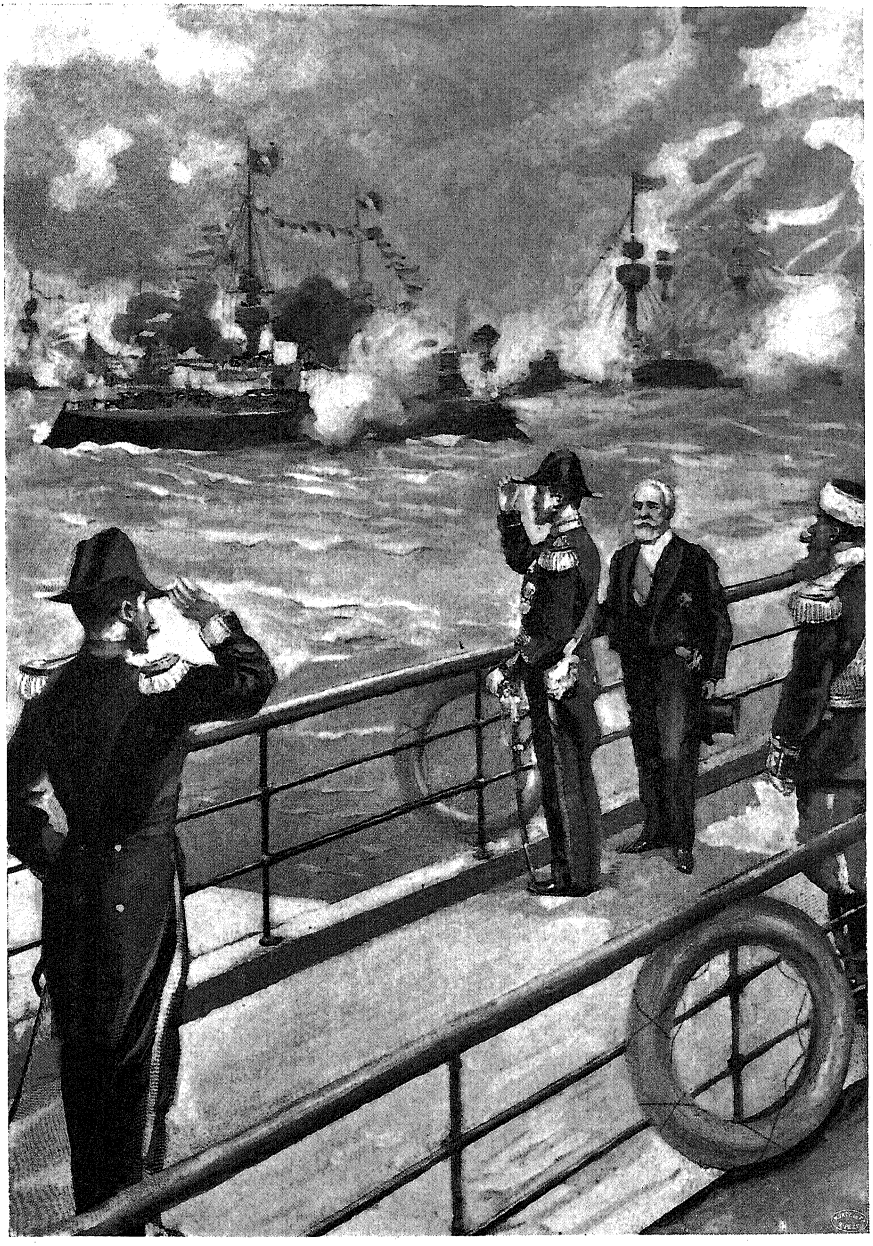
minden legcsekélyebb fázisa, minden legparányibb mozzanata már régen megírt és a szolgálati szabályzat paragrafusaiban előírt törvények, a melyeknek végrehajtására nem kell mindannyiszor külön parancs vagy rendelet, mert hiszen éppen olyan természetesek, mint például a lobogó fölvonása, vagy az exercitiumok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

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



TENGERALATTI NASZÁD GÉPHÁZA.

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



DEFILÉ MIKLÓS CZÁR ÉS LOUBET KÖZTÁRSASÁGI ELNÖK ELŐTT.

igen fiatal tisztjének jólismert és már számtalanszor teljesített kötelessége!

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

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

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

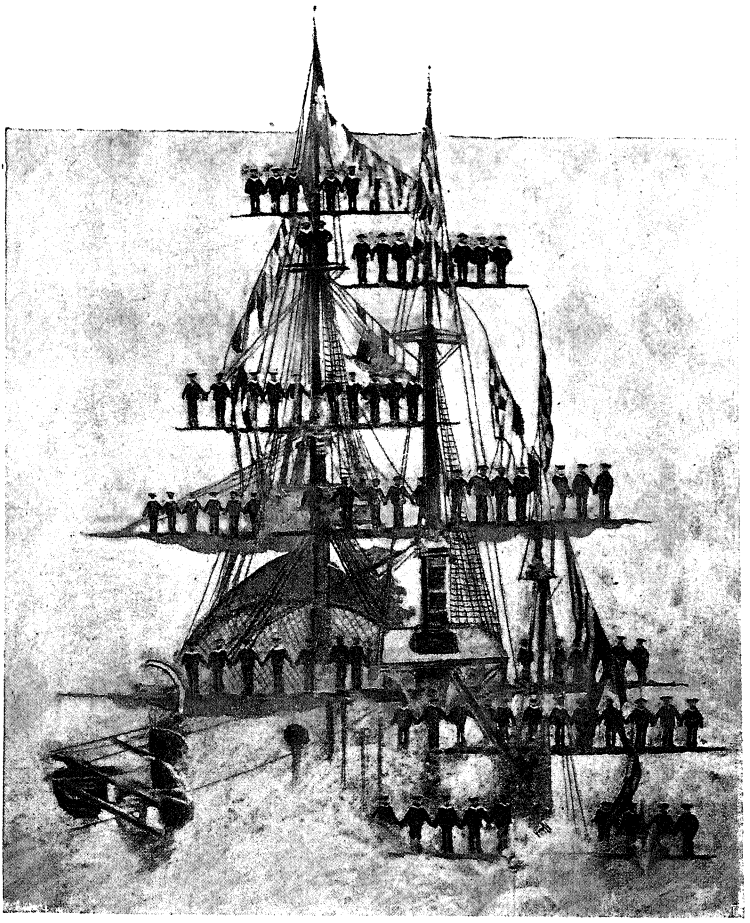
Valószínűleg a sűrű nemzetközi érintkezés hozta magával, hogy a hadi hajók, bizonyos tekintetben a kereskedelmi hajók is, úgy az egymásközti — értem az ugyanazon lobogótviselőket, valamint az idegenekkel való érintkezésben pontosan előírt és nemzetközileg elfogadott udvariassági szabályokat tartanak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

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

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

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

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



SZALUTÁLÁS A VITORLARUDAKON (= RAALEN SALUT.)

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

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

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

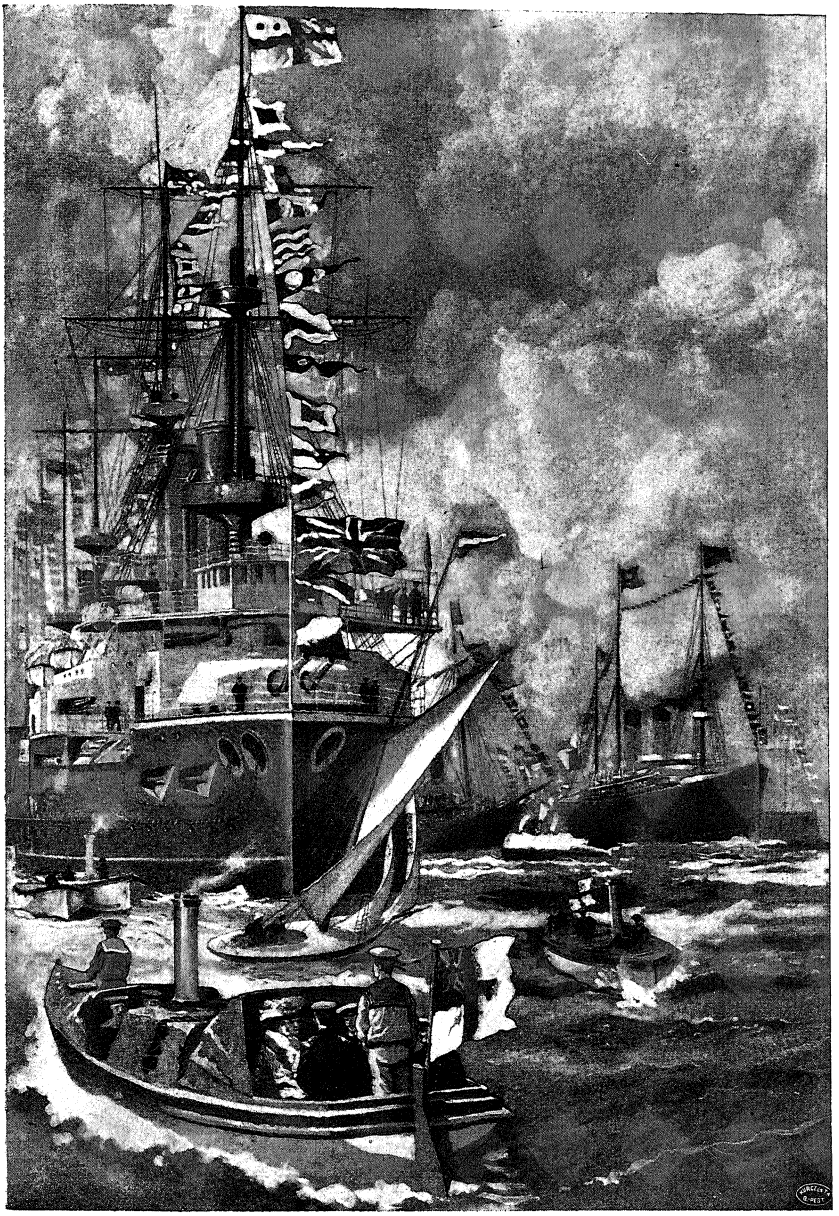
Ha olvassuk, hogy valamely hajó „kikötött“ valamely város kikötőjében, akkor értsük azt úgy, hogy „horgonyt vetett“ valamely kikötőben. Mert a hadihajó, vagy akár jelentékenyebb személyszállító nem minden esetben köti magát a parthoz az erre a czélra fölállított oszlopokhoz. Minden hajó két-négy horgonynyal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

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

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

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

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



PÁNCZÉLHAJÓ LOBOGÓDÍSZBEN.

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

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

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

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

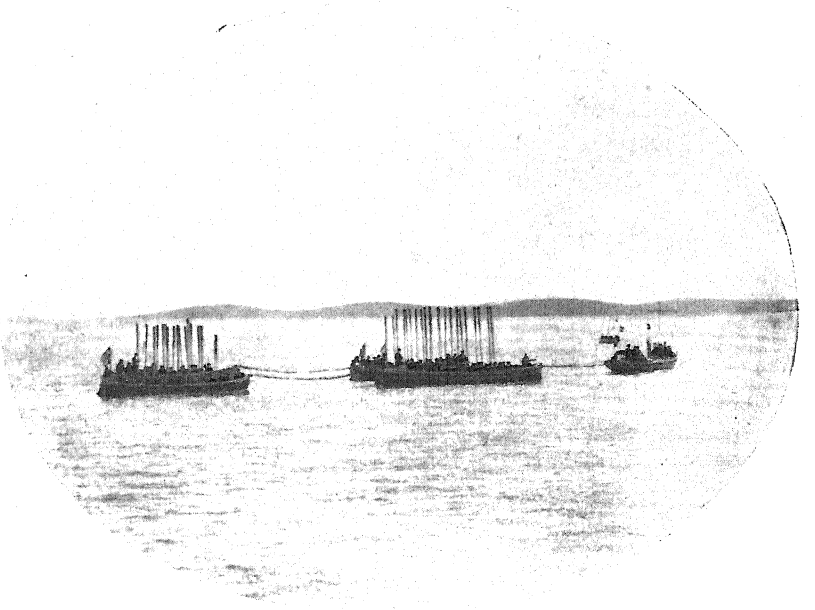
jében, a hol már az első ott tartózkodásunk alkalmával volt bajunk a horgonynyal. És nem is a mienkkel, hanem egy másik hajó horgonyaival. Tudniillik az előttünk fekvő „Leipzig“ német hadihajó elmozdult a horgonyzó-helyéről az erős vihar nyomása alatt. Hasztalanul dobta ki a második és harmadik horgonyát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

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

A „Frundsberg“-gel történt Kréta szigetének déli partján, a Keraton öbölben, a hol igen vehemens északi vihar elől kerestünk menedéket, hogy eleinte a horgonyaink nem akartak belekapaszkodni a lejtős, sima sziklafenékbe. A mikor aztán nagy küzdelmek árán valahogy fogtak a „vasmacskáink“ (?) és már-már biztonságban éreztük magunkat, egyszerre olyan démoni, leírhatatlan vad dühvel támadt reánk az orkán, hogy mindakét 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 felkorbácsolt tengeren, miközben némileg védve voltunk Kréta szigetének a déli partjain végighúzódó meredek, fekete sziklái által. — — —

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



TISZTELGÉS CSÓNAKBAN. (EVEZŐT FEL!)

IX.

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

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

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

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

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

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

*

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

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

II. VILMOS CSÁSZÁR ÉS KISÉRETE CSÓNAKON.

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

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

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

Az említett korvettának parancsnoka véletlenül nem talált török

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

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

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

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

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

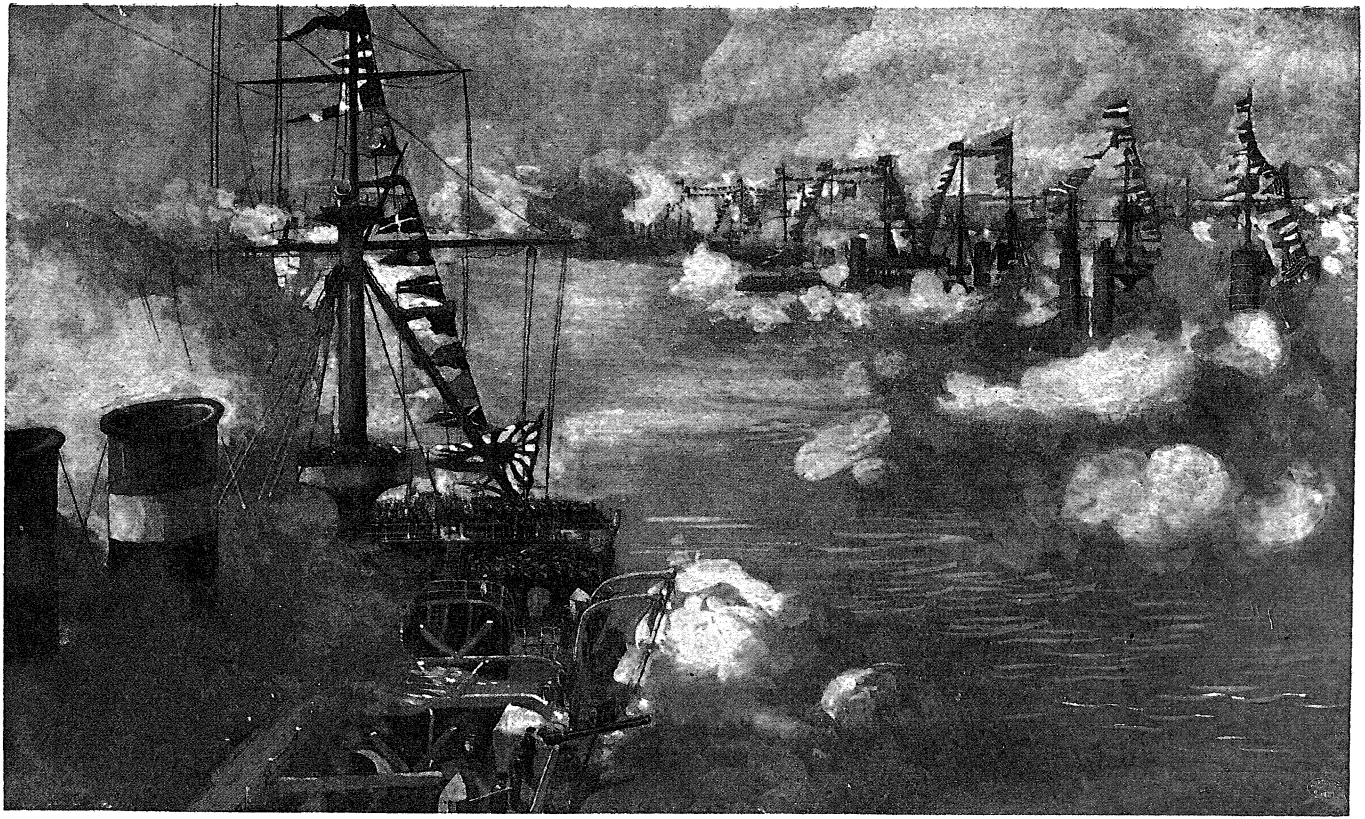
A török tiszt válasza ez volt: „Commander seak man, Haleppa." (Parancsnok beteg, Haleppa.) A többször ismételt kérdésre sem volt kivehető ennél több a török tüzérből.

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?)



PÁNCZÉL-FLOTTA LOBOGÓDÍSZBEN, A MINT SZALUTOT LŐ.

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

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

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

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

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

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

A franczia 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 perczczel később ágyúgolyó süvített az angol hajó árboczai között; ezzel egyidejűleg következő jelzés jelent meg a franczia hajón:

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

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

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

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

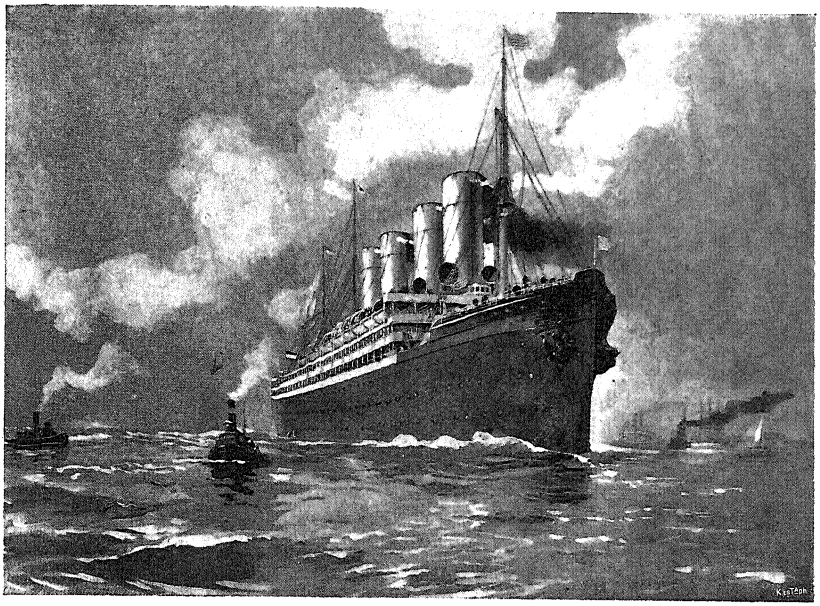
De nem mindig folyt le ilyen simán a szertartásos üdvözlések körüli nézeteltérések kiegyenlítése. Régebbi időkben a legnagyobb béke idején is embervér folyt és emberélet esett áldozatul, sőt hosszú és véres háborúk keletkeztek az üdvözlések megtagadása és kierőszakolása következtében, míg a mai műveltség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

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

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

III.

A KERESKEDELMI TENGERÉSZET.



A „KAISER WILHELM II."

SZEMÉLYSZÁLLÍTÓK.

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

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

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

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

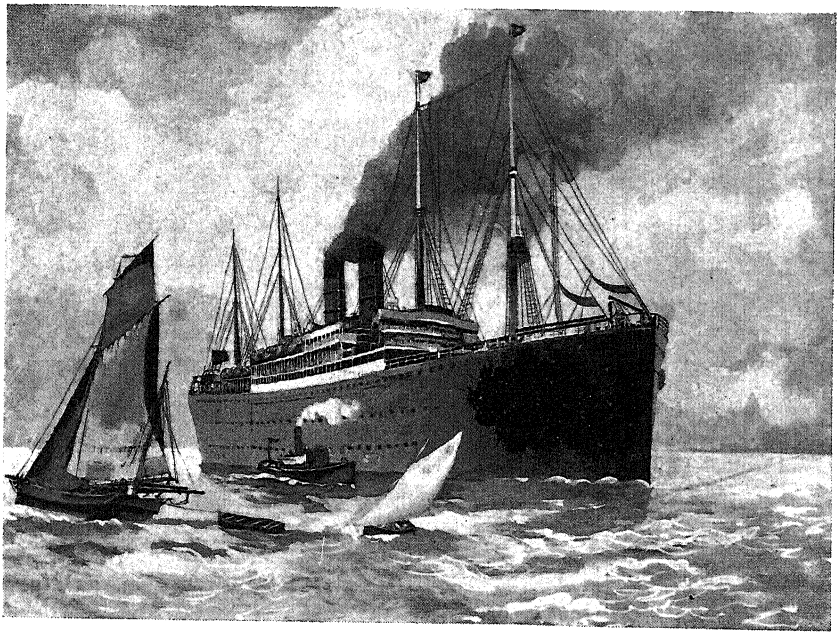
A franczia társulatok legelőkelőbbje: a „Messageries Maritimes" (rövidítve: „M. M.") hajói között megtartott több elavult, régi berendezésű hajót is. Elég fényűzéssel vannak berendezve, de nem föltétlenül tiszták. Az élelmezés középszerű; sok czifraság és nyalánkság van benne, de kevés a becsületes tartalom.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

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

* Lásd a „Bourgogne" és „Cromartishire" esetét a Drámák a tengeren czímű czikkben.

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

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



A „CELTIC" ANGOL SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ.

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

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

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

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

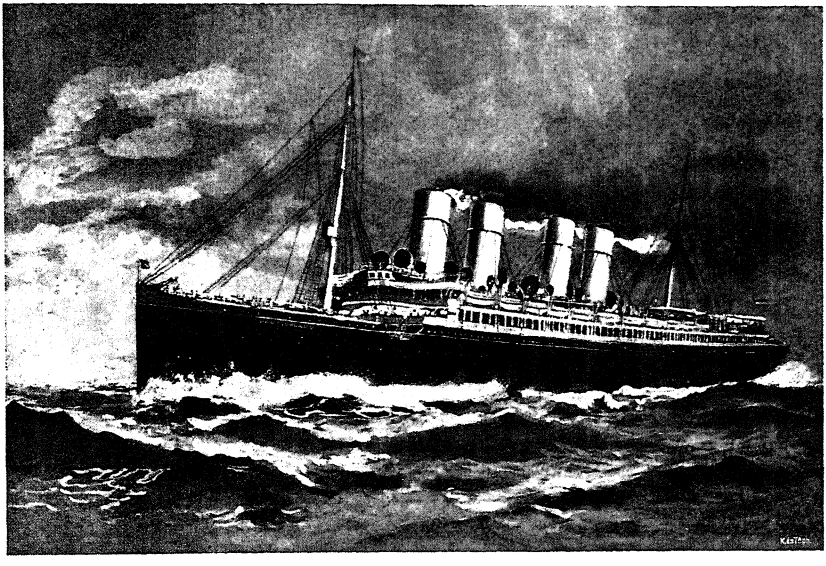
Már hajóraszálláskor kellemesen vagyunk meglepve. Mekkora dimenziók, micsoda impozáns nagyság, milyen elevenség és tisztaság. A 208 méter hosszú és 21 méter széles óriási területű fedélzet ragyog a minucziózus tisztaságtól. A számunkra beosztott kabin — azaz most már nem lévén hadihajón, hát nem kabin,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

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

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

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

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



A „DEUTSCHLAND".

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

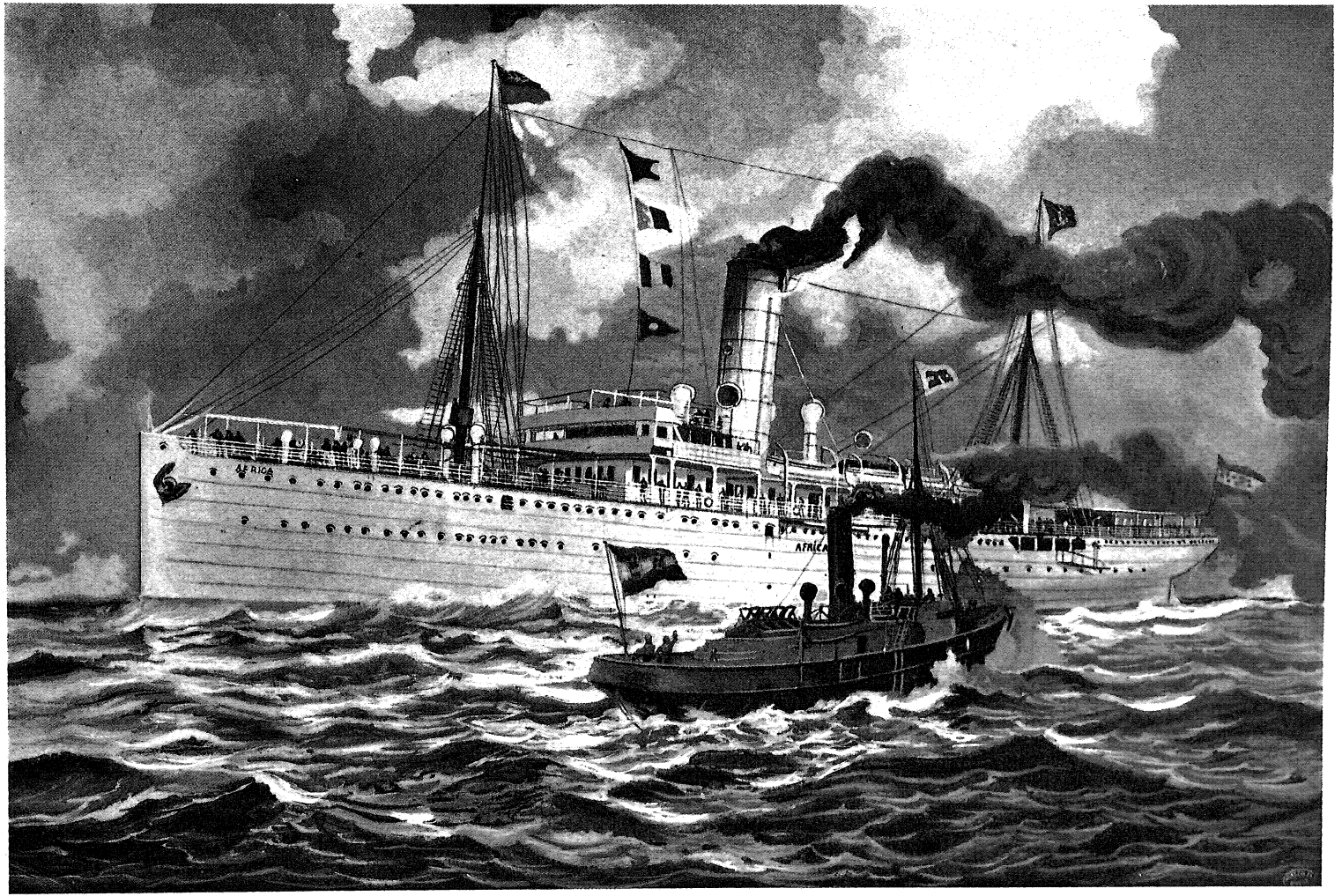
* Tájékoztatásul és összehasonlítás végett megemlítem, hogy egy I. osztályú Woolf-Compound mozdony vonóereje 500—540 lóerő; a gőznyomás 13 atmoszféra; 80 – 90 kilométer óránkénti menetsebességnél és maximális terhelés mellett 1200—1500 kilogramm szenet fogyaszt; a fűtőfelülete 135 m^2. Íme, mily elenyészően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

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

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

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

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



AZ OSZTRÁK LLOYD LEGUJABB KELETŰ HAJÓINAK EGYIKE: „AFRIKA".

tonna „jó szándékkal“ száll hajóra. Hogy mi mindent fog ő majd a hajón elvégezni: fog írni, kidolgozni, komponálni, stb., stb. És mikor hozzá akar fogni, akkor veszi észre, hogy abszolute semmi munkakedve. Már az is sok, ha egy pár jegyzetet csinál, vagy hozzáfog hazaírandó leveleiben a — megszólításhoz. A fölkiáltójelen túl csak kevesen jutnak. Én, a ki éveken át a legtevékenyebb szellemi életet és munkát voltam kénytelen kifejteni a hadihajókon, tekintet nélkül viharra, szélcsendre, pánczélosra vagy vitorlás hajóra, annyira elvesztettem minden munkakedvemet, önfegyelmezettségemet és energiámat, a mint csak pár napra kerültem valamely személyszállító hajóra, hogy képtelen voltam egyetlen betűnek megírására, vagy egyetlen beteg panaszának türelmes végighallgatására. A tenger az ő soha meg nem szűnő játékával és változataival, a hullámok zajlása, szétömlése és egymásra tornyosulása, meg 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, sport stb., stb. még a kevéssé impresszionábilis embernél is a közérzületet oly sajátszerűen 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, a melyet korán reggel adnak. Reggeli után séta, fürdő, zongora, játék, concert, olvasás. Tizenegykor második reggeli, hangversenynyel egybekötve. Kevés ugyan (a reggeli), de polgárember lakodalma napján sem lát különb ebédet. Délután egyig az időt semmittevéssel ütik agyon. Egy órakor van a „Tiffin“; így hívják — még a franczia hajókon is — a dejeunert; háromig siesta. (Hogyne, mikor az emberek el vannak fáradva!) Négykor uzsonna és héttől nyolczig a „pièce de resistence“, a nap legnehezebb órája: az ebéd. Nagy toiletteben a nők, dekolltálva, az urak frakkban; aztán hajóconcert

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

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

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

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

II. Tiffin. Idő: 1 órakor. Lencseleves, marhahúsleves; ürüczomb angol módra, magyar gulyás; narancskompót, narancscrème, kávé, tea, vaj; hideg étkek kívánság szerint; vesztfáli sonka, páczolt nyelv, kolbász, mortadella; csirke, rucza, libasült, szardinia, angolna olajban, füstölt lazacz, olajbogyó, apró retek, zöldhagyma, ugorka, mixed pikles; burgonya, bab, olasz- és franczia-saláta; sajtok (eidami, Lloyd, svájci).

III. Ebéd. Idő: esti 7 órakor. „Erőleves" rizszsel; halfilét rákmártással; Chateaubriand, vegyes saláta; páczolt nyelv lengyelmódra; pulykapecsenye, cseresznyekompót, fejessaláta; csokoládépudding vanilliamártással; fagylalt, gyümölcs; deszert, kávé.*

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

PHILIP GOING COMMANDER

STR. „AMERICA MARU"

Tuesday August 21, 1906

MENU — DINNER

HORS D' OEUVRE

Pate de Foie Grass on Toast

Pilchard in Oil Queen Olives Italian Salami

Sliced Tomatoes Lettuce Pickled Walnuts

SOUPS

1 Consomme Somoule 2 Ox-joint a l'Anglaise

FISH

3 Boiled Red Snapper Oyster sauce

Parisienne Potatoes

BOILED

4 Corned Pig's Head with Spinach

5 Leg of Lamb Caper sauce

ENTREES

6 Frogs à la Espagnole

7 Mutton Kidneys Saute a la Itallenne

8 Cutlets of Veal, aux Petit Pois

9 Spaghetti Napolitaine

10 Curry Capon à la mode

ROASTS.

11 Prime ribs of Beef with Horseradish

12 Duck sage and onion dressing

13 Loin of Pork Apple sauce

VEGETABLES.

14 Fricassee of Beetroots

15 Mashed Turnips 16 String Beans

17 Boiled Potatoes 18 Mashed Potatoes

DESSERT

19 Cabinet Pudding Hard and Vanilla sauce

20 Pear pie 21 Jam Tartlets

22 Snow Jelly 23 Raspberry Sherbet

Peaches Apples

Preserved Ginger Assorted Nuts and raisins

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

Crackers

Cafe Noir.

És most tessék ehhez hozzáképzelni a nagyválasztékú franczia, rajnai és spanyol borokat, a müncheni és pilseni sört; a cognacot,

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

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

I. Reggeli. (Breakfast.) Idő: a mikor az ember éppen hozzájut. Az asztalra helyezett pléhdobozban sárgás-barna szinű, sajátságos illatú, nyúlós és tapadós anyag van; az étlapon „condensált svájci tej" név alatt szerepel. Ebből kivesz az ember egy-két kávéskanálnyit, önt hozzá a csészébe száz-százötven gramm meleg vizet és fölkeveri. Aztán önt hozzá egy barnás-fekete színű meleg folyadékot (az inasom erre mindig ráfogta, hogy az: „caffé nero", fekete kávé!) és aprít bele egy darab kőkemény kétszersültet (galettát). Ha az embernek van türelme addig várni, mint annak a bizonyos czigánynak, a ki megverte a feleségét, azért, mert felébresztette, 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 svájczi tejben.

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

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

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

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

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

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

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

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

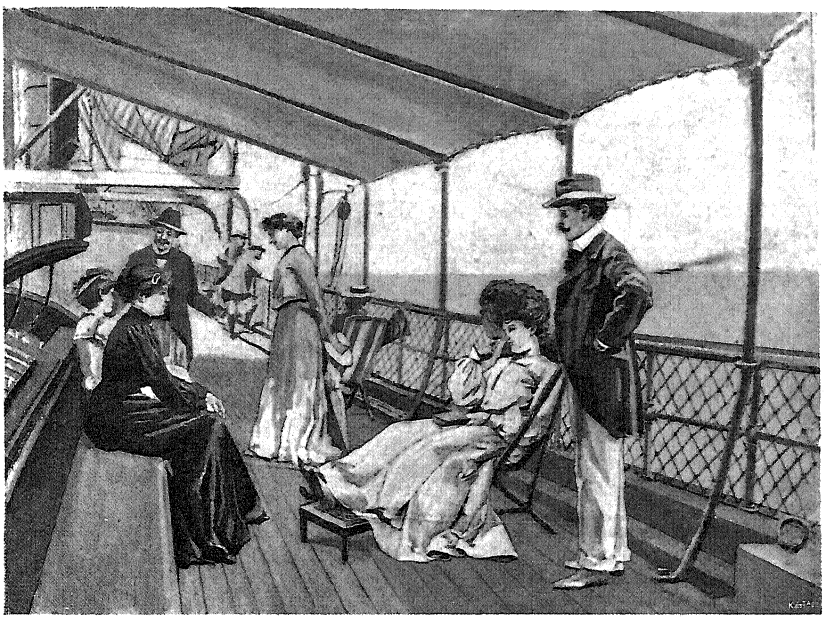
* Mint említém, így volt az még kilenczvenes évek elején. A modern fölszerelésü pánczéloshajókon minden tekintetben és mindenben lényeges a változás. De azért meg vagyok győződve, hogy mi mindnyájan, a kik még részt vettünk az „omboló“-ban, meg a farekeszes-teritékben, örömmel emlékszünk a — régi jó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

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

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

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

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



AZ ELSŐ OSZTÁLY FEDÉLZETÉN.

hogy az utasok jóformán ki nem jönnek a szórakozásból. A minduntalan fölbukkanó, velök szembejövő és útjokat keresztező hajókkal alig törődnek. Még egy-egy ártatlan fogadásra sincs alkalom; a hajó kapitánya úgyszólván névről ismeri a szemhatáron 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 kíváncsiak semmire. Mindenki

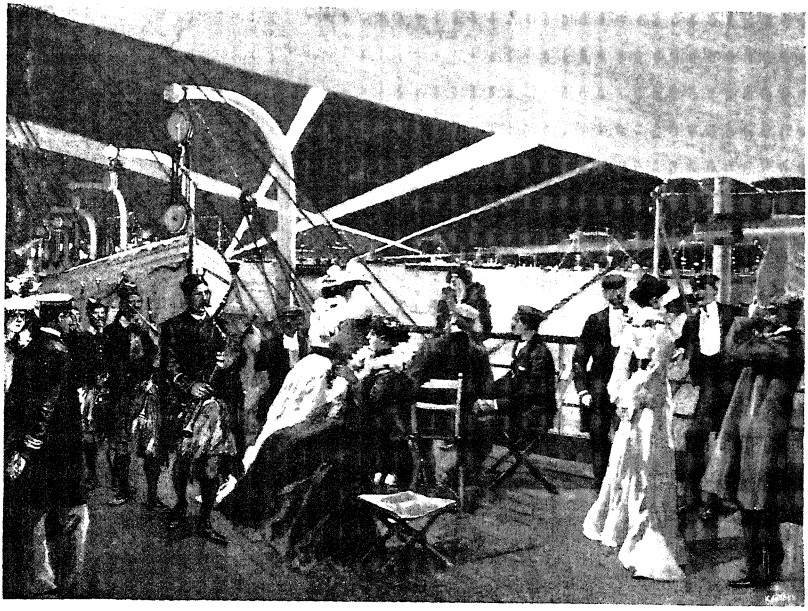
pozitivusan tudja a maga dolgát és siet a maga dolga után. Maholnap — hála legyen érte a „dróttalan Marconi"-nak — az óceánon utazó üzletember az óceán közepén fogja megtudni, hogy „milyen volt a budapesti tőzsdén a déli zárlat: lanyha-e vagy szilárd?" A családapa néhány ezer mértföldre a partoktól tudakozódhatik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

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

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

* Egyike a nyakatekert fordításoknak: Zwischendeck-Passagier = fedélzetközi utas. Mennyivel egyszerűbb a „harmadosztályú utas" és mennyivel preczizebb. De mert tenger ről van szó, szükséges az értelmetlen és furcsán hangzó: fedélzetköz.

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



HANGVERSENY ÉS KIVILÁGÍTÁS A KIKÖTŐBEN.

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

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

*

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

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

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

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

Belőlem kitört a felháborodás.

A HARMADIK OSZTÁLY UTASAI.

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

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

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

— De hát mi köze Önnek ezek után a hajóhoz? Vagy talán továbbra is ugyan egy asztalnál akar ülni az Ön hadnagyával? Adok Önnek orvosi bizonyitványt, a melyben kijelentem, hogy az Ön jelenlegi testi és lelki állapota kizárja annak a lehetőségét, hogy az útját legalább ezen a hajón, folytassa. Ezt a bizonyítványt átküldi a kapitányának, Ön pedig kimegy a Hôtel 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 Hôtel 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 nyolczszáz utas van a hajómon? stb.

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

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

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

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

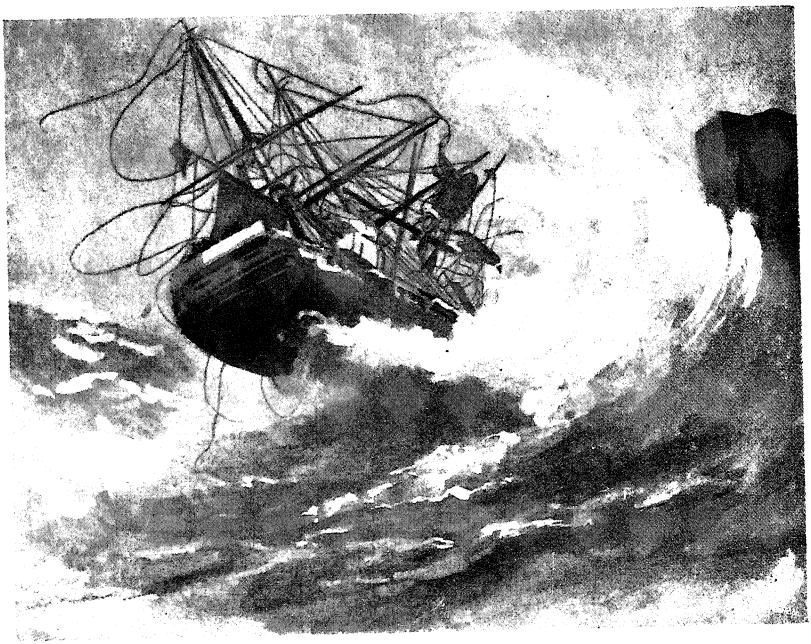
A kapitány az egész éjjelt azzal töltötte, hogy Colombo városának valamennyi orvosát végigjárta, olyan célból, hogy valamelyikük fogadja el a helyettesítést Sydneyig és vissza, Colombóig. A colombói (angol) angol orvosok dicséretére legyen mondva, hogy a midőn megtudták a helyettesítés szükségességének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

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

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

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

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



SZIKLÁHOZ VERT TEHERHAJÓ.

A TENGER NAPSZÁMOSAI.

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

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

TEHERHAJÓK BELSŐ KIKOTŐBEN.

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

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

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

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

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

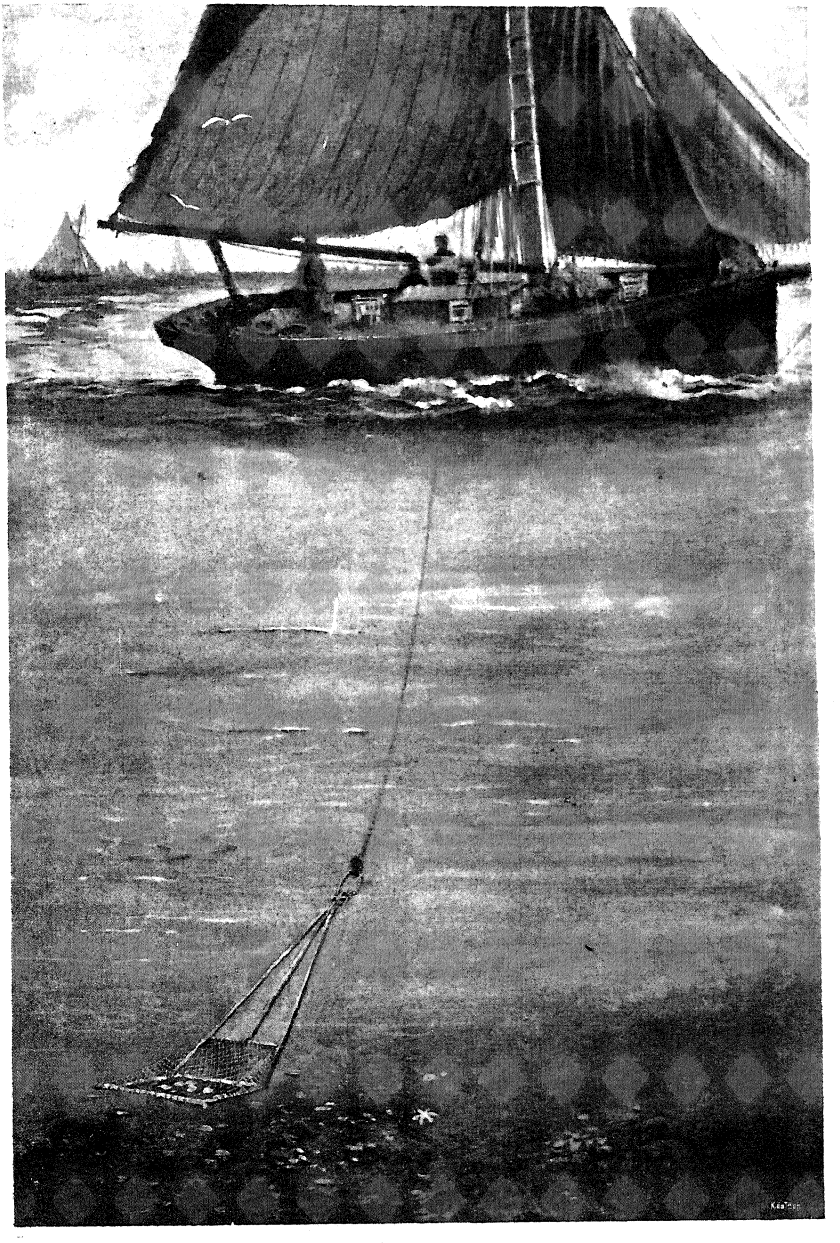
A társadalmi életünkben minduntalan mutatkozó és annyi embernek fájdalmat okozó mellőzés és igazságtalanság nem ér véget a szárazföld határaival. Átterjed az a tengerre is. Érinti a a legmagányosabb oceáni szigetet és ott, a hol csak három emberből áll a „társadalom", az egyik már megérzi a mellőzést.

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

*

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

Személyzete nagyon kis számú: ennélfogva az emberek idejének minden perczе igénybe van véve. Szórakozás, játék, zene



OSZTRIGA-HALÁSZAT.

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

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

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

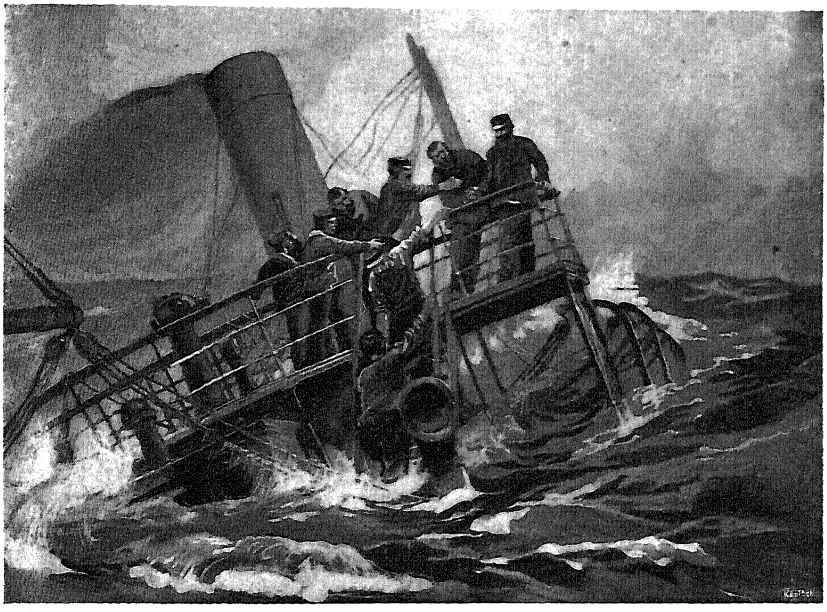
Szórványosan ma is mindennapi dolog az, hogy a kikötőbe betérő hajóról egy-két ember megszökik. A külföldi konzulátusok teendőinek jelentékeny részét teszi az ilyen dezertálási ügyekben megindított hivatalos eljárás. De, mert a hajó sokáig nem vesztegelhet egy-két ember miatt, az az egy-két ember hiánya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

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

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

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

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



A SÜLYEDŐ HAJÓ SZEMÉLYZETE BÚCSÚZIK A KAPITÁNYTÓL.

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

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

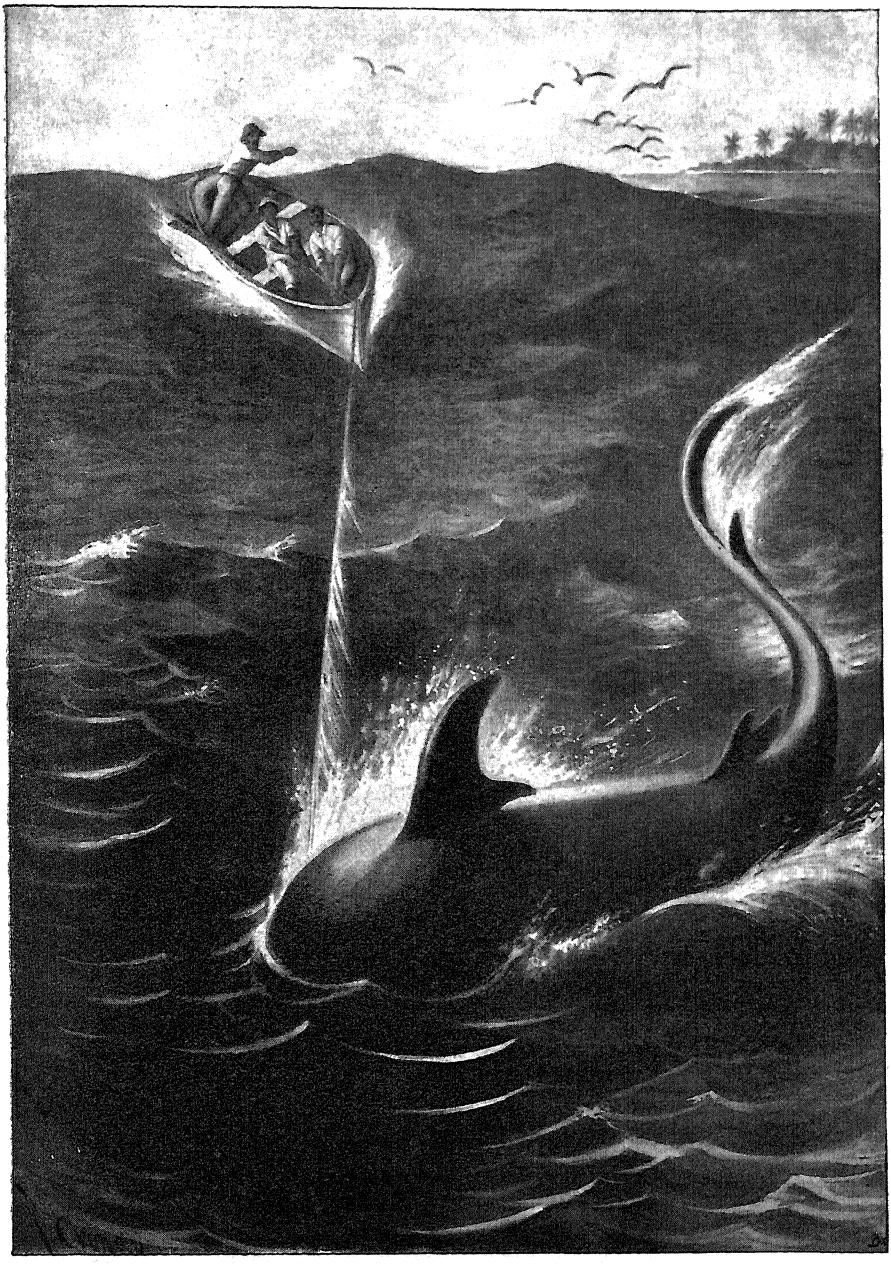
becsületesen eleget tegyenek a kötelességüknek. Megtörtént akárhányszor, hogy a menthetetlenül elveszett hajó kapitánya odakötözte magát valamelyik árboczhoz vagy a hid korlátjához, hogy el ne hagyhassa a hajóját. Az emberek menekülnek; ő azonban marad. Együtt hal meg a hajójával.

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

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

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

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



KALAPÁCS-FEJŰ CZÁPA ÁLTAL VONTATOTT CSÓNAK, VADÁSZAT ALKALMÁVAL.

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 felgyújtják a hajót, ők maguk pedig csónakon fognak menekülni valamelyik arra vetődő hajóra és ott azt fogják mondani, hogy tűz ütött ki a hajójukon, az egész személyzet csónakokon menekült, de ezek közül kettő elpusztult a viharban. Két embert, a kik ezt az 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, a hogyan a bajtársi érzelmű 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 szörnyű mészárlás minden mozzanatát. A menekülőkből foglyok lettek, a kiket a „Brunswick" kapitánya az angol partokra érve, átadott az angol hatóságoknak. — — —

*

Jóllehet az ilyen vagy ehhez hasonló véres drámák csak ritkán fordulnak elő és túlnyomóan békés egyetértés uralkodik az alsórendű teherszállító hajókon is, azért az élet az ilyen hajókon vajmi terhes. Főképpen azonban végtelen 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.

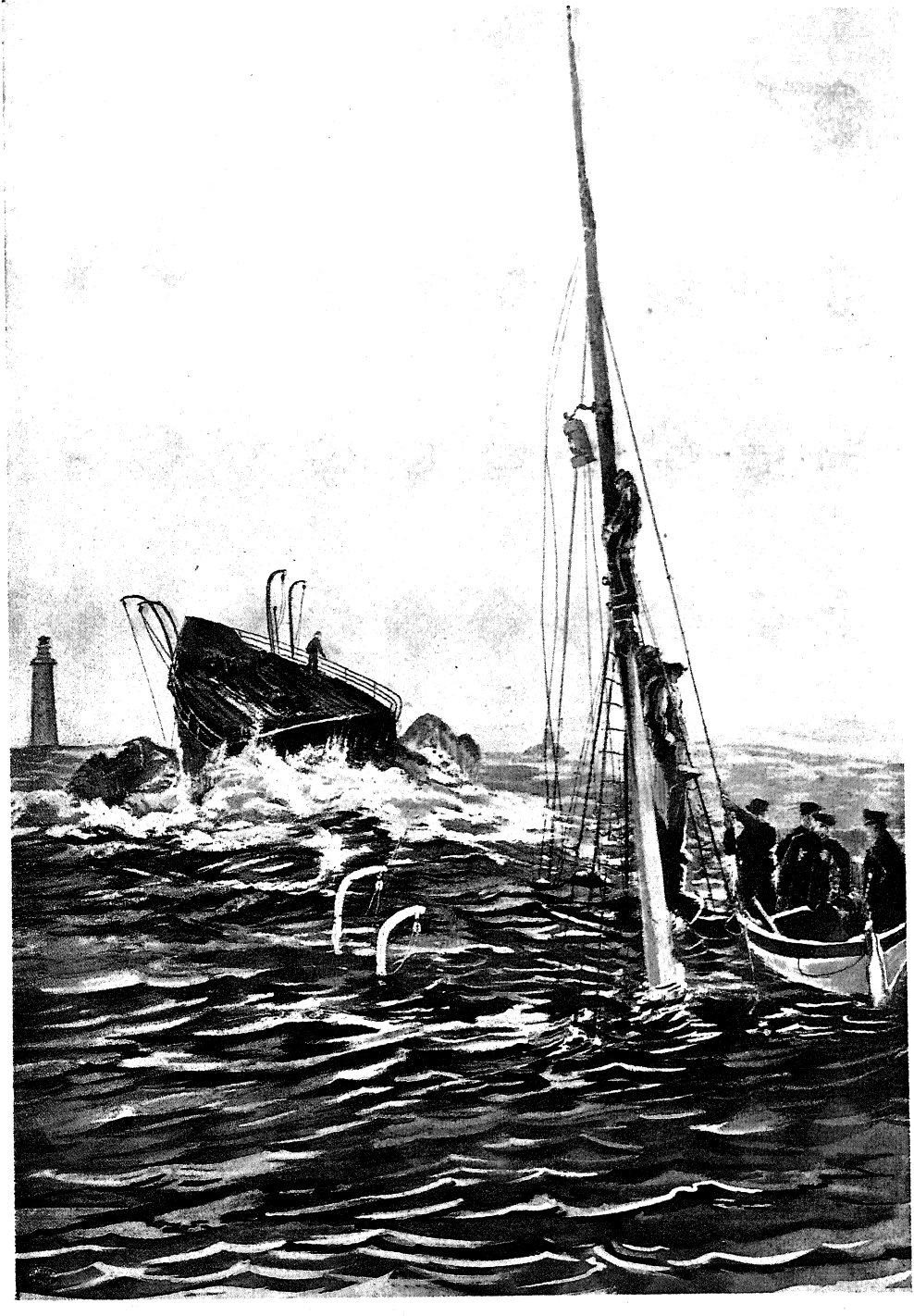
Ha akad valami változatosság, a mi az egyhanguságot megszakítaná, azon sincs áldás, abban sincs köszönet. Mert miben állhat a változatosság egy teherszállító hajón? Vagy viharossá válik az időjárás, a mi csak fokozza az amúgy is nehéz és felelősségteljes szolgálatot, vagy pedig a hajó mélyén — az űrben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

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

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

Nem csupán a rakomány megbomlása okozhat tengeri drámát. Maga a szilárdul és biztosan elhelyezett árú is veszedelmessé válhatik fizikai tulajdonságainál fogva. Ilyen áruk például a 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 anyagnak ismert árút érteni, mint például a puskaport, dinamitot, ekrazitot stb. Mint hajórakomány robbanó anyagoknak tekinthető valamennyi gyúlékony folyadék, sőt a máskülönben oly ártalmatlan portéka is, mint a minő a gyapot, len és kender.



HAJÓTÖRÖTTEK MENTÉSE.

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

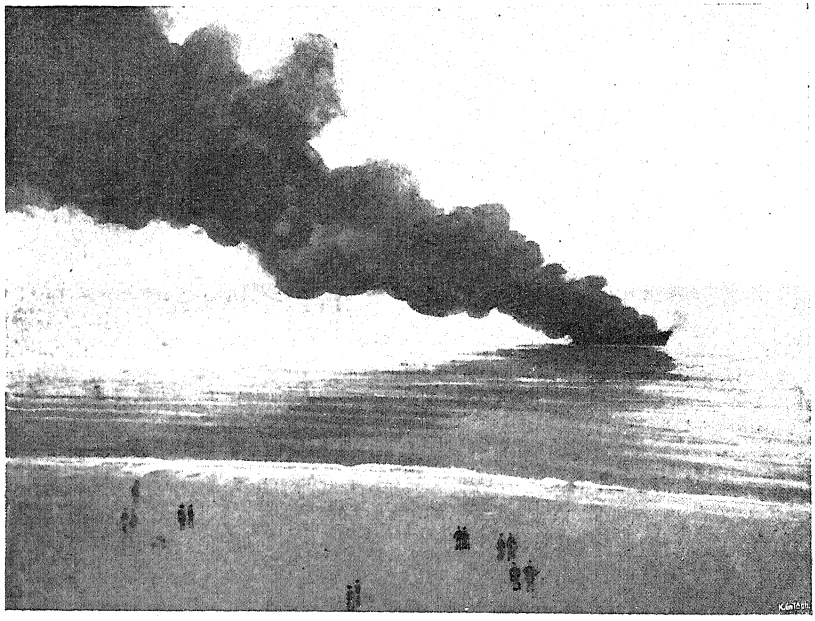
A dohányzás az egész hajón a legszigorúbban tilos. A gyufa használatát épen olyan szigorúan büntetik, mint a legszigorúbban fegyelmezett hadihajón.

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

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

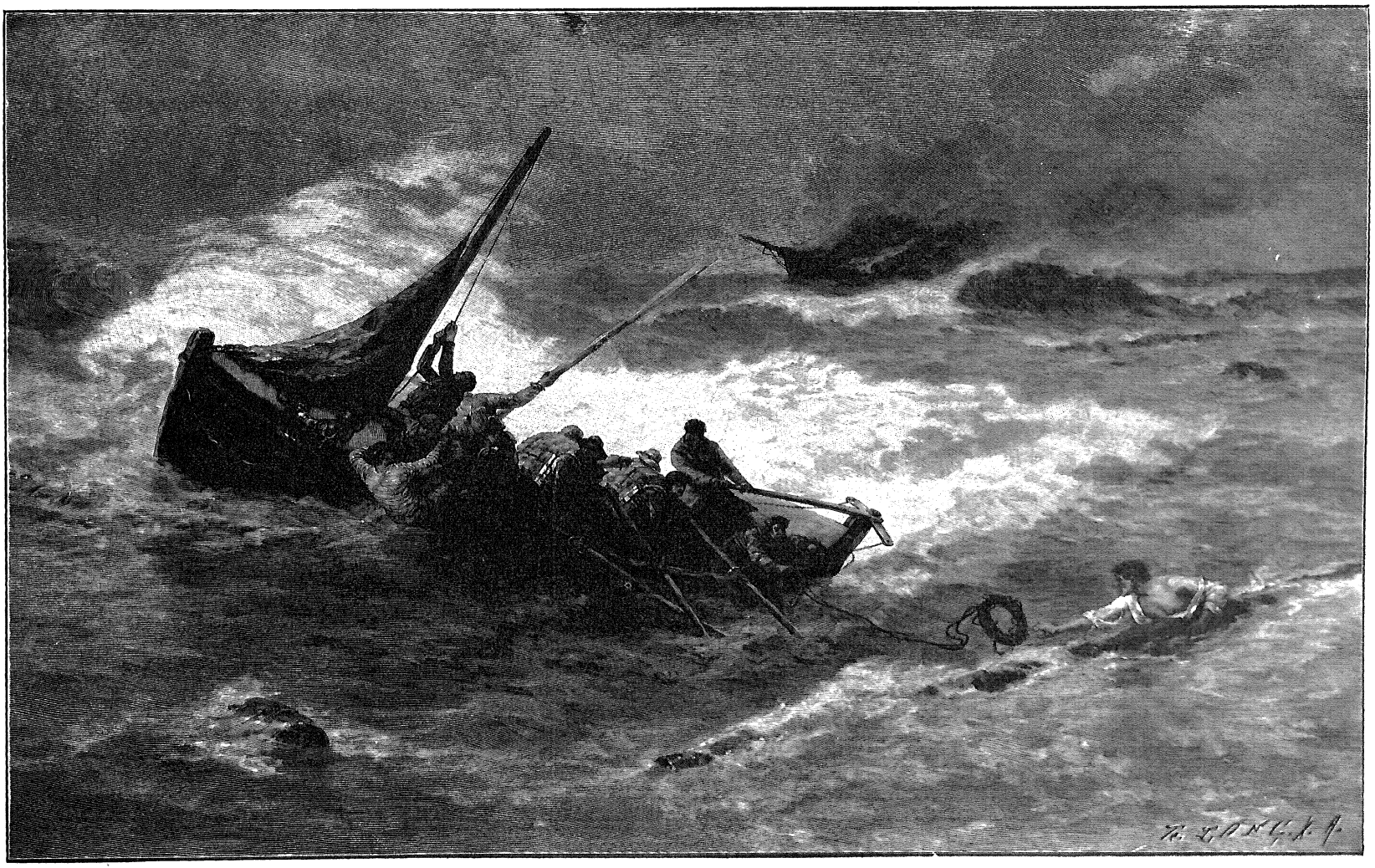
Az előbbi veszedelem ellen még lehet valahogy védekezni, oly módon, hogy a hajóürt apróbb rekeszekre osztják, a melyeket színültig megtöltenek, hogy meg se moczanhasson az, a mi bennük van; a gázfejlődést azonban az előírt óvóintézkedések soha sem tudják egészen megakadályozni.

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



ÉGŐ PETROLEUM HAJÓ.

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



HAJÓTÖRÖTTEK MENTÉSE. (MORISON FESTMÉNYE UTÁN.)

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

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

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

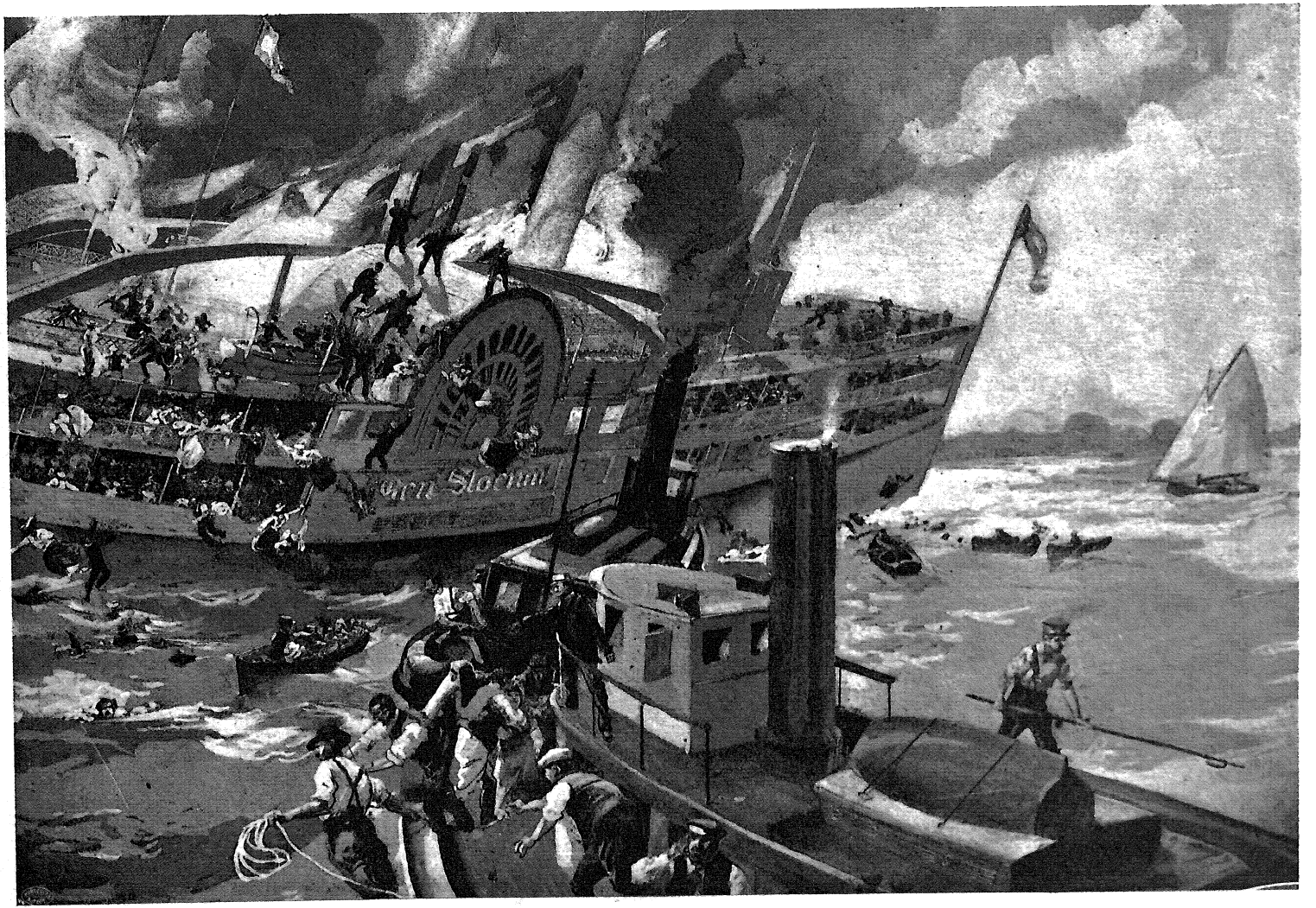
Nem sokáig nyögtek. A halálosan megsebesült hajó néhány percz alatt elsülyedt és vele a rajta maradt sebesültek. Ellenben a paraffa-gyűrűkkel ellátott menekülteknek teljes erővel kellett igyekezniök, hogy a sűlyedés helyén keletkezett keringő és zajló örvényekből elég gyorsan kiúszszanak.

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

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

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

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



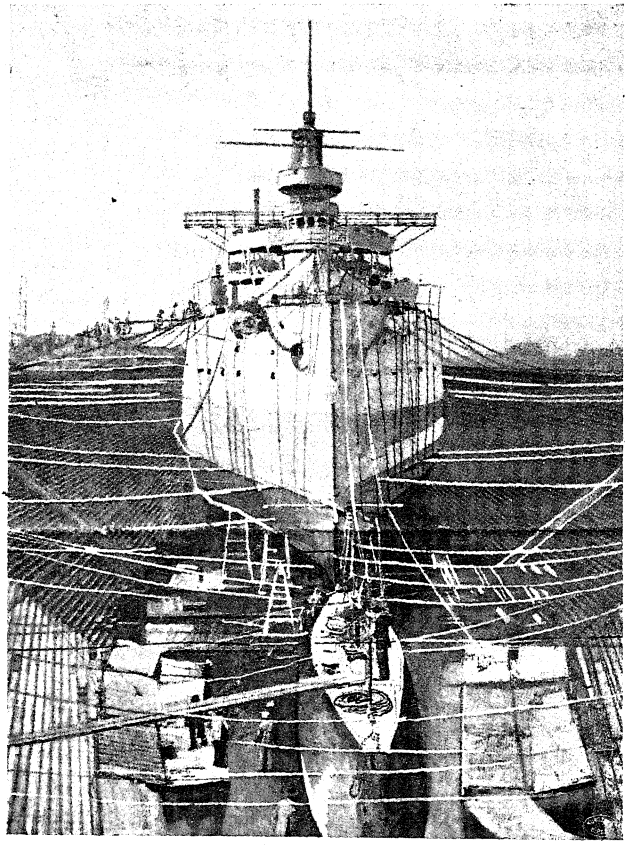
MENTÉS AZ ÉGŐ „GENERAL SLOCUM“ HAJÓ KÖRÜL.

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

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

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

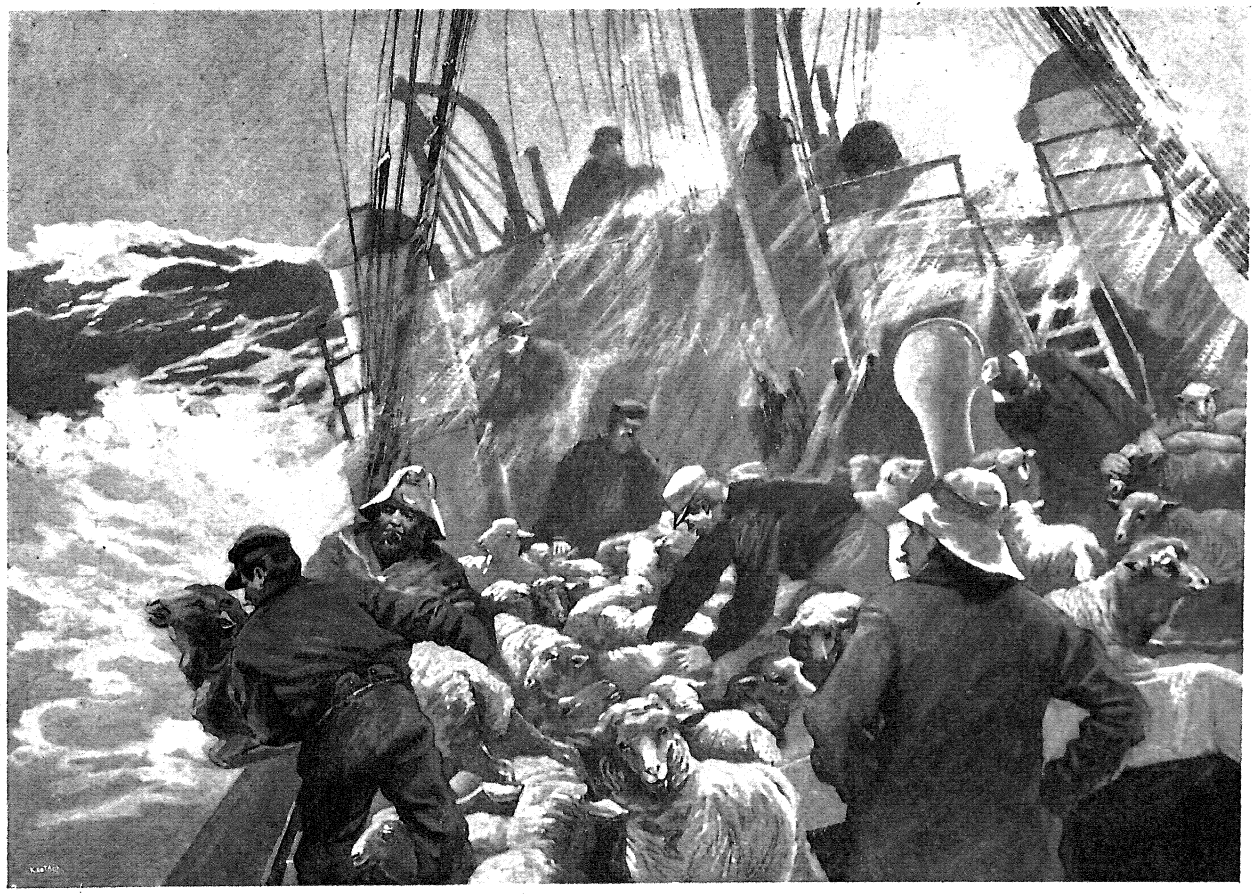
győződhetik — kicsinyben. Töltsön meg egy faskatulyát száraz búzával vagy kukoriczával; kötözze körül, vagy szegezze le jó erősen; fúrjon az alján egy parányi lyukat és állítsa az egészet egy tál vízbe. Az a néhány maroknyi búza, árpa vagy kukoricza éppen



PÁNCZÉLHAJÓ ÉS TENGERALATTI NASZÁD A JAVITÓ-DOKKBAN.

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

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



AZ ÉLŐ RAKOMÁNYT VÍZBE DOBJÁK A HAJÓ MEGKÖNNYÍTÉSE CZÉLJÁBÓL.

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

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

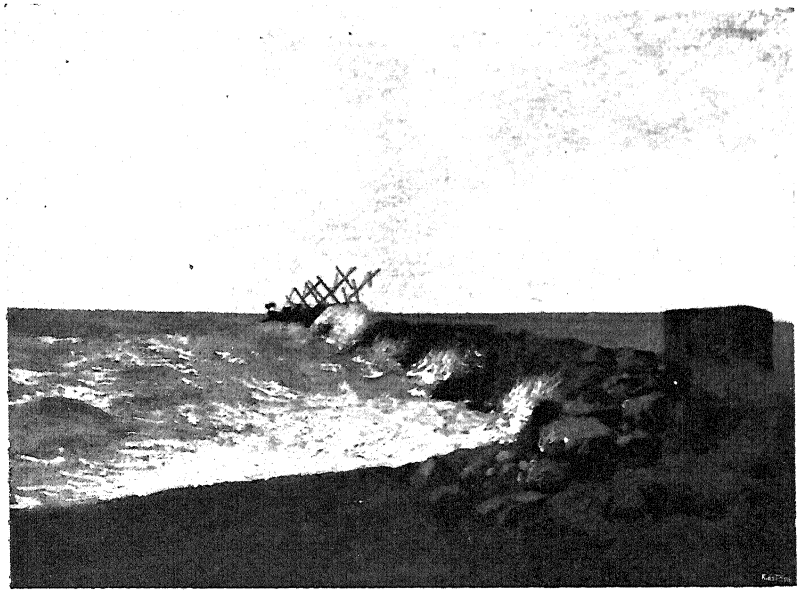
Csak nem fogja tán még „evel“ is terhelni úgy is súlyos rakományát!

MÁSODIK RÉSZ.

EPIZÓDUSOK TENGEREN ÉS SZÁRAZON.

I.

DRÁMÁK A TENGEREN.



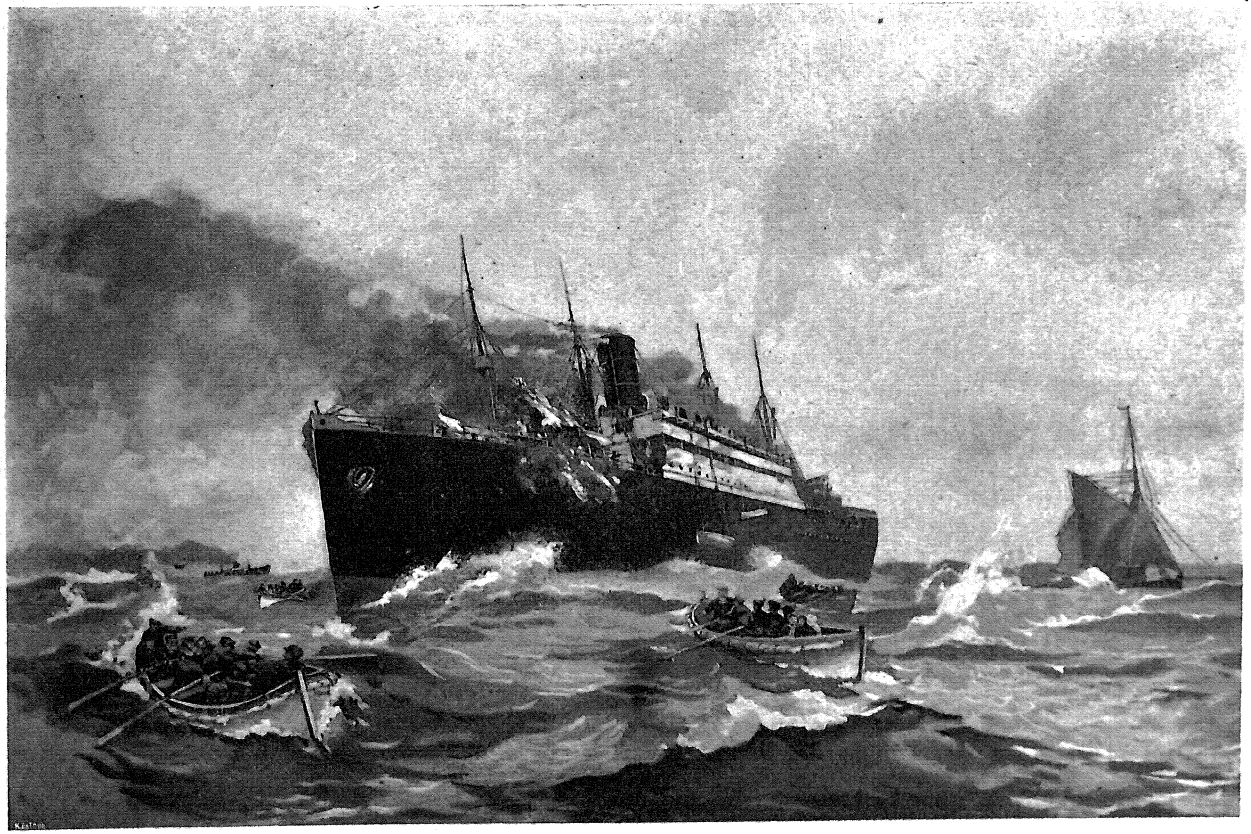
PARTHOZ VERT TEHERHAJÓ.

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

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

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

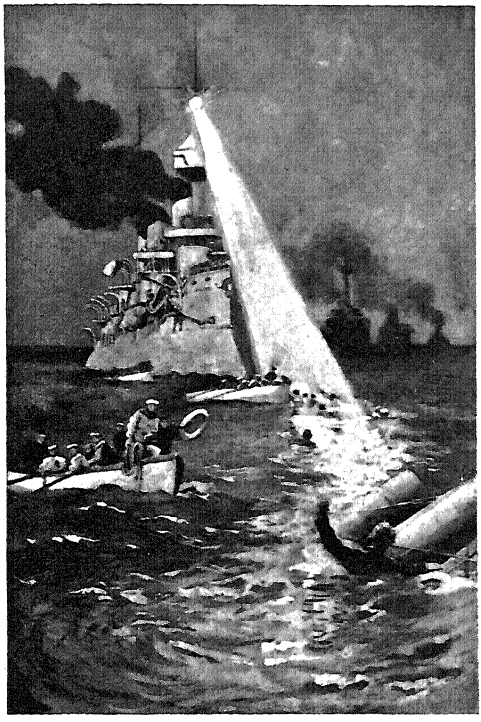
Mikor én tengeren jártam, özvegy nővéremnek (korán elhunyt édesanyám helyettesítőjének) gyermekei az elemi iskolákba járó kis leánykák voltak. A két kis leányka valóságos „tengeri lázt“ vitt magával az iskolába. Odahaza ugyanis a tenger és a tengeren járó nagybátyjuk volt a társalgás központja. A hírlapokban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



MENEKÜLÉS AZ ÉGŐ HAJÓRÓL.

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

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



MENTÉS A TENGEREN.

haza az iskolából, ha ott valamelyik idősebb leánykától valami ilyen tárgyú hírt hallottak és már a kerítésnél kezdették nagy örvendezve és egymást túlliczitálva 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 valamely hajótörés néhány sorból álló hire fölött, a mennyire nyom nélkül hullámzik tova a tenger azon hely

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

Csak egy esetre emlékszem — a „Bourgogne“ franczia személyszállító hajó drámájára, — a mely a drámát kisérő mellékepizódok folytán megrendítő hatással volt úgyszólván az egész czivilizált világra. Még nálunk is, Magyarországon, a hol helyzetünknél fogva — sajnos — vajmi keveset fáj a tengerészek feje, szokatlan nagy

A „BOURGOGNE“ SÜLYEDÉSE.

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 háború, ekkor hágott tetőfokára az a példátlan izgalom, a melyet a Dreyfus-pör idézett elő; ez időtájt volt, hogy II. Vilmos, német császárt, a huszadik századnak ezt a legelső lovagját — budapesti látogatása alkalmával — szivére ölelte a magyar nemzet és röviddel ezelőtt

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

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

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

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

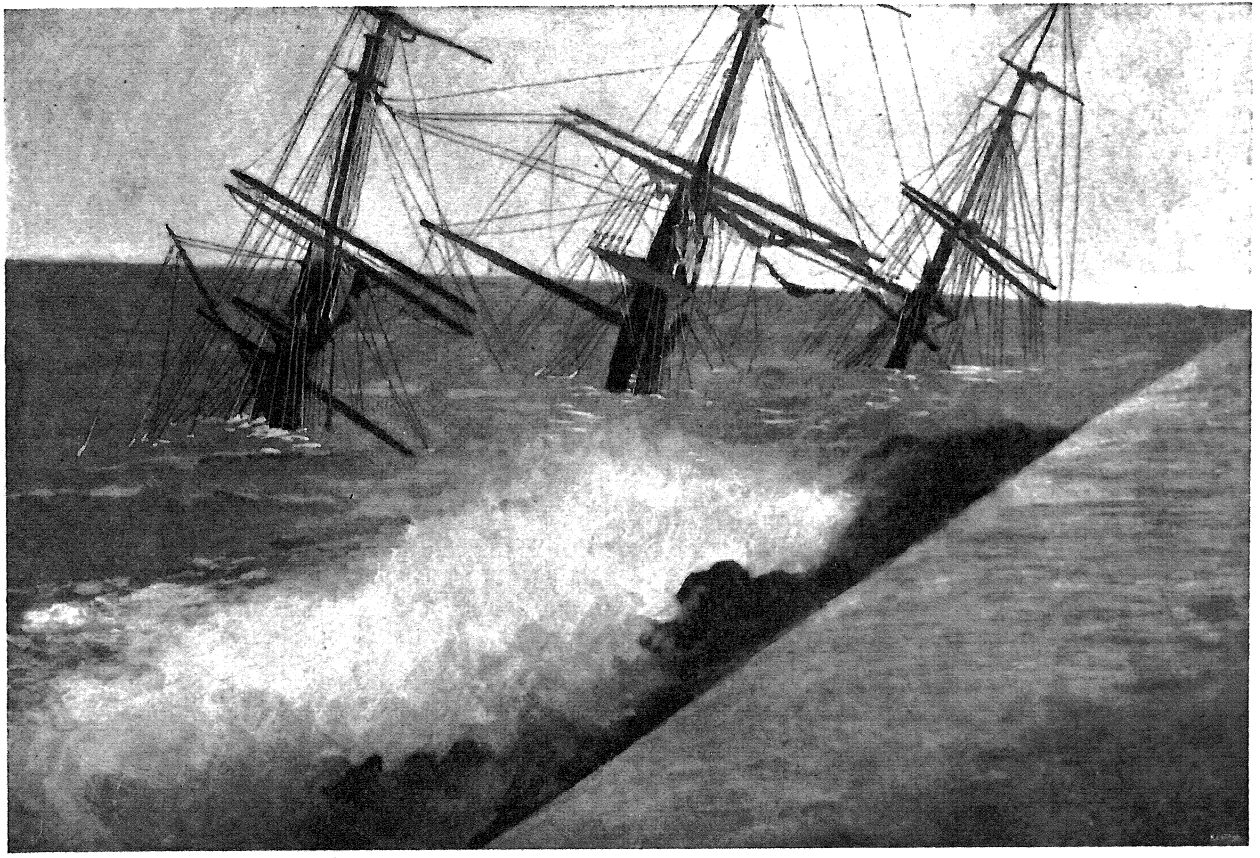
Hogy hatszáz ember pusztult el egyszerre, azt az emberek a velükszületett vagy a nevelés által fejlesztett önzéstelenségük (?) ellenére csak eltűrték volna valahogyon és nem fájt volna a fejük olyan nagyon a mások baja miatt; de fölháborodott az emberiség, meg az ember, fölforrt a vér, a midőn kitűnt,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

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

*

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

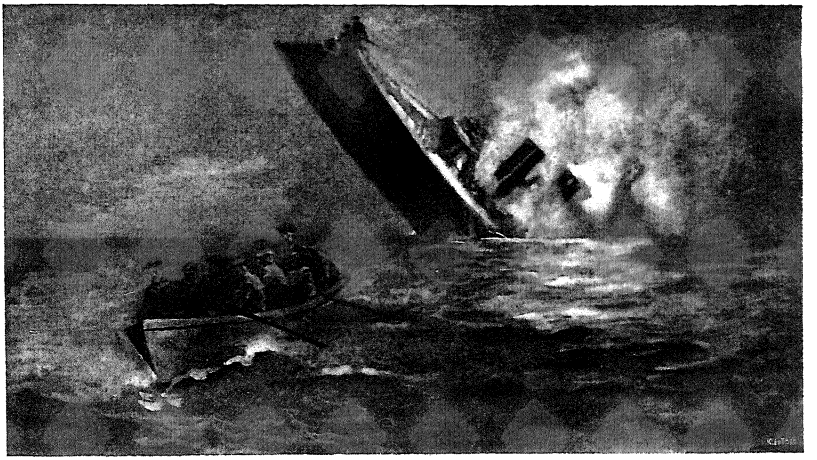
A tengeren találkozó két hajónak egymásközti manőverezésére, hogy összeütközés veszélyébe ne jussanak, nemzetközi törvények által megszabott szabályok állnak fenn, még pedig olyan szabatosan megírottak, hogy a tévedés lehetetlen. És ha mégis összeütköznek, akkor ez nem tévedés, hanem szerencsétlen manőverezés,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



ELSÜLYEDT NÉMET ISKOLA-HAJÓ: „GNEISENAU".

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

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

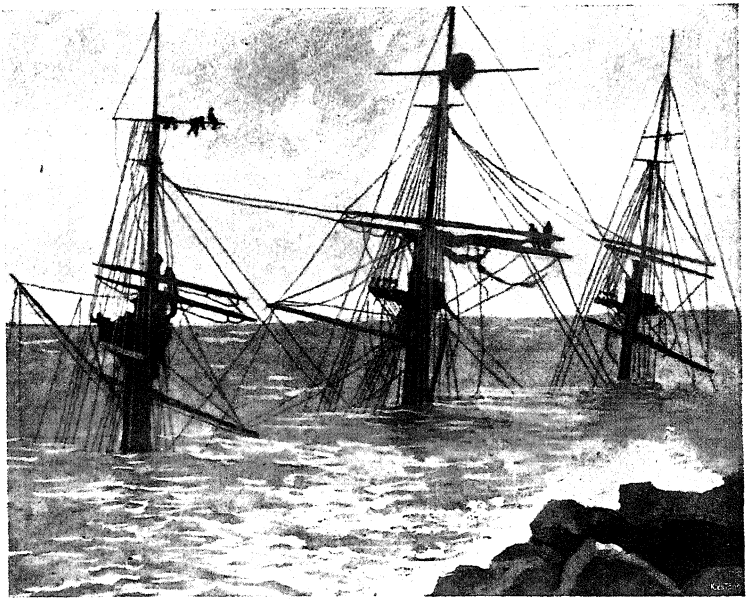


KAZÁN-ROBBANÁS.

végre a mentési műveletet a néhány percz alatt sülyedő hajóról — ugyancsak éjjel, — 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"-ról megmeneküit matrózok száma úgy aránylott a megmentett (?) utasok számához, mint 60 : 10-hez! . . .

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

és gyermek 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 nyolczszáz utasból megmentettek a tizenkét csónakon mintegy hatszáz



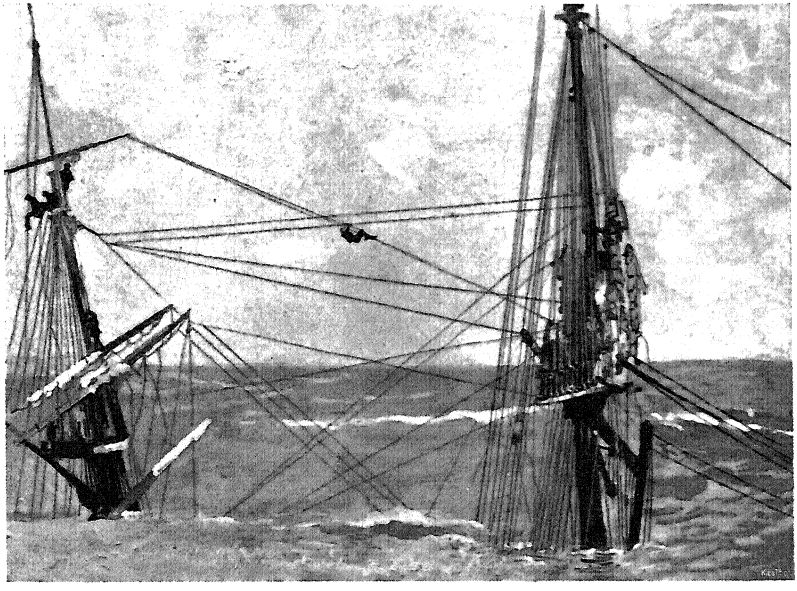
MENEKÜLÉS AZ ÁRBOCZOKRA.

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

Vagy egy másik példa:

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

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



MENEKÜLÉS ÁRBOCZRÓL ÁRBOCZRA.

hadi- vagy személyszállító hajó, vitorlás, teherszállító hajó vagy gyorshajó); gondoskodva volt minden szükségletről, a mi az esetleg több napi kóborláson csónakokkal a tengeren előfordulhat. Volt tápszerünk és ivóvizünk, tűzhelyünk, navigácziós műszerünk. Ott voltak a

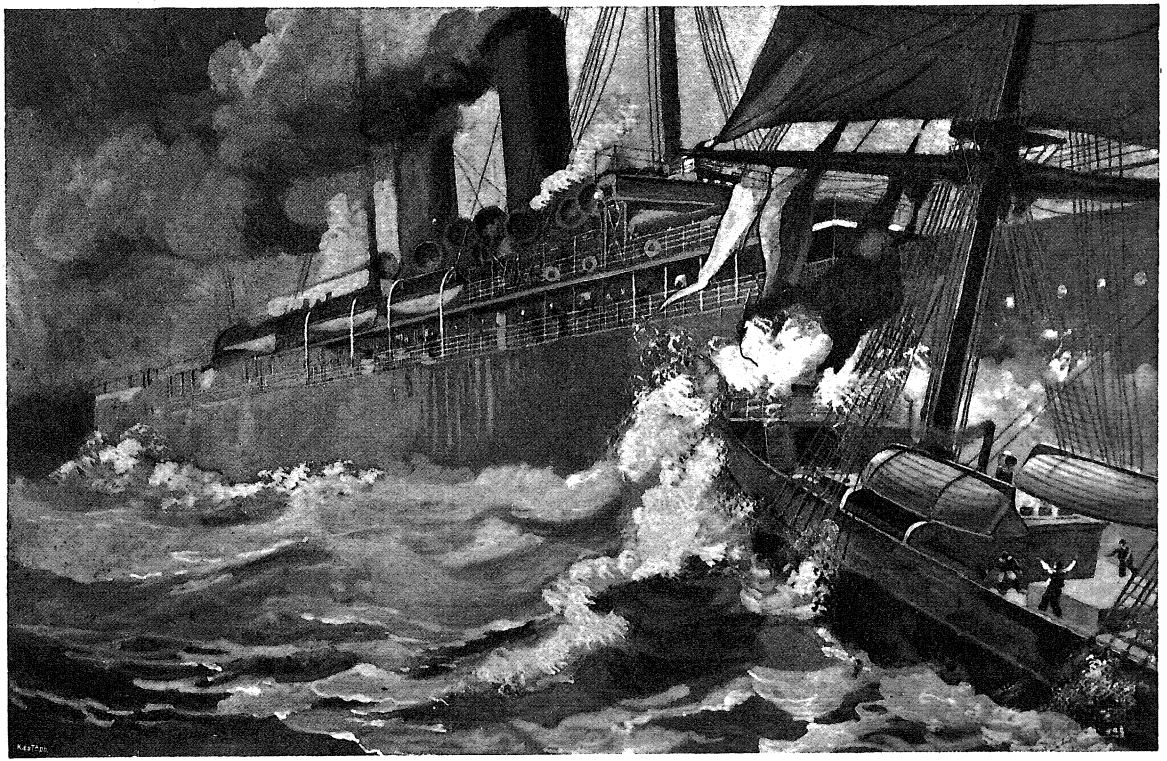
fegyverek és kis ágyúk, a hajónapló, a tájolók és kronométerünk; minden csónaknak megvolt a parancsnoka és ennek helyettese; minden csónaknak megvolt a külön térképe és jól meggondolt külön rendelete arra az esetre, ha egymástól vihar folytán elszakadnának. A hajón volt hat fekvőbeteg és talán nyolcz-tíz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

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

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

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

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



A „BOURGOGNE“ ÉS A „CROMARTYSHIRE“ ÖSSZEÜTKÖZÉSE.

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

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

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

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

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

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

Hol maradt tehát a parancsnok vezényszavára beálló, önmagáról megfeledkező disciplina?! A fegyelmezettségben az automatikus

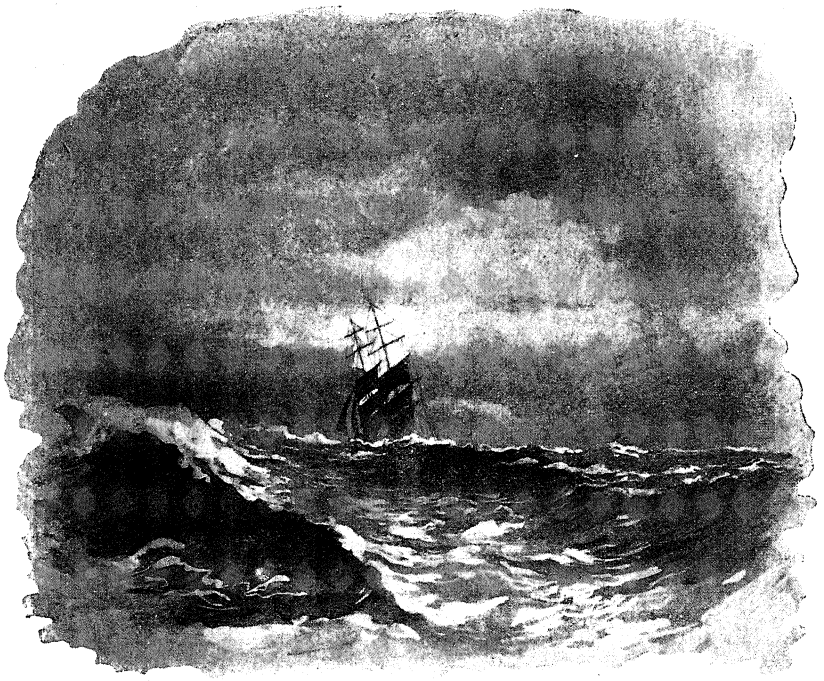
MENTÉS A TENGEREN.

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

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

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

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



EGY CSENDES ÉJJELEN CAP-MATAPAN ALMTT . . .

A HAJÓMESTER CSIZMÁI.

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

— És én Lorenzo Marghetti főszakácssegéd . . .

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

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

— Miért vagyunk meg . . .

— idézve, mert mi soha . . .

— Nem követtünk el semmi hibát . . .

— Vagy olyasmit, amiért tisztességes . . .

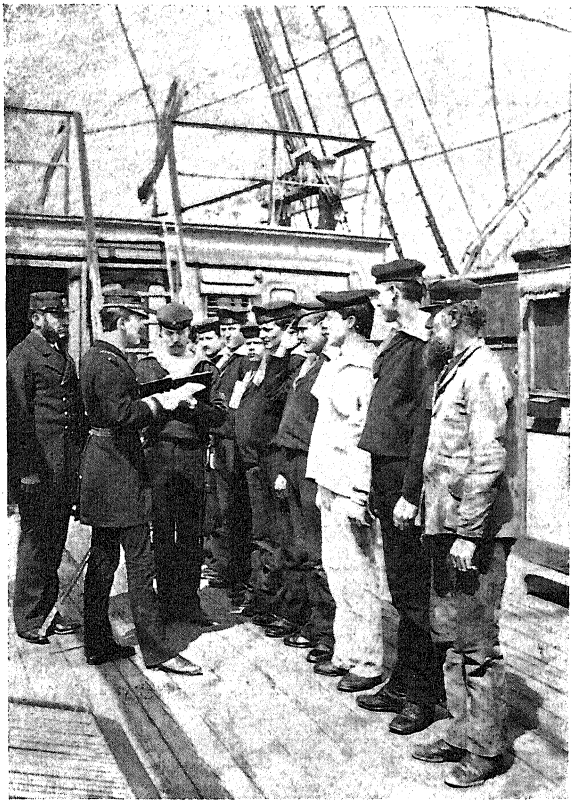
— Embert rapportra szoktak . . .

— czitálni. Tíz éve, hogy . . .

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

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

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



RAPPORTON (KIHALLGATÁS A HÁTSÓ FEDÉLZETEN).

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

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

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

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

— Mi grófok vagy hercze . . .

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

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

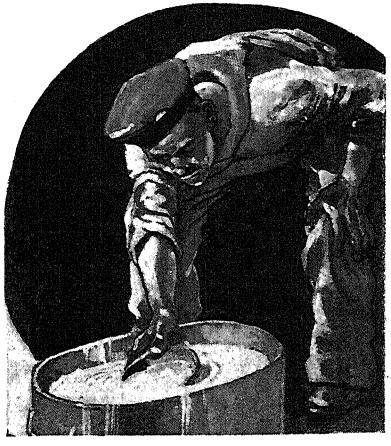
Megjegyzendő, hogy ő felsége hadihajóin, lett légyen az a császári és királyi hadihajó a földgömbnek bármely pontján, a czukrászdát, illetőleg a czukrászművészetet egyetlenegy tésztanemű képviseli: a „pasta gradellà“. „Pasta“ azt jelenti, hogy: tészta; „gradellà“ annyi, mint: „hajólépcsőbetét“. Az igen találó név részben a hasonló alaknak, de még inkább a 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 tésztanemű, mint a pasta gradellà nem is kerülhet az asztalra, a hol méltó társaságra talál a hozzá hasonlóan ízletes örökös konzervek között.

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

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

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

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



A SZAKÁCS ZSÍRT MERÍT.

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

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

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

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

A lazzaroni beleegyezik az alkuba és indul a kúthoz, mosdani. A kúthoz érve, egy pillanatig 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 arczczal, czeruzájával jegyzésre készen, a kapitány mellett, hogy bejegyezze a szakácsra és a czukrászra diktálandó büntetést. Legszívesebben ezt a büntetést írta volna be: „evezőtlen csónakba ültetendők és a nyilt tengeren magukra hagyandók". Tényleg azonban — sajnálatára — ezúttal csak azon barátságos megjegyzéssel bocsáttatott el a két tanú, hogy: menjenek a mennydörgős menykőbe a piszkos fazekaikhoz és hogy fejjel lefelé lógva köttetnek ki az árbóczra, ha a hajómester csizmái még egyszer — ellopatnak!

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

A dolog a következőképpen történt.

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

elkényesztetett kis bárónak és grófocskáknak, de máskülönben — a hadihajók szigorú 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 hajómester, a ki nemcsak a közönséges matrózok nagymogulja, hanem az arisztokrata növendékeknek is — mint kizárólagos maritimus-oktatójuk — sok borsot tör az orruk alá.

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

A FIÓK-NELSONOK. TENGERÉSZNÖVENDÉKEK.

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

penderült néhányszor a saját hossztengelye körül. Ha azonban a mali lábtávolon kívül, például fenn a vitorlarúdon guggolva, hibás csomózás, vagy lassú oldozás miatt vonta magára az árbócz tövében álló nostromo elégedetlenségét, akkor az illető úgy üttetett tarkón harmincz méter magas poziczióján 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 megbízott vén tengerésznek volt alkalma bőven az önérzetökben gyakran megsértett fiók-Nelsonok és Tegethoffok haragját magára vonni. A meggyült harag végre titkos összeesküvéssé nőtt meg, a mely összeesküvésnek az volt a czélja: bosszút állani a nostromon! A bosszú a nostromot az ő Achilles-sarkain, illetőleg az — új csizmáin kellett, hogy találja.

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

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

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

A NOSTROMO.

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

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

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

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

— Sem tudtak egész . . .

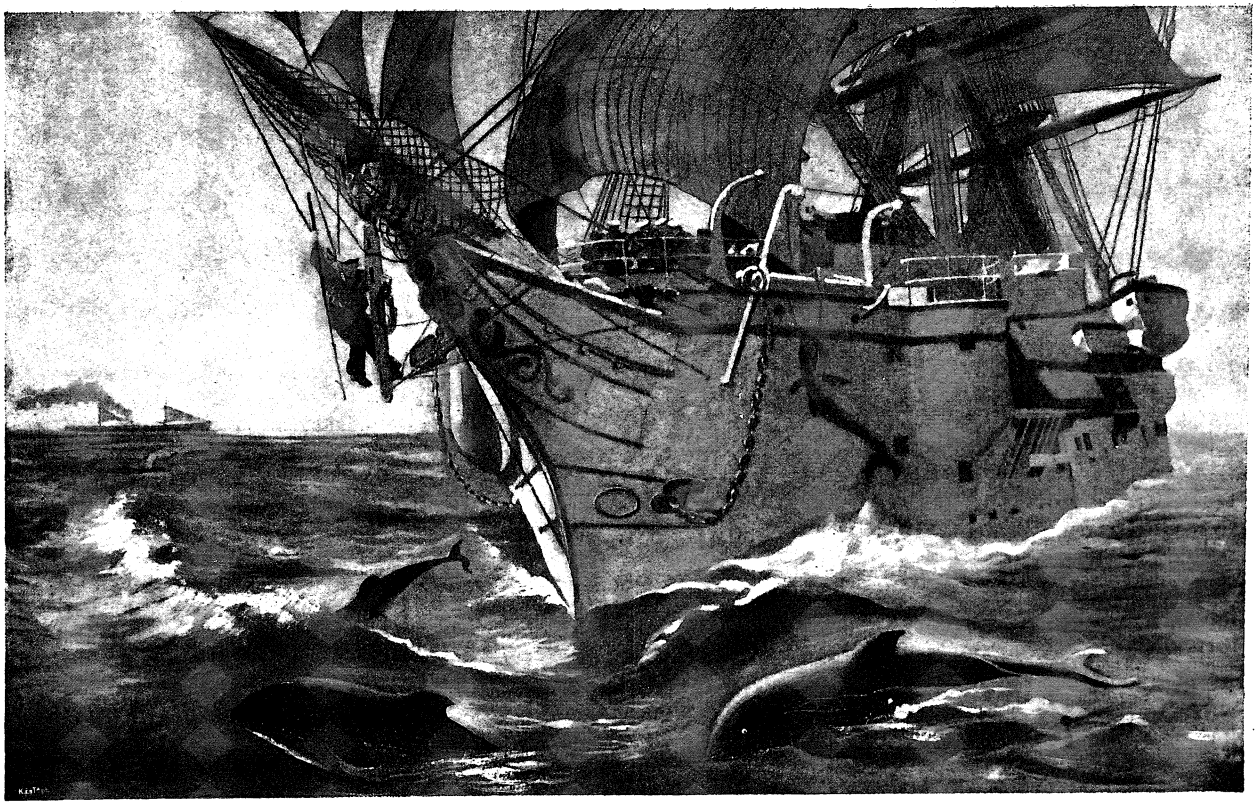
— Dologról semmit.

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

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

— Nézd, barátom, — magyarázá neki a mistro — az az árván maradt egyik csizma olyan, mint örökös, eleven tördöfés, a mely 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. Sose búsulj, ha



SZÓRAKOZÁS AZ ISKOLAHAJÓN: HALÁSZAT SZIGONYNYAL.

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

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

*

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

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

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

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

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

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

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

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

II.

A KABINBAN.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De hiába, le kell menni — aludni.

„Lasciate ogni speranza“

Gondolám magamban.

„Denn da unten ist es fürchterlich!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Soha többé nem telegráfáltam — hajóablakon.

III.

ÁLOM — DE VALÓSÁG.

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

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

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

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

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

— Ez aztán az élet! — sóhajtott Sz . . . S . . . Küzdeni vészszel és viharral. Járni Oceánokon, idegen világrészekben. Látni, élvezni, tapasztalni. Ma Peruban, holnap Madagaszkáron, holnapután a Fidsi-szigeteken. Látni és tanulmányozni vadakat, feketéket, sárgákat. Élvezni a tropusok paradicsomi gyönyöreit; mozogni, járnikelni a nagy világon, nem pedig így röghöz kötve lenni! . . . A szegény unatkozó felsóhajtott: „Ha én még eyszer születhetnék!“

*

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

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

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

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

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

Kilépvén a corridorba, csaknem visszadült a kabinjába. Ott a levegő még fojtóbb, a hőség még tikkasztóbb volt. És óriási zürzavar, sűrű sötétség. Himbálódzó függőágyak, kötelékeikből kiszabadult ládák és ruhaszekrények, döczögő matrózok, rohanó ordonánczok állták el az útját minden irányban.

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

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

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

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

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

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

Fejét féloldalt hajtja, mint a beteg galamb. Egy-kettőt sóhajt, a hideg izzadtság ismét kiüt az arczán és a másik perczben a gyomrában rejlő miniatura tűzhányó hegy megkezdte működését. Sz . . . S . . . megadta az oceánnak, a mi az oceáné.

*

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

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

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

Az Egyenlítőtől 6° és 18¹-re délre és 90° 34¹-re Greenwichtől keletre, feleli amaz, pontosan és szabatosan, a mint az tengerészhadapródhoz illik.

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

— Batáviába, Jáva szigetére.

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

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

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

— Adenből.

— És onnan mikor indultunk?

— November 3-án.

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

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

— Kávét? Az nincs, feleli Giacomo.

— Hát hozz theát!

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

— Hát legalább egy pohár hideg tejet.

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

— Hát hozz tojást vagy rántottát!

— Tojást? Az már régen nincs. Mind megromlott.

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

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

— Süsd meg! Adj legalább egy pohár friss vizet!

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

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

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

— Azt hoztam: ivóvizet.

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

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

*

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

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

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

— Ez a legfrissebb — mondá — átnyújtva egy hírlapot.

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

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

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

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

— Kenyér; kétszersült.

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

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

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

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

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

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

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

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

— Bor. Vino istriano.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— Hát szivarozom.

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

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

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

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

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

— Mit akarnak itt, az én kabinomban?

— Jelentem alássan, ma péntek délután van.

— Bánom is én, ha akár mi van.

— Igen, de kérem, nekünk minden pénteken délután a lőporkamra vízalásülyesztő gépét kell megpróbálnunk.

— Hát próbálják.

— Igen, de a lőporkamra az ön kabinja alatt van és a vízalásülyesztő gépezet az ön ágyában van elhelyezve.

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

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

Sz . . . azonban unatkozott, mint még soha.

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

Eljött az is. Behozták a vacsorát.

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

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

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

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

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

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

Nem találta meg hű csatlósát, nagy rezignáczióval visszatért kabinjába.

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

Tömörülve látta maga előtt a még hátralevő utazást. Negyven

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

Végre-valahára győzött a fáradtság és úgy hajnal felé elaludt.

*

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

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

— Mit! Hogyan! Hát itthon vagyok Budapesten, a szárazon? Nem a déli szélesség huszonkétezredik fokánál? Hát nem kell Batáviába vitorláznom! Nem kell eczetbe olvasztott suvikszot innom bikkfával? Nem fogom karácsonykor olvasni a husvéti újságot? És nincs 5 órakor ½7 vagy 13 óra. És nem kell vitorlára másznom trabuccót színi kupakos pipából? Nem! Nem, hála Istennek. Itthon vagyok az én drága, kis szobámban, Budapesten, a szárazon. Van színház, bál, mai újság, friss tej, hideg víz Andrássy-út, Margitsziget . . .

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

SZÉNBERAKÓ KULIK.

A „NORWOOD“ UTASAI.

A Jang-cze-kiangon befejezett missziónk után úton voltunk lefelé, Sang-haiba. Korvettánk Vu-hu kikötőjében horgonyzott, a Jang-cze-kiangnak egyik balparti városában. Délután négyóratájt vetettünk horgonyt és negyed ötkor már útban voltam a tömegektől ellepett partok felé a „Custom House“-ba, — az egészségügyi hivatalba — hogy bemutassam a kikötőhivatalban a „bill of health“-et, egészségügyi pátensünket, a melynek láttamozása előtt a szárazfölddel való érintkezés nincs megengedve.

Elvégezvén a hivatalos teendőket, az engem kisérő „marsgast“-tal (árboczlegény, káplári rangban) visszatértem a folyó partjára és a hajó-hídon, körülbelül nyolcz méter széles és öt méter hosszú rozoga deszkaalkotmányon, vártam a csónakunkra, a mely időközben a számtiszttel és az élelmezési-mesterrel a folyónak egy meszszebb eső pontjára evezett, a misszionáriusokhoz.

Alig állottunk pár perczig a hidon, máris bámész csoport verődött össze körülöttünk. A bámulók csoportja perczről-perczre nőtt, a csoport kiváncsisága pedig ugyanilyen mértékben fokozódott. Mintegy hatvan-nyolczvanan lehettek körülöttünk, mind beljebb-beljebb szorítván minket a híd széle felé. A többnyire félig meztelen, izmoshátú kulikból és csavargókból álló tömeg perczről-perczre tolakodóbban viselkedett. Eleinte csak az arczunkba bámultak, oly közelről, hogy lehelletüktől émelygett a gyomrom. Közben megjegyzéseket tettek ránk, még pedig, a mint arczukból kivehettem, nem nagyon hizelgő megjegyzéseket, a mire a többiek röhögéssel reagáltak. Valószinűleg ruházatunk volt az, a mi a kiváncsiságukat ily nagy mértékben ingerelte, mert nem volt rajtunk ruhadarab, a melyet meg nem fogdostak, vagy meg nem tapogattak volna. Az altiszt sapkáját levették és nagy hahotával nézték annak bélésében a készenlétben álló tűket és czérnát. A szenzáczió nagyobb fokát érte el azonban egy himlőhelyes ficzkónak az a felfedezése, hogy a lábamon fehér czipő van, a czipőn fűző és a czipő alatt fekete harisnya. Hogyne! Ők fekete czipőt viselnek és fehér harisnyát és íme, itt áll előttük egy ember, a kinél ez nem úgy van! Hát látott már ilyet valaki? A tolongás körülöttem — a ki 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 most már nagyon válságos lett. Az altisztet a tömeg elválasztotta tőlem, én magam fegyvertelenül a korlát nélküli híd szélén, körülöttem pedig a csúfolódó tömeg. Védekezni akartam, szerettem volna ököllel az orrukra ütni, de — nem mertem. Féltem, hogy ha közibük ütök, bedobnak a vízbe. Még az altisztet is figyelmeztettem, tűrje békén az inzultusokat; jön a csónak mindjárt — ketten pedig úgy sem bírhatunk a tömeggel.

A csavargók e közben rendre emelgették a lábaimat; hol az egyiket, hol a másikat; tapogatták az arczomat s benyultak a zubbonyom alá. Már nagyon-nagyon kellemetlenül éreztük magunkat, a midőn egyszerre evezőcsapásokat hallok a vízen és kiáltásokat.

— Csak üssön közibük ököllel, sir, — kiáltá valaki a csónakból; — ne féljen tőlük, egy 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, kurta és vastag fütykössel.

Most már bátorságot kaptam: ütöttem! Éppen az a himlőhelyes ficzkó állott előttem, a ki felfedezte a fekete harisnya titkait. Olyat ütöttem öklömmel a lapos orrára és tátott szájára, hogy orrán-száján megeredt a vér.

Az altiszt látva a példát, szintén aktiv működésbe lépett: mindkét öklével egyszerre ütött. A tömeg fészkelődött, hátrált és — röhögött!

Ebben a perczben a hídra lépett az idegen tanácsadó és kurta fütykösével egyenesen nekiment a tömegnek.

— You dungles! You scabbed dogs! Miserable rascals!* ordított reájuk; minden szónál ütött a fütykösével, oda, ahova a véletlen akarta.

A tömeg üvöltve rebbent széjjel, menekülvén a fütykös elől. Két percz mulva tiszta volt a híd; a csőcselék szétfutott a szomszédos házak falai alá; ott ordítoztak, folyton dörzsölve azt a helyet, a melyet az ütés ért.

Az idegen úr bemutatta magát:

— Webb vagyok, a „Norwood“ kapitánya; most érkeztem meg hajómmal Sang-hai felől. Örvendek, hogy megmutathattam önnek, miképpen kell elbánni evvel a hordával. Én jól ismerem őket; tíz éve, hogy köztük élek. Jelenleg is van egy rakomány belőlük a hajómon; Vu-csangba viszem őket. De azokat már megneveltem.

Mr. Webb tovább ment szivességében; tudniillik felajánlotta csónakját, hogy azzal térjek vissza a korvettára; ő pedig eltűnt egyesegyedül abban a tömegben, a melyet egypár perczczel előbb oly irgalmatlanul elpáholt.

* Lefordíthatatlan durvaságok.

Másnap reggel meglátogattam a „Norwood"-ot. Kötelességemnek tartottam mr. Webbnek megköszönni tegnapi szivességét; másrészt pedig kíváncsi voltam látni a „megnevelt rakományát".

Mr. Webb szivesen fogadott; már a mennyi szivesség kitelik egy gentlemantől, a ki évek óta kapitánya olyan hajónak, a mely khinai munkásokat szállít a Csendes Oceán egyik partjáról a másikra.

A „Norwood" mintegy kétezer tonnás lehetett. Háromárboczos fölszerelésén kívül gőzgéppel is el volt látva, a mely éppen elég erős volt arra, hogy megküzdjön a Jang-cze-king rohanó áramával. Elhanyagolt külsején meglátszott a rakomány minősége, meg az is, hogy kilenczvenöt napot töltött Callaotól, Peru partjától, Sang-haiig a rengeteg úton.

A „Norwood"-on ugyanis mintegy nyolczszáz khinai volt, a kik most tértek haza hat évi távollét után Callaoból és a Csincsa-szigetekről, a hol mint guanó-munkások voltak alkalmazva. A „Norwood" az utasok karakterének megfelelően volt felszerelve. A hajó tudniillik egész magasságban — a peremétől a fenékig — erős deszkapalánkkal két teljesen izolált rekeszre volt osztva. A hajó előrészén — a főárboczig — tanyáztak az utasok, a hátsórészén a személyzet volt elhelyezve.

A hajó hátulján, a cassaretten, négy revolverágyú volt a hajó előrészére irányítva, azonkívül úgy a fedélzeten, mint a corridorban fecskendők állottak készenlétben, a melyek egyenes összeköttetésben állottak a gőzkazánokkal, hogy adott esetben forró vízzel és gőzzel lehessen rögtön lehűteni a lázongó kedélyeket. A nagyobbszabású khinai utasokat szállító hajókon ez óvintézkedések fölötte szükségesek. Több ízben megtörtént már, hogy a túlnyomó számú utasok legyűrték a rendesen kisszámú személyzetet. A kezükbe került hajóból kalózhajó lett, vagy pedig legtöbb esetben lemészárolták a személyzetet, a rakományt elrabolták, a hajót pedig elsülyesztették.

Mr. Webb bemutatta utasainak egy részét. A corridornak vasajtaját kinyittatta és beléptünk az utasok közé.

Mintegy négyszázan lehettek a corridorban, összezsúfolva, szorosan egymás mellett. Egyetlen egy sem volt köztük nyugodt, hacsak nem aludt. Egy részük valami kitalálhatlan minőségű ételdelt evett; legtöbbje sürűn egymás mellett guggolva, kártyázott, vagy koczkázott. A kiknek nem jutott kártya vagy koczka, azok „mórát“ játszottak. Tudniillik kettő egymással szemben guggol; mind a kettő egyszerre és hirtelen mutatja föl a kezet, illetőleg csak bizonyos számú ujjait és e közben mind a kettő találomra kiabál egy számot, a melyik 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 egyet káromkodott s azzal helyrehozva az egyensúlyt, kártyázott tovább.

A szokásos édeses, penetráns khinai szagon kívül ennél a tömegnél igen kellemetlen csípős szag volt érezhető. Ezek az emberek ugyanis hat évig dolgoztak a guanóban, mint hajóberakók és a guano ammoniak szaga úgy belevette magát a ruhájukba meg a bőrükbe, hogy a kilenczvenötnapos oceáni út sem volt képes azt belőlük kivenni. Az igaz, hogy nem is igen iparkodtak magukat kiszellőztetni; a nagyobbrészük a hosszú úton egy perczre sem ment a fedélzetre. A berakodás perczében megkezdték a kártyát vagy a koczkát és kártyáztak meg koczkáztak az egész úton.

A kártyaszenvedély hihetetlen nagy mértékben uralkodik fölöttük. Mr. Webb állítása szerint van közöttük akárhány, a ki a hat évi nélkülözés mellett megkuporgatott pénzét — öt-hatszáz dollárt — az úton elvesztette az utolsó centig és most koldusabban tért haza családjához, mint a hogyan 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 beszállt nyolczszáz kuliból a betegség is elragadott nyolczat és ha mr. Webb bele nem avatkozik az „egészségügyi viszonyok rendezésébe“, ki tudja, mily mértékben fogyott volna meg a t. cz. utasok száma. Az utasoknak volt saját külön orvosuk, egy népámító khinai kuruzsló. Mindjárt az utazás elején elpusztult egy-két utas, még pedig olyan tünetek között, a melyek mr. Webb előtt — a ki hosszú éveken át járva a tengeren orvos nélkül, némi ismeretet annektált magának — teljesen ismeretlenek voltak. A mint a halálesetek ismétlődtek, mr. Webb előhívatta a doktor urat és felszólította, hogy mutassa be az ő szeme előtt gyógykezelési módját. A „doktor“ egészen méltatlankodva hivatkozott arra, hogy ő nem is közönséges „Csi iyen“ (orvos), hanem általános nagy tudománya folytán „Csin shi“-vé (professzorrá) avanzsált magasabb lény, a mint azt a süvegén levő különböző színű gömbök is tanusítják.

A tiltakozás nem használt, a tanár úrnak engedelmeskedni kellett. 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 nagyképűsködéssel 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 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, a mikor a beteg elhallgatott — most meg van gyógyítva . . A meggyógyult beteget pedig egy órával később — mint holttestet, dobták be a tengerbe.

Ekkor előhívatta 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 középárboczhoz, 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, — magyarázá mr. Webb, — ha intő például megbotoztattam egy társukat, a mely példa elég gyakran ismétlődött, a példa azzal a hatással volt rájuk, hogy röhögtek a társuk ordítozása felett. Most jőjjön, nézzünk be az opiumosokhoz.

A kapitány a tömegen keresztül elvezetett a hajó orra alá. Alacsony és szűk fülkébe léptünk. A fülke falai és padozata bádoggal 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 opiumszíváshoz szükséges kellékek: a tartalékpipa, az opiumos tégely, a pipa csövébe gyömöszölendő opiumgömböcske készítéséhez szükséges csipesz, szurkáló stb. Valami meghatározatlan émelyítő, édeskozmás szag nehezedett az ember mellére, keverve a corridorból beömlő penetráns szaggal.

A padon heverők tudomást sem vettek rólunk. Oldalt feküdvén a mécs felé, piszmogtak az apró tárgyakkal, a melyek a pipa megtöltéséhez szükségesek, vagy pedig hanyatt feküdvén, nyitott szemmel és tátott szájjal morfondiroztak az opium előidézte kábultság hatása alatt. Némelyikük szánalomra méltó benyomást keltett. A züllött alakok le voltak soványodva, mint a csontváz. A csontok és izületek konfigurációja tisztán kilátszott az izomtalan és zsírtalan bőr alatt; a szemek mélyen benn ültek ferde gödreikben, a nem ápolt czopf szabadon álló szálai csomókba ragadva tapadtak a pergamentszerű fakó-sárga arczbőrhöz.

Érthető kíváncsisággal néztem az alakokat, az emberi szenvedélynek e legnyomorultabb tehetetlen áldozatait.

— Jőjjön, — 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 utasaim, magyarázá a kapitány. Ezekkel az egész úton nem volt semmi bajom, kivévén a mikor egyszer nehéz vihar alkalmával utrakeltek a koporsók. Azóta vannak így odakötözve.

A ládák mindegyikében egy-egy holttest feküdt a légmentesen elzárt koporsókban. A távolban elhalt khinai családapát hozták haza a hozzátartozói. Az apa óriási nélkülözések között, kínos munkában megkuporgatott pénzét arra fordítja a fia, a 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 corridorban élők lármája és nyüzsgése; a fanyar bűz behatolt ide is, a kriptává avanzsáltatott 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 telített levegőt. Gyorsan bucsút vettem mr. Webbtől, csónakba szálltam és a Jang-cze-king rohanó árján sietve igyekeztem ki a „Norwood“ légköréből.

„A viszontlátásra — valahol!“ — kiáltá utánam mr. Webb. Azóta már eltelt néhány esztendő, de Webb kapitány nem került ismét utamba.

FŐMANDARIN A PALANKINBAN.

A BOXEREK ORSZÁGÁBAN.

A kilenczvenes évek elején monarhiánknak egyik hadihajója azzal a föladattal indult el Pola kikötőjéből, hogy a khinai és a koreai partokra vitorláz, meglátogatja ezeknek fontosabb tengerparti városait, a folyókon pedig fölhatol olyan távolságra, a mennyire a hajó mélyjárata megengedi. A folyók partjain lépjen érintkezésbe a jelentékenyebb városokkal és igyekezzen a khinai kormánynyal olyan irányú szerződést kötni, hogy kereskedelmi összeköttetésbe jöhessünk azokkal a folyómenti városokkal, a melyek 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 benne voltunk a khinai világban. Hónapokat töltöttünk a rengeteg birodalom partjain és belsejében s ezen idő alatt meglátogattuk a tengerparti városok közül Hong-kongot, Kantont, Makaot

* Erről az expediczióról bőven emlékeztünk meg ezen mű IV. kötetében.

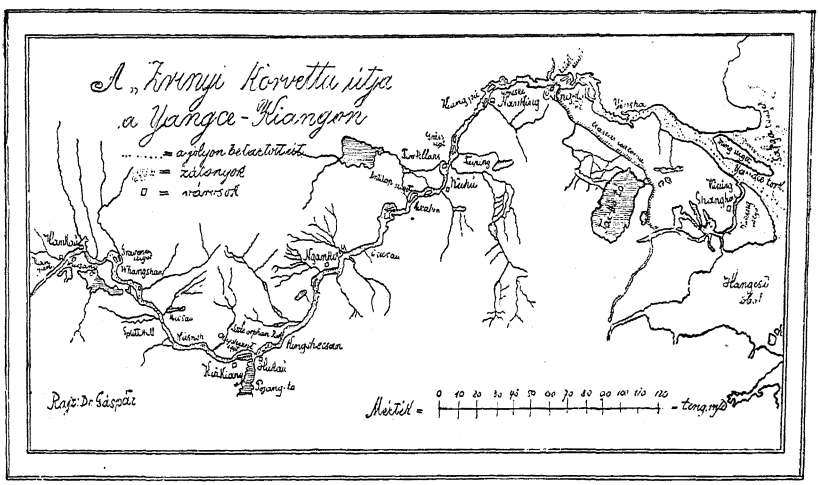
délen, Szva-taut, Amoyt Közép-Khinában, Fu-csau-fut, a Min-ho partján, Sang-hait, Csi-fut, Lu-csung-koot (Port-Arturt) északon és a Pecsili-öböl fontosabb helyeit.

Legemlékezetesebb és eseményekben legdúsabb volt a jang-cze-kiangi expedicziónk. Ezen folyón egészen Han-kouig, az ország szívéig haladtunk föl, miközben a folyó két partján fekvő nagyobb városok közül érintettük Vu-sungot, Csing-kiang-fut, Nan-kingot, Kin-kiangot Vu-hut, Han-jant és Vu-csangot.

Ezek a városok mindmegannyi emporiumai a rengeteg birodalomnak, a mennyiben góczpontjai a khinai kereskedelemnek, iparnak, tudománynak, hadászatnak és az egész állami belső életnek.

Ebből kifolyólag joggal hihetné az ember azt, hogy a Jang-cze, illetőleg annak két partja a rendkívüli jelentőségének megfelelően szabályozva van.

De nem így van. Azon pont kivételével, a hol a Vu-sung



folyó beleömlik a Jang-czébe s a hol a bejárat van a nagyfontosságú Sang-haiba, a mely város tulajdonképpen nem a tenger partján fekszik, hanem ahhoz igen közel, a Vu-sung folyó partján, ez az egyedüli hely, a mely modern erős bástyákkal van megvédelmezve. A rengeteg folyó olyan ma, mint volt körülbelül két évezreddel ezelőtt. Csak a Sang-haiba vezető út van nagyon nehézzé téve.

A Vu-sung torkolatánál állanak a híres Ming-erődök, a melyek mintegy tizenkét—tizennégy darab nagykaliberű (26—35 cmeres) Armstrong- és Krupp-ágyúval vannak fölszerelve. Azonkívül a Jang-cze áramlata éppen ezen a ponton a legrohamosabb és zátonyokkal meg veszedelmes útvesztőkkel van tele. Ellenséges támadás esetén a Jang-czen fölhatoló hajóknak és csapatoknak ezen a ponton óriás nehézségekkel kell megküzdeniök.

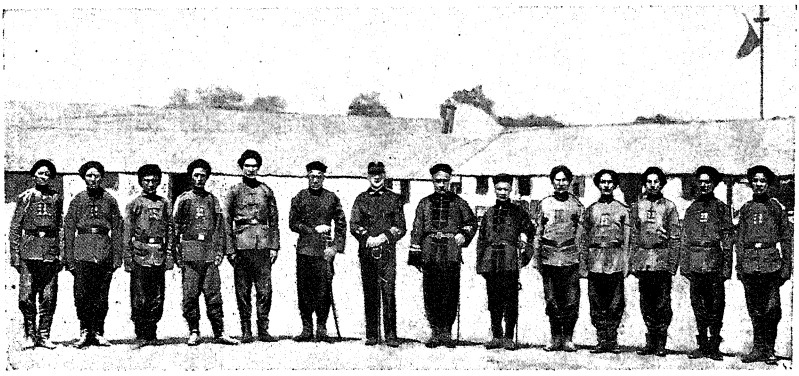
Más tekintetben pedig, kezdve ott, a hol a Jang-cze rendkívül erős áramlatával zúgva rohan a Sárgatengerbe, miközben sárga iszapot hordó árjai úgy széttépik a tengerpartot, hogy ahhoz képest a Nilus deltája rendezett csatornarendszernek tekinthető az ezerkétszáz mértföldnyi út, föl I-csangig, meg nem szünő akadályokkal és helyenként leküzdhetetlennek látszó nehézségekkel megrakott veszedelmes ellenség. A partjai némely helyen tökéletesen egybefolynak a szomszédos homokterülettel, úgy, hogy a folyó mint a tenger, beláthatatlan szélességben hömpölyög. Az áramlás olyan gyors, hogy a mi korvettánk, a mely mintegy ezerháromszáz lóerejű gépének teljes erőkifejtésével dolgozott fölfelé, a mennyi erővel a tengeren tíz mértföldnyi gyorsaságot is meg tudott volna tenni, a Jang-czén helyenkint alig futott négy mértföldet. Sőt helyenkint az is megtörtént, hogy éppenséggel nem mozdult előre és a rohanó ár keresztbe fektette. Csak a vezetőség lélekjelenléte meg bámulatosan ügyes manővere mentette meg hajónkat a veszedelemből.

Az a forróság pedig, a mely nyár derekán uralkodik a Jang-cze mentén, leírhatatlan. Kora hajnaltól késő éjfélig perzselő forróság borult a folyóra, a melyet még a szellő sem enyhített.

Friss élelmiszerekről alig lehetett szó. A félmillió lakosú városokban nem kaptunk egy darabka kenyeret, egy pohár tejet. Marhahúst 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 húsa pedig olyan kövér, hogy nyers állapotban is csöpög a zsírtól s nekünk élvezhetetlen volt már azért is, mert a sertést hallal tapléljják s ezért a húsa is hal szagú és ízű.

Vizünk ihatatlan volt. A Jang-cze-kiang, a Min-ho, vagy a Pej-ho vizét inni lehetetlen. Először is azért nem, mivelhogy az íze undorító iszapízű, másodszor pedig, mert néhány korty belőle elég súlyos jellegű malária vagy disenteria (vérhas) előidézésére. A bennszülöttek azonban meg sem szűrik, hanem a mint merik, úgy isszák és úgy főznek vele. Csak fürdésre nem használják soha. A legforróbb hónapokat töltöttük a Jang-cze folyón, de azért nem emlékszem, hogy fürdőző bennszülöttet láttunk volna valahol a rengeteg folyó mentén. Mi kizárólag desztillált vízzel éltünk és azt olyan nagy mértékben ittuk, hogy jóformán ideje sem volt a teljes lehülésre s a kipusztíthatatlan iszapszag miatt csaknem utálatos volt.

Naplementével megjelent a moszkítóknak, sáskáknak, éjjeli lepkéknek, rovaroknak milliónyi légiója. Hogy megvédjük magunkat tőlük, valamennyi világító lángunk el volt oltva vagy födve. Még a föltétlenül szükséges helyzetmutató fényeket, a melyeket minden



KINAI GYALOGEZRED TISZTIKARA NÉMET INSTRUKTORJUKKAL.

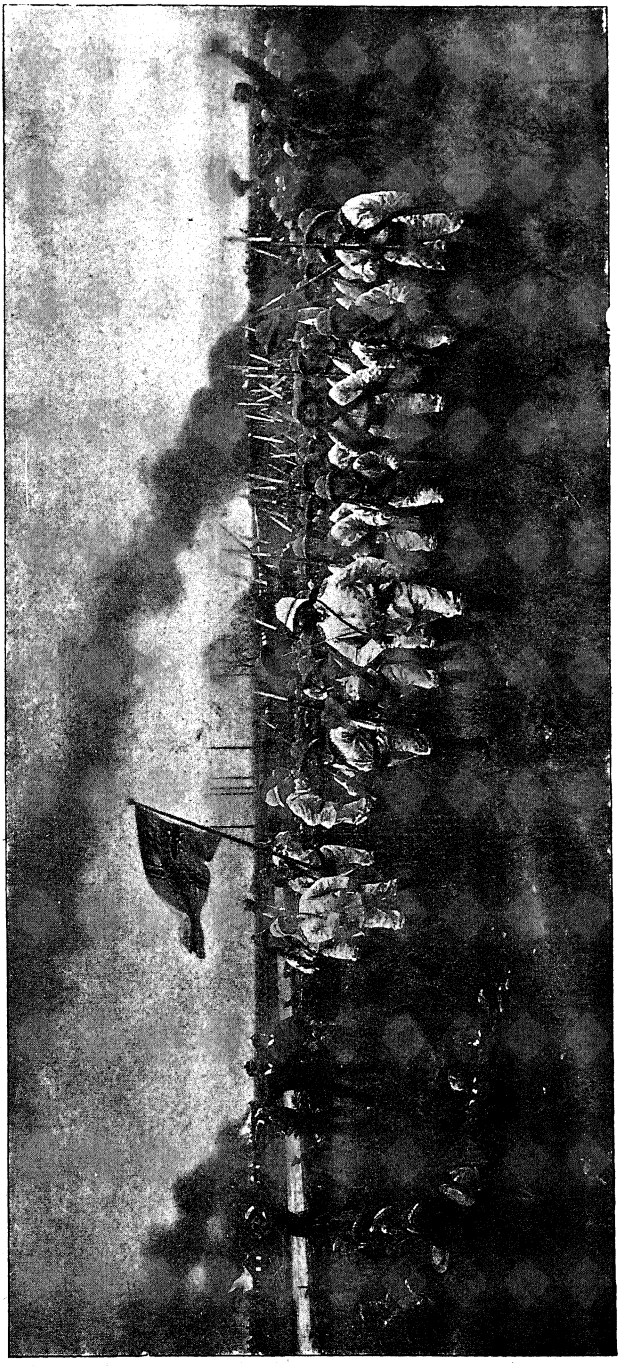
hajónak minden körülmények között föltétlenül mutatnia kell a nemzetközi szabályok értelmében, még ezeket is elfödtük, hogy egyetlen fénypont se legyen a hajón, a mely gyűlhelye lehetne az apró kis zsiványoknak. Még sem volt menekülésünk. Minthogy a kabinok temperatúráját és fülledt levegőjét elbírni 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 egy fokkal sem, a mérgesen csípő moszkitók pedig elviselhetetlenné tették az életet. Kis enyhülést keresve, órákon át ültünk a kádakban, a melyekkel napközben az ágyúk csöveit szokták kimosni; de a mely perczben kiléptünk a vízből, megütött bennünket a hőség és elleptek a mérges moszkitók rajai.

Mellékesen megjegyzem, hogy a fölsorolt állapot nem a Jang-cze kizárólagos sajátsága. A viszonyok parányival sem voltak jobbak a Min-hon és a Pej-hon sem.

Képzelhető tehát, mily leírhatatlan küzdelmes lehetett a híres boxer-mozgalom idejében — éppen nyár derekán — a Pej-ho mentén, Taku és Tien-czin között, a hajókról kiszállított szárazföldi csapatok helyzete. Nekünk — a „Zrinyi“ korvetta személyzetének — is szinte elviselhetetlen volt az a néhány hónapra terjedő expediczió; de meg volt legalább az az előnyünk, hogy a tulajdon otthonunkban voltunk, a mely sok tekintetben némi kényelmet nyujtott. De egynéhány ezer ember, idegen, ellenséges katona, a kiknek mindent, a mi az életföntartásra szükséges, a bennszülöttektől kell kapniok, azoknak hasonlíthatatlanul nehezebb volt az életök. És elképzelhető az az állapot is, a melybe a több ezer emberből álló hadsereg jutott, a mely nem fokozatosan jutott az eltűrhetetlen klimatikus és hygienikus viszonyok közé, hanem hirtelen találta magát a huzamosabb időre tényleg elviselhetetlen nehézségek között.

Nagyon téves az a hiedelem, hogy azt a véres mozgalmat a boxerek (sze-hocs-ván), vagy a Ta-tao-haj (a görbe kés), stb. szektái csinálták és hogy az egész véres kavarodásban csak ezek a szekták vettek részt. Csinálta bizony azt és résztvett benne a khinai nemzetnek sok százezer tagja, a kik felháborodván azon az eljáráson, a melyben őket a Khinában letelepülő idegenek részesítették, de főképpen azon az embertelen bánásmódon, a melyet honfitársaiknak



NÉMETEK A FRONTRA!

idegen földön — s főképpen Észak-Amerikában — kellett elszenvedniök, végre „elszámolásra" fordították a dolgot. A legkülönböző osztályok részt vettek abban a nagyszabású mozgalomban, kezdve a tao-tajon, végig a kuliig, a ki csak onnan ismeri az idegent, hogy neki egypár nyomorult kesért (fillér) órák hosszáig kell a megszakadásig lihegve szaladni a közt a két rúd közt, a melynek kis kocsiján az a gyűlölt fehérarczú ül.

A mi véleményünk Khináról és a khinaiakról nagyon is — szubjektiv. A khinai nemzet, a khinai faj, egészében és individualiter megközelítőleg sem oly ellenszenves, mint a minőnek mi látjuk. Az ő kormányzati, társadalmi, hitbeli és vallásügy berendezésük és egész szervezetök jóval fölötte áll annak a véleménynek, a melyet mi idegenek felőlük írunk és olvasunk. És tényleg, ha tekintetbe vesszük azokat az általánosan ismert nagy jellemvonásokat, a melyek a khinai nemzet jellemének alapvonalait teszik és párhuzamba állítjuk ezekkel a tömérdek gúnyolódó, becsmérlő, kicsinyítő és nevetségessé tevő leírást meg véleményt, a melyet felőle hallunk, olvasunk és írunk, akkor nagyon nehéz a kettő között az öszhangot, a józanul itélő ész és az objektivitás útján keresendő logikát megtalálni. Tudjuk, hogy alig van még népfaj, a mely szorgalomra, kitartásra, munkabírásra fölvehetné a versenyt a khinaival. Tudjuk, hogy a khinai nemzet családi érzéke, együttérzése, fajszeretete, lángoló honszeretete egyszerűen példátlan. Tudjuk, hogy ámbár hygienikus dolgokról Khinában — 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 olyan görcsösen, makacsul, és rendkívül szívósan ragaszkodó a hitéhez, vallásához és őseinek hagyományához, hogy ehhez képest még a zsidók notorius hithű ragaszkodása is elenyészően csekély. Köztudomású továbbá, hogy a külföldön csaknem állatiasan élő bevándorolt munkás hihetetlen nélkülözések útján megkuporgatott vagyonkájának nagy részét — végrendeletileg — arra szánja, hogy holttestét ezer meg ezer mértföldnyi távolságból is hazaszállítsák, csakhogy

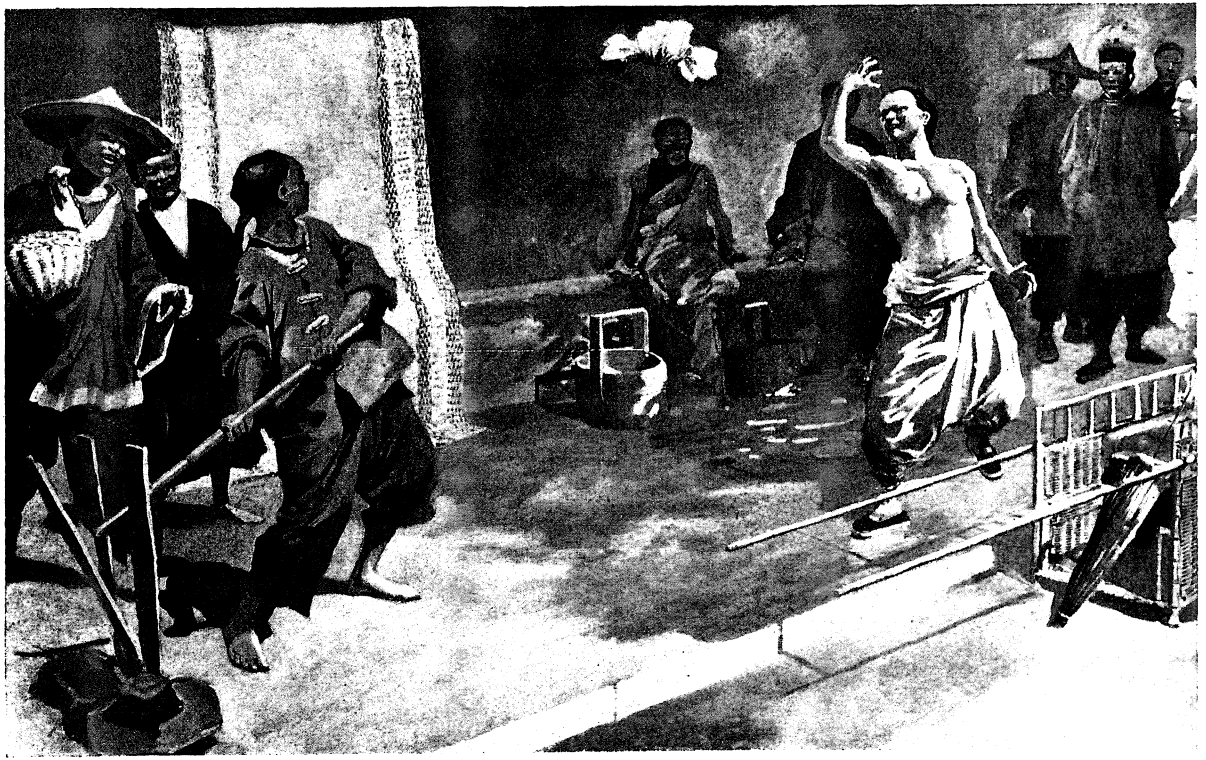
holtteste a rajongva szeretett, imádott haza földjében pihenjen. (Ehhez hasonló rajongó hazaszeretet a földgömb egyetlen más fajánál se fordul elő!) És száz meg száz ezekhez hasonló erénye van ennek a népfajnak, a mely erényeknek túlnyomó része — közismeretű.

Miért van hát mégis, hogy az összes más népfajok, úgy az ázsiaiak, mint az amerikaiak és — különös összhanggal megegyezőleg — az európaiak mégis oly elítélőleg, oly kicsinylőleg, oly gúnyosan írnak és beszélnek felőlük?

Lóczy Lajos és dr. Cholnoky Jenő, a legkiválóbb két magyar khinologus, igen érdekesen és szigorú objektivitásra való módon magyarázták meg nekem, hogy honnan eredhet az idegeneknek ez a nagy antipathiája a „Menny birodalmának" copfos fiai ellen.

Szerintük a Khinába kerülő idegenek túlnyomó része, majdnem az egész kontingense, ritkán jut az ország belsejébe, hanem rendesen a tengerparti kikötőkben, vagy a folyókmenti városokban érintkezik a khinaiakkal. A parti városok lakossága pedig — és különösen azon része, a melylyel az idegen azonnali érintkezésbe léphet — semmivel sem jobb, mint bármely más nemzetnek parti lakossága, illetőleg ennek a lakosságnak az idegen számára könnyen hozzáférhető része. Igen téves lenne annak a khinainak vagy japáninak Németországról szerzett fogalma, ha Németországot csak Hamburg vagy Bremen után és a németeket a kikötői munkások, faczér matrózok és a partmenti vendégszerető házak lakói után ítélné meg. Toulon és Bordeaux is alig enged Franciaországra következtetni, a marseilli csőcselék sem lehet tipusa a „francziának".

Sőt az ország belsejébe kerülő idegen sem szerezhet (rövid idő alatt) tiszta képet Khináról és népéről, mert nem a saját szemével nézi és látja. Az idegen rendesen valamely konzul vagy misszionárius által nyujtott szemüvegen nézi Khinát, a mely szemüveg rendesen eltorzított és hamis képeket nyujt. Úgy a konzuloknak, mint a misszionáriusoknak huzamos ott tartózkodásuk ideje alatt bő alkalom nyílik arra, hogy ne legyenek megelégedve a khinaiakkal, a kik nem sokat törődve az idegenek aspiráczióival, önző



A MODERN KINA: CROQUETTET JÁTSZÓ SUHANCZOK.

törekvéseivel és idegenszerű 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, a melyet a Khinában régebben élő európai az átvonuló — vagy csak most letelepedő — európainak nyújt és innen ered az a csaknem általános, közös ellenszenv.

Körülbelül ilyen módon magyarázták ennek a mindnyájunk előtt ismeretes ellenszevnek keletkezését. Az, a kinek alkalma volt exotikus népfajok ismertetését különböző forrásokból megitélhetni, teljes mértékben fogja méltányolni kiváló tanáraink ezen magyarázatát. Tapasztalhattuk ugyanis, milyen ellentétesek néha a vélemények és leírások, a melyeket exotikus, vagy nehezen hozzáférhető népfajokról olvasunk. Itt vannak például az ausztráliai bennszülöttek. A róluk szóló ismertetések a lehető legferdébbek, legellentétesebbek. Az egyik megfigyelő szerint az ausztráliai bennszülött „az ocsmányság netovábbja"; inkább majom, semmint ember; arczkifejezése állatias, teste torzképe az emberi alkatnak (ez valószínűleg az ausztral-négerek notoriusan ismert vékony lábszárára és puffadt hasára vonatkozhatik); értelmisége alig áll az állaté felett; hajlamai kegyetlenek, alattomosak, stb. Ezzel ellentétben egy másik megfigyelő „humánus kötelességének tartja a szegény, félreismert, megvetett és az emberiségnek meg értelmiségnek oly alacsony fokára helyezett népfaját megvédeni, a melynek híre sokkal rosszabb, mint azt az ismerőik terjesztik". Egy harmadik viszont egy rangra helyezi őket a kulturának más, szintén alacsony fokán álló fajtájával, például az indiánusokkal és a szamojédekkel.

Íme, mily ellentétes vélemények és ítéletek az igen kis számú és oly jelentéktelen kis népfajról. Csoda-e hát, ha arról a négyszáz millió emberről oly különböző véleményt táplálnak azok, a kik velök nemcsak indifferens érintkezésbe jutottak, hanem érdekösszeütközésbe is.

Én teljes mértékben elfogadom Lóczy és Cholnoky tanár érve-

lését és nagyrabecsülöm nézeteiket, a melyeket nem idegen szemüvegen át nyertek a kikötőkben, hanem szorgalmas tanulmány és huzamosabb ideig tartó közvetlen érintkezés útján az ország belsejében. De azért vannak emlékeimben momentumok — szintén az ország belsejéből és személyes érintkezésből eredők, — a melyek

A MODERN KINÁBÓL: KIRAKATOK ÉS NÉZŐK.

még ma is, egy évtizeddel később, igen kellemetlenül emlékeztetnek Khinára és a khinaiakra. A sok közül csak egyet akarok megemlíteni.

Fu-csauban, a Min-ho partján fekvő, talán hétszázezer lakosságú városban, egy alkalommal egyedül kóboroltam. Tekintettel az ellenséges hangulatra, a melyet hajónkon a néhány ott élő európai (konzulok, misszioniárusok, kereskedők) terjesztett és tekintettel arra, hogy a Min-ho alacsony vízállása folytán hajónk a várostól jó messzire, a Pagoda-Anchorage-nél (pagode-enkoredzs) horgonyzott, elég vakmerőségnek tartottam ezt a vállalkozásomat.

(Akkor tudniillik még nem féltem az — emberektől.) Céltalan kóborlásom átvezetett nemcsak Fu-csaunak, hanem egész Khinának egyik nevezetességén: a „Van-csen-kiao"-n, a „Tízezerév-hídjá"-n. E hídról lekerültem a városnak egyik legélénkebb főutczájába. Az utczán, mint Khinának minden nagyobb városában, valósággal hemzsegtek az emberek. Az utcza olyan hosszú lehetett, mint a mi Andrássy-útunk, de keskenyebb, mint Budapestnek bármely belvárosi utczája. Az utcza két oldala, mintha egyetlen nagy üzletet alkotott volna: tágas, széles, nyitott ajtók, az ajtókban, üzletekben, a járdákon sűrű tömegben az emberek. Az ezer meg ezer ember között nem láttam egyetlen idegent sem. Sem fehéret, sem feketét; mindenütt csak sárgaarczú, siető, lökdöső embereket. Itt-ott vigyorogtak rám; hébe-korba meglöktek, mintegy véletlenségből; de azért eléggé érezhetően; az üzletajtókban állók ujjal mutattak rám és elég hangosan megröhögték az idegen 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 érezni; megbántam, hogy ilyen „mélyen" bocsátkoztam bele „tanulmányutamba". (Ilyenformán érezhette magát hajdanában a keresztény gyerek, ha kíváncsisága vagy gondatlansága messzire bevitte a ghetto valamelyik utczájába.)

Egyszerre érzem, hogy tarkón csípnek. Éppen *egy mészárszék előtt* állottam, a midőn az ajtóban állók egyike megfogta hátulról a nyakamat és nevetve tett valami megjegyzést, a mire a többiek. az üzletajtóban és az utczán állók, hangosan kaczagtak. *Ma* meg vagyok győződve, hogy igen ártatlan lehetett az a megjegyzés, a mely valószínűleg rám vonatkozott. *Akkor* azonban valósággal elhült bennem a vér. A kirakatban lógó húsdarabok, a mészáros véres köténye és keze, az övén lógó hosszú mészáros-kés, a mészárszék sötét homálya, stb. valósággal dermesztőleg hatottak reám. Egy pillanat alatt átczikkázott agyamon, hogy ha ez a hunyorgó szemű, véreskezű mészáros (ez a „*khinai*"), a ki éppen a tarkómat csiklandozza, egy rándítással belódít abba a sötét boltba, a nya-

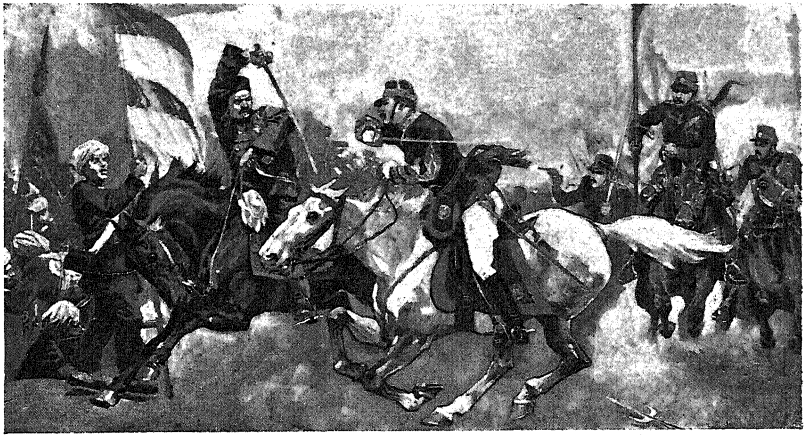
kamba szúrja azt a hosszú kést és aztán földarabol: nincs a világnak az a rendőrsége, a mely valaha ki tudná mutatni, hogy itt folyt az én vérem. És ha ki is mutatja, mit érek vele? (Hogy mi a mennykőért szúrná belém azt a hosszú kést és hogy mi czélból darabolná fel az én drága corpusomat, arra egy pillanatig sem gondoltam. Volt is nekem akkor erre időm! Kiszabadítva magamat a beczézgető simogatás alól, dobogó szívvel és nem szégyellem megvallani: reszkető lábakkal siettem ki az utczából. Lehetőleg az utcza közepén tartottam magamat, távol az üzletek tátongó ajtaitól. Fogadni mernék, hogy soha khinai gyorsabban nem járt Fu-csau utczáin, mint én, „aggályaim és kételyeim" ezen nehéz félórájában. Mikor feljutottam a magasan ívelt „tízezeréves 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 és íme, én mégis féltem. Sőt, a mint látni lehetett, nagyon is féltem.

Évekkel ezután ismételten volt alkalmam khinaiak némely városában barangolni, például Pekingben, Tien-czinben, Sang-haiban, stb. órákon át, sőt egész napokon át barangoltam a rengeteg városok legfélresőbb utczáiban, akárhányszor késő este is. Ugyanazok a tömegek vettek körül, mint egy évtizeddel azelőtt, ugyanúgy feltűnést keltettem némely nyilvános helyen — mint egyetlen idegen — és éppen úgy hunyorogtak, mint amakkor, de azért éppen olyan nyugodtan és biztonságban éreztem magamat, mint akár a new-yorki Broadway-n, a londoni Trafalgar-Square-en, vagy a Rue des Capucinès-en Párisban. Tudniillik: megtanultam — ismerni a khinaiakat, s ezzel egyidejűleg: megbecsülni őket.

Az európaiak Khináról és a khinaiakról nyert fogalmaik következtében mindig félni fognak, ha olyan helyzetbe fognak jutni, hogy az életüket vagy testi épségüket valamely helyzetből kifolyólag veszélyeztetve gondolják. Nem lesz ugyan semmi ok reá, de azért mégis félni fognak. Még igen sokáig fönmarad bennünk, európaikban, a meggyőződés, hogy a legdominálóbb érzés, a melyet

a khinai az idegen, különösen a fehérarczú idegen iránt érez, a mérhetetlen gyűlölet. Általánosan elterjedt — de egyszersmind sajnálatosan téves — az a hiedelem, hogy az előkelők fölényes gőggel, megvetéssel és lenézéssel viseltetnek irányunkban. S ennek megvan a maga évezredek óta változatlanul fennálló oka. A khinainak ugyanis, a mellett, hogy éppenséggel nem mondható bátornak, sőt igen gyakran viselkedtek úgy, hogy „bátran“ gyáváknak mondhatók, akkor, mikor nagy tömegekben együttesen működnek, mint például háborúk, forradalmak és lázadások alkalmával, azért a maga



KINAI ÉS JAPÁN TISZTEK MÉRKŐZÉSE.

élete bámulatra méltóan csekély értékű. Az a halálfélem, vagy helyesebben az életünkért valo rettegés, a mely bennünk minden más ösztönt felülmul, a khinainál sokkal kevésbbé van kifejlődve. Hozzá vannak szokva továbbá, hogy néha aránylag csekély okból kifolyólag ezerek vesztik az életüket egyszerre, azaz ugyanegy alkalomból, vagy hogy az egyes individuum igen kis okból az életével fizet meg valamit. Ha náluk valamelyik tartományban, mondjuk a Jang-cze-mentén, rosszul ütött ki a rizstermés, vagy a szokottnál nagyobb volt a vízáradás, ezt, a mint évről-évre olvashatjuk, mindjárt két-három millió ember fizeti meg az életével. Vagy pedig: valamelyik főmandarin törvényhatósági területén olyasvalami történt, a mi a még főbb mandarin rosszalását vonta maga

után; ennek következményeképpen a főmandarin intézkedésére néhány száz ember lakol az életével, hogy elmuljon a még főbb mandarin haragja. Még egy példa: valamelyik ezredben lopás történt és a tettes nem puhatolható ki; a gyanúsított zászlóaljból öt-tíz embernek leütik a fejét és ezzel el van intézve a lopás-ügy. Vagy valamelyik apának, a kinek már van vagy két fia meg egy leánya, még egy leánya születik. Kell a mennydörgős menykőnek! A vízbe vele. Ezért van, hogy — a mint már említettük — csupán Pekingben évenkint mintegy kilencz-tízezer kitett leánygyermeket szednek össze a misszionáriusok.

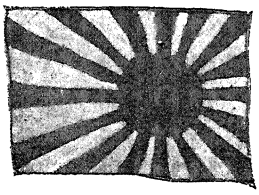
Látható tehát, hogy az élet elég olcsó. Ütéshez, vágáshoz, kiméletlen és durva bánásmódhoz, meg mindennemű más súlyos testi bántalomhoz is jól hozzá vannak szoktatva a khinaiak.

Azonban ne felejtsük el, hogy a szomszédai sem jobbak és így nem csupán az autochton hajlam folytán van bennük a kegyetlenkedési ösztön és vágy ilyen nagy mértékben kifejlődve, hanem a szomzédos nemzetektől látott példa is nagyban hozzájárul. A khinaiakkal szomszédos japániak — ezek a tudományban, iparban és kulturában annyira előhaladott „ázsiai németek“ — a vérengző harczászat és kegyetlenkedés terén nemcsak hogy versenyezhetnek a khinaiakkal, de sok tekintetben felülmulják őket. A japániak hadviselése a khinaiak és koreaiak ellen valóságos lánczolata volt a hajmeresztő kegyetlenkedésnek. Illusztrálásul íme csak egy példa.*

A kilenczvenes évek közepén rendkívül véres háború folyt vizen és szárazon a két nemzet között. Mindkét nemzet az egész flottáját mozgósította egymás ellen és a Sárgatenger sok helyen volt pirosra festve attól a vértől, a melyet a két sárga faj a „Fölkelő Nap“ és az „Arany Sárkány“ lobogója alatt kölcsönösen kiontott. Ismeretes

* A mintegy tíz évvel később lezajlott orosz-japáni háború alkalmával tapasztalt és bármely európai nemzetnek díszére és becsületére váló humánus eljárás és bánásmód, a melyet a japániak az orosz foglyokkal és sebesültekkel szemben tanúsítottak, nem czáfolja meg az itt leírt példából vonható következtetést. Ez csak azt tanúsítja, hogy a japániak a khinai-japáni meg az orosz-japáni háború közt lefolyt idő alatt ebben a tekintetetben is sokat tanultak és fejlődtek.

(és természetes), hogy a „Fölkelő Nap“ — a japáni — volt elejétől kezdve a „favorit“. A mikor szárazföldön Csi-fu, Vej-haj-Vej vagy Lü-csung-Kou közelében feltűnt egy japán zászlóalj lobogója, a khinaiaknak egész tömege, ezredek és dandárok, őrült futásban



A FÖLKELŐ NAP.
(Japán hadilobogó.)

menekültek a rettegett ellenség elől. Ez a vészszó: „jönnek a japániak!“ pánikszerű hatással volt mindig a khinaiakra.

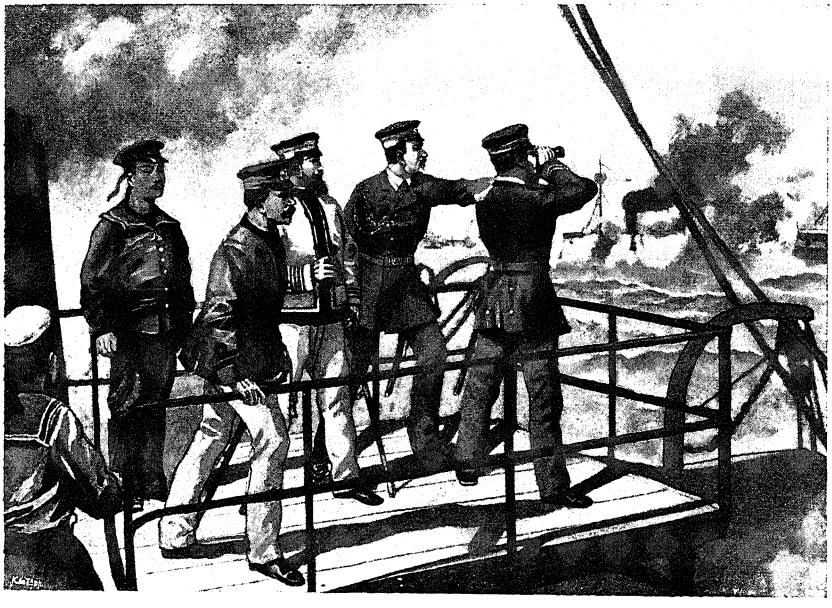
Egy alkalommal egy teljesen modernus fölszerelésű hatalmas japáni hadihajónak közepes nagyságú, gyengén pánczélozott, háromárboczos khinai hadihajó került véletlenül a — kezeügyébe. A szirtekkel, zátonyokkal és sziklákkal telehintett koreai partokon nem volt menekülése a szegény khinainak.

Futásról szó sem lehetett; a japáni hajó legalább is kétszer olyan gyors futású volt, mint a khinai. Az erős pánczéllal és hatalmas ágyúüteggel ellátott japáni ellen a régibb szerkezetű és gyengeütegű khinai föl sem vette a harczot.

A japáni hadihajón — a melynek tüzérségét német tengerésztiszt oktatta ki és vezényelte most is az ütközetben — mindjárt a találkozásnál megkezdték a tüzelést és már az első lövések olyan jól voltak irányítva, hogy a khinai hajó két helyen is léket kapott és sülyedni kezdett. A sülyedő hajó parancsnoka, egy khinai sorhajókapitány, hogy megmentse a legénység életét, bevonta a lobogóját, azaz megadta magát. A japáni azonban nem szűntette be a lövéseket, hanem valósággal rostává lőtte a khinai hajót. A khinaiak vízrebocsátott csónakokban akartak menekülni a sülyedő hajóról. A mint azonban a csónak, menekülőkkel túlzsúfoltan megrakva,

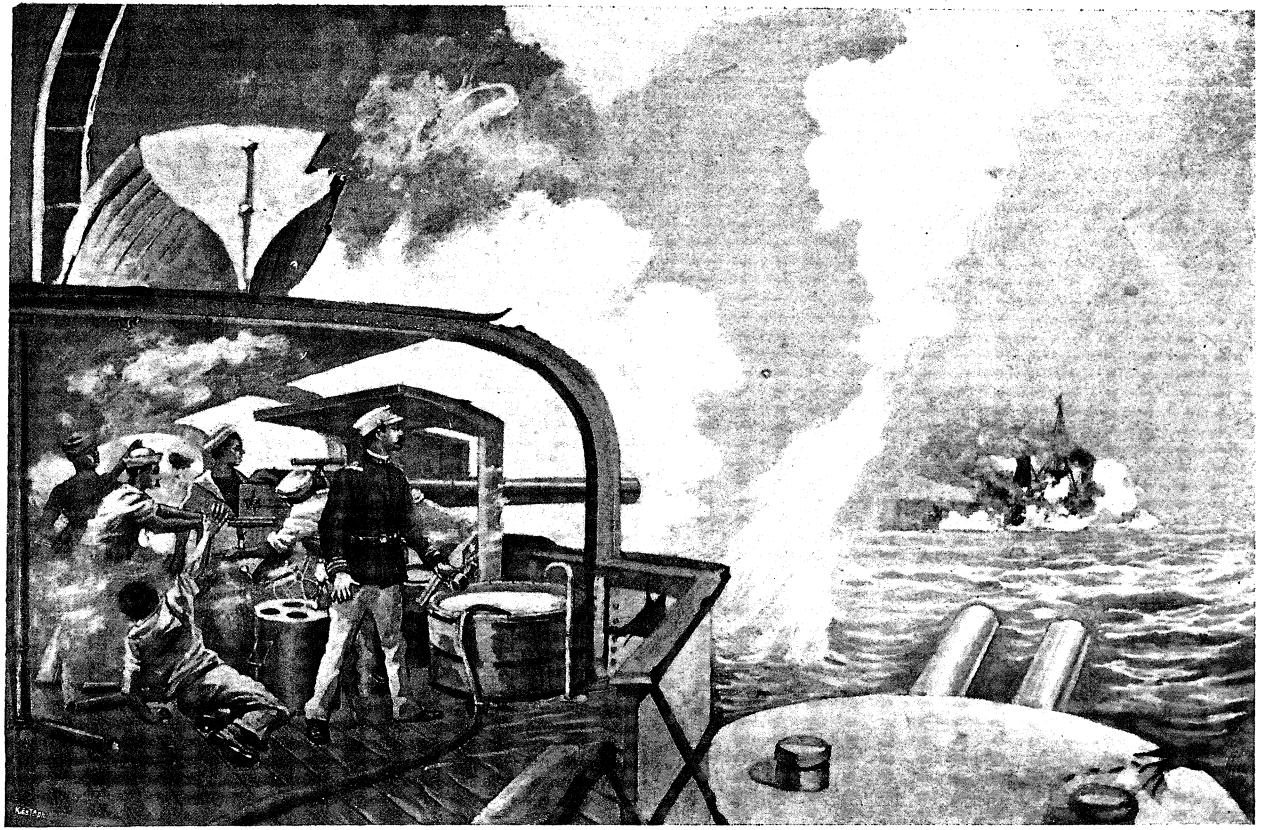
éppen a darúk és a víz között lebegett, a japániak jól czélzott lövéssel szétroncsolták a még csak a levegőben lengő csónakot. A khinaiak, nem lévén több csónakjuk, az árboczokra, a kötélhágcsókra és a vitorlarudakra kúsztak fel. Az árboczok óriási szőlőfürtökhöz hasonlítottak, a mely fürtökön minden szem egy-egy élő ember volt.

Úgy látszott, hogy az ellenség — a japániak — mégis megemberelte magát erre a szörnyűséges látványra, mert gyorsan közeledett a sülyedő hajóhoz. Egészen közel jött, mintha a csónakjait



JAPÁN HADIHAJÓ PARANCSNOKI HÍDJÁN.

akarta volna lebocsátani a menekülők felvételére, *a mint az a világ minden más tengerész-nemzeténél történik.* Mikor aztán alig volt tőle három-négyszáz méterre, akkor a japáni hajó hosszoldalával párhuzamosan állott a khinaihoz és a jobboldali ütegének valamennyi ágyújával egyszerre lövetett shrapnellel az emberekkel ellepett árboczokra. A meglepett és galádul megcsalt emberek halálhörgése és üvöltése megreszkettette a levegőt. Talán még erősebben, mint a japáni ágyúcsövek dörgése. De csak egy pillanatra. A követke-



ELLENSÉGES HAJÓ BOMBÁZÁSA.

zőben már néma csendben úszkált száz és száz embernek széttépett roncsa és foszlánya a véresre festett tengeren.*

Így szoknak a „Menny birodalmá"-ban az „Ég fiá"-nak alattvalói arra, hogy az élet semmi és a bot még kevesebb.

Ha tehát olyan olcsó az élet, ha olyan kevés jelentősége van a khinai, a hithű buddhista, a földig érő czopfot viselő embernek, hát még milyen kevés értéke lehet annak a rút fehérarczú ördögnek?! Ezért van, hogy azok a háborúk, a melyeket a khinaiak idegenek vagy egymás ellen vívtak, mindannyiszor kegyetlen vérengzéssel, valósággal az öldöklés furiájával folytak le. A Taj-ping lázadás, a mely tizenkét esztendőn keresztül fenekestül fölforgatta a rengeteg birodalmat, több emberéletbe került, mint egynémely történelmi világháború.

Hogy mily irányú és mekkora mérvű átalakulásokat idéz elő Khinában — majd valaha — az európaiak legutolsó nagyszabású hadi-ténykedése, azt majd megmutatja a jövő évszázad. Addig talán változnak a viszonyok. De akkor is lesz valami, a mi sohasem fog változni. Azzal fenyegette ugyanis a németek harczias császára — felbőszülvén követének, báró Kettellernek, meggyilkolásán, — hogy „majd megtánítja ő a khinaiakat! Egy évszázadig nem fog a khinai görbe szemmel nézni a németre." Hát ez lehetetlen. Görbe szemmel fog az nézni, a míg a világon khinai lesz meg német, mert másképpen nézni legjobb akarata ellenére sem tud!**

* Az eset autentikus. Ugyanaz a német tiszt beszélte el ezt az esetet, a ki azon a japáni hajón pattantyús instruktor volt.

** *Magyarázat a 327. oldalon lévő képhez.*

„Németek a frontra!" czímű képünk, (a melyet Röchling német festő a német császár rendeletére, helyesebben: megrendelésére festett, mert a festmény a császár tulajdonában van) egy intermezzot mutat be abból a hadjáratból, a melyet az európai, amerikai és japáni egyesített nemzetközi csapatok intéztek 1900 nyarán a khinaiak ellen. Tárgya lord Seymour angol ellen-tengernagynak említett év június havában történt kudarczának egyik mozzanata. Ez a mozzanat reánk nézve is érdekes, mert a mi tengerészeink is résztvettek benne, még pedig olyat, a mely dicsőséget hozott a mi vitéz matrózainkra.

Az egyesített nemzetközi csapatok vezetősége ugyanis azt hitte, hogy kétezer

emberből álló csapattal — a Tien-czinben horgonyozó hadihajók személyzetéből össze állított kis sereggel — három nap alatt eljutnak vasuton Tien-czinből 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 mert azon hajók után nevezték el a csapatokat, a mely hajókról származtak, „Hertha", „Gefion", „Hansa" és „Kaiserin Augusta" nevű századokra osztatott. A mi hadihajóinkról a szárazföldre vezényelt negyven-negyvenöt emberből álló csapatunk, közte néhány magyar fiú, ehhez a „hadtest"-hez osztatott be és mint különálló „csapat", a saját tisztjeinek parancsnoksága alatt, a „hadtest" élére állíttatott. A hadtest parancsnoka Usedom német sorhajókapitány volt. A csapatok partraszállása után egy héttel Seymour ellentengernagy már belátta, hogy valóságos vakutczába jutottak. Pekingig nem juthattak el az útjokat álló legyőzhetetlen nehézségek folytán; visszafelé pedig, Tien-czin felé, közben a boxerek elzárták az útjokat. A hadihajók felől 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 Lang-fongnál, mintegy hatvan kilométernyire Tien-czintől, föladják az előnyomulást és megkezdik a visszavonulást Tien-czinbe. Jóllehet már az előnyomulás is rendkívül nehéz volt a nyitott marhaszállító vaggonokban, miközben folyton javítgatni kellett a khinaiak által nagymértékben megrongált vonattestet és sokat szenvedtek a hiányos ellátás folytán, miközben minduntalan vissza kellett verniök a khinaiak támadásait, mindazonáltal a visszavonulás hasonlíthatatlanul megerőltetőbb volt. Két megerősített vasuti állomást, Lofát és Lang-fongot, föl kellett adniok és június 18-án a nemzetközi csapatok kiszállottak a vaggonokból, hogy gyalog folytassák útjokat vissza, Tien-czin felé. A mint a nemzetközi csapatok elvonultak, a boxerek azonnal fölgyújtottak valamennyi vonatot. A „Hansa"-század egyik tisztjének már előbb sikerült négy khinai hadi-dzsunkát elfoglalni. A vonatok föladása után csupán ebből a négy dzsunkából állott az egész hadtest trainje. Minden dzsunkán mintegy ötszáz embert helyeztek el a hozzájok tartozó tábori kórházzal, lőszerrel és élelemmel együtt. Ezenkívül százhetvenöt súlyos beteget és sebesültet kellett elhelyezniök. Jang-csungtól Tien-czinig az út csak huszonöt kilométer és mégis egy hétig tartott, míg a hadtest Tien-czinbe ért. Napközben 40—50° melegben csaknem megszakítás nélkül harczoltak a számukat jelentékenyen felülmúló boxerekkel és reguláris csapatok ellen; — éjjelenkint pedig, a melyek néha nagyon hűvösek voltak, tovább meneteltek. Pihenésről tehát szó sem lehetett.

Ilyen viszonyok között jutottak július 24-én Hsiku alá, a mely néhány kilométerre fekszik Tien-czintől, a Pej-ho jobb oldalán. Köröskörül égő falvak, a naptól perzselt kiszáradt fű, óriási forróság, szárazság, víz- és élelemhiány; a Pej-ho tele úszó holttestekkel. A menet élén az angolok és amerikaiak meneteltek, utánuk a németek, oroszok, olaszok, magyarok és osztrákok, a végén a francziák és japániak. 21-én kemény és véres csatát vívtak Jang-csung és Pei-csáng között, a mely utóbbi tíz kilométerre esik Tien-czintől. Ennek folytán a hadtest nagyon ki volt merülve; a sebesültek száma tömérdek volt. Ennek ellenére pihenés nélkül kellett előrehaladni egész éjen át, miután a menetelésre ez az idő volt a legalkalmasabb; a babonás boxerek ugyanis éjjel ritkán támadtak. Annál nagyobb vehemencziával rohanták meg a csoportokat a kora hajnali órákban.

Egy ilyen hajnali támadáskor történt az emlékezetes vezényszó: „The Germans

to the front!" Lord Seymour ugyanis magához szólította Usedom sorhajókapitányt helyettesét és esetleges utódját és a vele történt megbeszélés eredménye volt a vezérnek ez a 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 irigykedés nélkül fogadták a német csapatoknak ezen dicsőséges kintűntetését és a németekkel az élükön bátran és elszántan haladtak előre a döntő ütközetre. (Kár, hogy a német csapatok élén menetelő magyar-osztrák különítményt nem említik meg külön. Pedig elég drágán fizettük meg a dicsőséget; emberélettel is, meg, a mi ennél — sajnos — többet számít, pénzzel is.)

A német csapatok előhaladását tűnteti föl a mellékelt kép. Balról láthatók az égő falvak és az égő dzsunkák a Pej-hon; az előtérben, balra, a barnára perzselt fűben elesett khinaiak és sebesült angolok feküsznek; az angol csapatok előtt, a Pej-ho 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, a ki egy órával később Hsi-ku bástyáin az elsők között esett el. A németek rohama alatt vették be a nemzetközi csapatok Hsi-ku erődjét, a mely esemény aztán tudvalevőleg egészen más irányt adott az egész khinai hadjáratnak. Bizonyítéka annak, hogy Lord Seymour dta azt, hogy miért vezérli „a németeket a frontra!"

A KOREAI ZÁTONYOKON.

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, a mely mintegy 68 lábnyira fekszik a tenger színe alatt, apály alkalmával, a midőn a zátony egészen szárazon fekszik, rendkívül értékes tárgyakat lehet gyűjteni.

Küldetésünknek egyik feladata ugyanis abban állott, hogy az általunk érintett exotikus tartományokban antropologiai, zoologiai, botanikai és minerologiai gyűjtéseket eszközöljünk a bécsi cs. és kir. udvari múzeum számára.* E czélra többek között 600 liter abszolut alkoholt vittünk magunkkal még hazulról, mivelhogy a valószínűleg érintendő kikötőkben nem mindenütt számíthattunk ily czélra alkalmas spirituszra, vagy ha igen, akkor csak nagyon drága árban. Egy hadihajóra oly veszedelmes portékát, mint a milyen az az óriási mennyiségű 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 genialítással voltak ezek az óriási edények megkötözve, mutatja az, hogy azok az óriási hullámok, a melyek a Vörös-tengeren és az Indiai Óceánon, később pedig a délkhinai vizeken

* Hogy miért ne gyűjtsek a budapesti múzeum számára is, azt nem mertem akkor kérdezni.

és a Sárgatengeren végigmosták a hajó fedélzetét 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 útat, 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, a melyek czombon felül értek. Különben pedig a nagy hőségnek megfelelő fehér öltözetben keltünk útra. Az utolsó pillanatban egy fiatal kadet ajánlkozott csupa „privát szorgalomból", hogy ő is velem jön. Persze a legnagyobb szívességgel fogadtam ezt a fiatal ajánlkozót, a kiről hosszú útunk alatt gyakran volt alkalmam meggyőződni, hogy nagy érdekkel viseltetik a természettani tudományok iránt.

Elvitorláztunk a „Zrinyi" alól és végighaladtunk az előttünk horgonyzó hajók előtt. Rajtunk kívül a japáni „Depanko" és „Csokay-Kan", az amerikai „Palos", a khinai „Tay Ytn", a német „Iltis" és az angol „Firebrand" voltak hosszú sorban lehorgonyozva. A térkép segítségével könnyen megtaláltuk a kijelölt zátonyt, de mivelhogy nem állott még be a tökéletes apály, a zátonyt egyelőre sekély víz borította. Mi tehát egy darabig még föl- s alávitorláztunk, a míg végre a víz 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, körülbelül egy négyzetmértföldnyi területnek.

A talaj természetesen roppant puha volt és ingoványos. Némely helyen derékig süppedtünk az iszapba és csak nehezen tudtunk belőle kivergődni. A magunkkal hozott hosszú és súlyos evezőrudak, a melyeket éppen e körülményre való előrelátásból hoztunk el a csónakból, kitűnő szolgálatot tettek az ilyen besüppedéseknél. Ezek képviselték ugyanis azt a — szalmaszálat, a melybe kapaszkodtunk.

A mily érdekesnek igékezett a „tudományos kutatás", épp oly

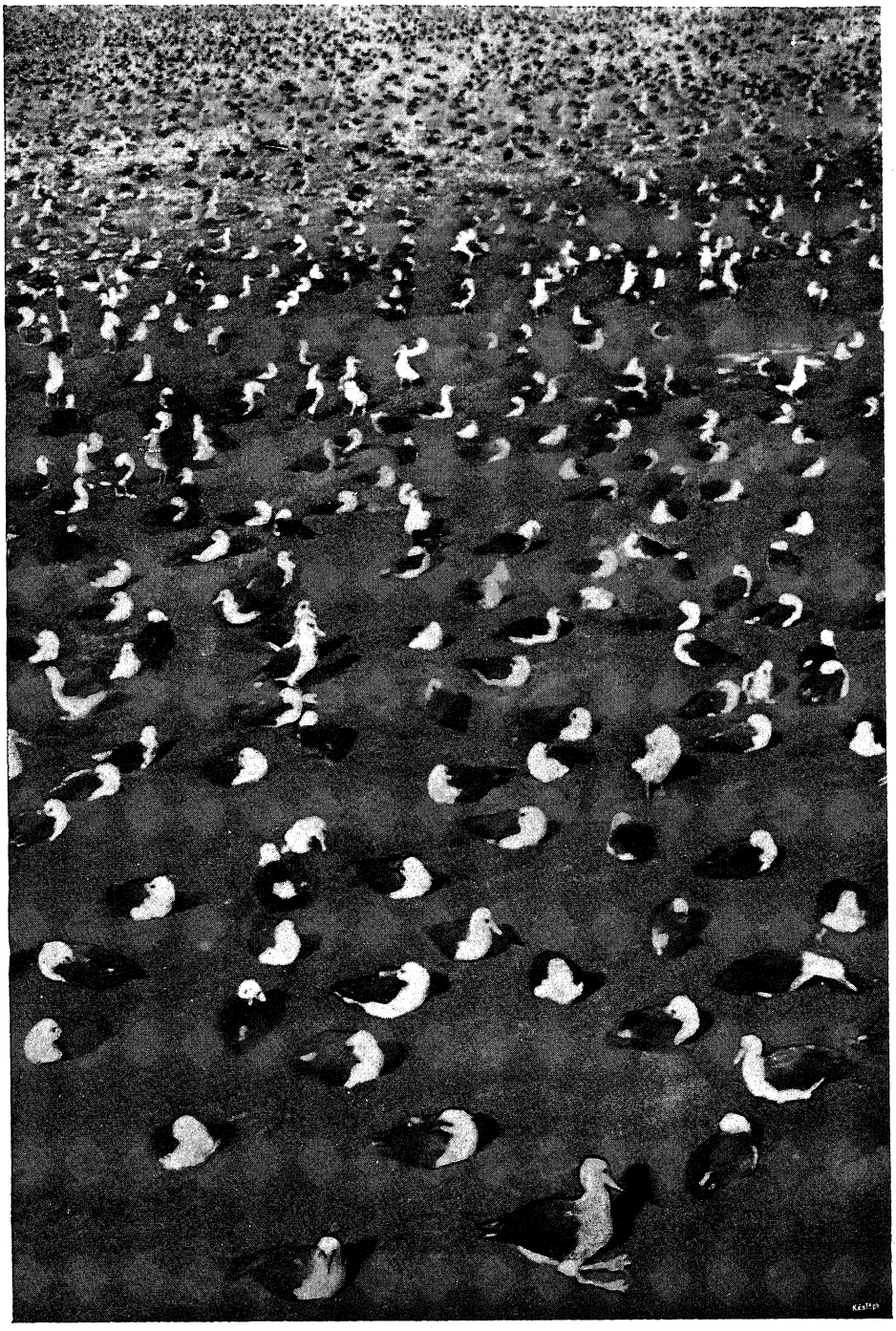
szegény volt az eredménye. Csak nagyon kevés olyan tárgyat — halakat, puhányokat, csigákat, moszatot és füveket — találtunk, a minőket már előtte, kevésbbé mélyen a tenger színe alatt fekvő zátonyokon nem találtunk volna apályok alkalmával. Éppen ez okból mindig tovább és tovább haladtunk előre a zátonyon és talán meg sem állottunk volna a tulsó széléig, ha nem figyelmeztetett volna bennünket a tenger morajlása arról az oldalról, a melyen 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, a melyet 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, a melybe nekünk haladnunk kellett, hogy a „Zrinyi"-re juthassunk. Nagy nehezen vitorlával is eljuthattunk volna, de csak rendkívül hosszadalmas lavirozás árán.

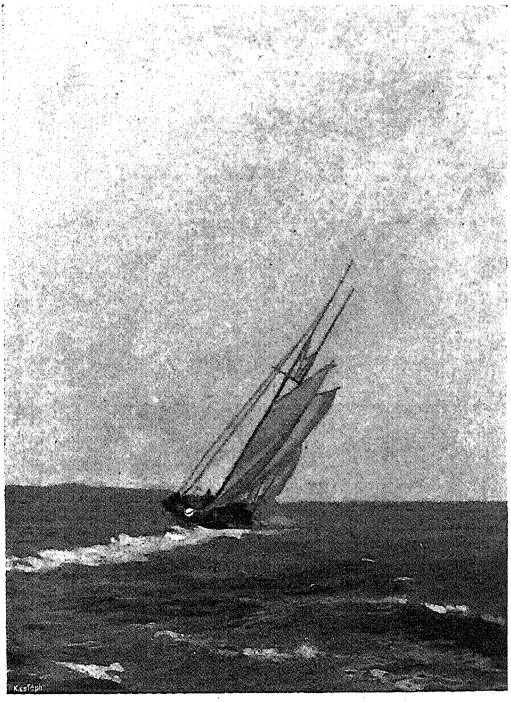
Csak azt nem tudtuk megfejteni, hogyan állhatott be a dagály már most, ily korán, mert számításunk szerint csak két óra mulva kellett volna beállani. Mi e számítás alapján úgy is terveztük, hogy még az apály alatt fogunk a hajóra visszatérni, a mi azért is könnyebb lett volna, mert az apálylyal visszafelé 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 útunkat és nemsokára elértük a zátonyhoz legközelebb fekvő japáni hajókat, még pedig elsősorban a „Csokay-kan"-t. Innen már csak két tengeri mértföldnyi útunk volt a „Zrinyi"-ig.



MADÁRVILÁG A ZÁTONYOKON.

A mint a „Csokay-Kan“ baloldala alá értünk, kis csónakunk vitorlája megcsappant és egészen lazán lógott alá az árboczáról. 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 illetlen-



VITORLÁK ALATT A DAGÁLY ELLEN.

nek“ tartottuk ezt megtenni. Mert kifeszített vitorla alatt álló csónakban evezőket igénybevenni tengerész szempontból: csúnya, „unmaritim“. (Olyanforma ez, mintha díszbe öltözött katonatiszt esernyőt tartana maga fölé.) Mi tehát nyugodtan, de egyszersmind elég könnyelműen engedtük magunkat a dagály árja által mindinkább tovahajtani abban a hiedelemben, hogy mihelyt kiérünk a „Csokay-Kan“ mellől, ismét szelet kapunk és vitorlával folytatjuk útunkat.

A japán hajó mellől ki is értünk, de már akkor a szél is megszűnt! Azáltal pedig kezdett kissé kritikussá válni a helyzet. Be-

vontuk a vitorlánkat és a két matróz evezni kezdett. Daczára erőlködésüknek, a könnyű kis jolle alig jutott valamivel előbbre a mindinkább rohamossá váló dagályáramban. A mennyi útat 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 kadet, felváltottuk őket. Friss erővel fogván az evezéshez, csakugyan előbbre is jutottunk, de csak addig, a míg „az új seprű jól sepert." Erőnk fogytával mi is többet hajtottunk oldalra, mint a mennyit nyertünk előre való haladásban és oly messzire estünk az egy sorban lehorgonyozott 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, a melyek a második bejárat oldalait alkotják. Mind a két 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 kadet meg egy matróz. Akár így, akár úgy, utat nem nyertünk, ellenben lassan, de biztosan hajtattunk kifelé. Csak addig szerettük volna magunkat egy helyen tartani, a míg 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 kadetje tréfás (és talán félig komoly) hősiességgel dicsekedett már messziről, hogy ő lesz a „tudományos expedicziónak" a megmentője. Könnyű volt neki tréfálni, mivelhogy a csónakja csaknem repült felénk, segítve a felénk rohanó dagályáram által.

A mint közelünkbe értek, átdobták hozzánk vontató kötelüket és indultunk hazafelé. Mi pedig, a kis jollében azalatt fújtuk a

tenyerünket, a melyet véresre tört fel a megerőltetett hosszas evezés.

A tudományos expedicziót megmentő kadet 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. E közben többször támadt rövid időre gyenge és kedvezőtlen irányú szellőcske. Persze, rögtön nekifeszítettük vitorláinkat oly módon, hogy legalább egy ponton tarthassuk magunkat addig, a míg a dagály egy kissé enyhébb lesz.

A mikor aztán beláttuk, hogy daczára megfeszített erőlködésünknek, feltartóztathatlanul hajt minket a dagály a meredek sziklákhoz, a hol föltétlenül elpusztultunk volna, elhatároztuk, hogy a kikötő túlsó bejárata közelében lehorgonyzott koreai dzsunkéra fogunk menekülni.

Mindkét csónakkal irányt vettünk a dzsunke felé. Annak közelébe érve, jelekkel mutogattuk a hajósoknak, hogy hozzájuk akarunk jönni és náluk akarunk maradni, a míg a dagály tart, mert máskülönben kihajt minket a nyílt tengerre, vagy szétzúz a szirteken.

Úgy látszik, 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 teendőket, a melyeket, hogy fölszállásunk sikerüljön, a legnagyobb preczizitással kellett ugyanegy másodperczben 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 lenyújtott kötelet. Csak mikor már a dzsunke közvetlen közelében voltunk és volt egy „fix“ pontunk, a mely feltűntette az áram gyorsaságát, akkor vettük észre, milyen hihetetlen rohammal hajt bennünket a dagály-áram.

Az adott vezényszóra egyszerre és ugyanabban a másodperczben végeztük teendőnket mind a négyen. A kadet 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 lenyújtott kötelet.

Meg voltunk mentve.

Néhány perczczel később megérkezett a másik csónak is és ugyanazzal a manöverezéssel belekapaszkodtak az abban ülők is a dzsunkébe. Mindkét csónakot a dzsunke magasan felkunkorodó tat-ja (hátulja) alá kötöttük, mi pedig és néhány matróz fölkapaszkodtunk egy kötélhágcsón a dzsunke fedélzetére.

Alig töltöttünk egy negyedórát a dzsunkén, a midőn a koreaiak kezdik magyarázni, hogy most már elég volt a pihenésből. Haladjunk, mert ők rögtön felvonják a horgonyukat és indulnak, a meddig a dagály tart. Ezt ők jelekkel félremagyarázhatatlanul meg tudták velünk értetni. Félvén az ellenkezés következményeitől, jónak láttuk, minél előbb megkezdeni a — „rückwärts-concentirung“-ot.

De alig volt még egy-két matróz a levezető kötélhágcsón, a koreaiak már is felvonták a horgonyukat és ezzel egyidejűleg 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 leszállani a csónakokba már nem volt elég időnk, csak annyi maradt, hogy legugrálhattunk a csónakokba. A két csónak, a mely biztonság okáért egymáshoz volt kötve, hosszoldalukkal összenyomódtak, az evezők egy része a vízbe esett, az egyik árbocz letörött;

egy matróz ugrás közben a két csónak közé zuhant és belekapaszkodott az egyik csónak peremébe. Ugyanabban a perczben a két csónak összeütődött és összezúzta a kapaszkodó matróz ujjait. Az én jollémnak 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 können 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, a mely 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 prüsszögés és zakatolás ütötte meg a fülünket. Mindjárt sejtettük, hogy e kellemes hangokat az érettünk küldött gőzbárka okozza.

Úgy is volt, a mi keresésünkre küldötte ki az első tiszt, a ki — „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, árboczrudakról és a matrózujjakról való beszámolást.

Szerencsémre az „Iltis“ német korvetta tisztjei voltak nálunk vendégségben. Minthogy már körülbelől két órát töltöttek nálunk, a pohárszekrény pedig már tele volt — üres palaczkokkal, a beszámolás minden komolyabb következmények nélkül esett meg.

KIKÖTŐI ÉLET.

Valamennyi nézet között, a melyet a szárazföldi ember a tengerészéletről táplál, alighanem az a legtévesebb, a melyet a kikötőkben töltött napokról alkot magának.

A legtöbb azt hiszi, hogy mihelyst a hajó a kikötőbe ért, az ember kapja a podgyászát, partra száll és még csak feléje sem néz a hajónak az indulásig.

Az utazó közönség tényleg így cselekszi. Ezeknek a legnagyobb része, ha ugyan nem mindnyájan, a megérkezés napján már kora reggel talpon van. Felöltik az ünneplő gunyájukat, türelmetlenül végig olvassák hamarjában az illető kikötőről szóló Baedeker-czikket és fölfegyverkezve napernyővel, parafa-sisakkal, revolverrel, bottal meg látcsővel, kiállnak a fedélzetre. A horgony még jóformán nincs is a fenéken, már seregestül tódulnak a hajó köré jövő csónakokba. Ha aztán elérkezett az indulás ideje, akkor szépen visszaszállingóznak a hajóra és a legjámborabb béketűréssel nekiadják magukat a hosszú út unalmainak.

Egészen másképpen áll ez a hadihajók személyzetével.

A hadihajók a legtöbb kikötőben a kiszálló helytől vagy a rakodóparttól nagyon távol, néha több mértföldnyire horgonyoznak. Ennek oka részben a hadihajók mély járata, másrészt pedig a hagyományos ettiket, a mely megtiltja a „polgári“ hajókkal való közelebbi érintkezést és arra ítéli, hogy tiszteletet gerjesztő távolban tartsa magát a „plebs“-től, a kereskedelmi hajóktól.

Tehát már a nagy távolság maga is olyan körülmény, a mely a hajó elhagyását és a partra szállást megnehezíti, vagy legalább kellemetlenné teszi. Ez azonban még hagyján. A ki a partra akar szállani, az úgy van vele, mint a ki rendezvousra siet; az nem ismer akadályt, hanem megy mindenáron.

Sokkal nagyobb akadály azonban a — szolgálat. Hadihajón ugyanis soha sincs olyan sok tennivaló, olyan lázas munkálkodás, mint a kikötőbe érkezés első napjaiban. Ilyenkor minden embernek bőven kijut a magáé és nagyon furcsa szemmel nézik a „felsőbb hatóságok" azt a szerénytelent, a kinek a temérdek munka között eszébe jut, hogy — szárazföld is van a világon.

Nagy sürgés-forgás van ilyenkor a hajókon.

Mindenekelőtt jön a territoriális „salut", ez a nagyon czeremoniális jelenet, a mely a gyakori ismétlődés ellenére is, mindig szép és érdekes. A mely perczben lezuhan az óriási horgony, ugyanazon pillanatban leeresztik a hajó két oldalán azokat a nagy, vitorlarúdszerű gerendákat, a melyek a hajó két oldalán mint két kinyújtott kar állanak a víz színe fölött. (Ezekhez kötik ugyanis a vízre bocsátott csónakokat s ezeken száll be a legénység a csónakba, vagy jön onnan a fedélzetre.) Evvel egyidejűleg s ugyanabban a perczben, a kürt szavára fegyverbe lép az őrség, a pattantyúsok pedig fölszerelik és megtöltik az ágyúkat; a főárbocz csúcsára felvonják az illető ország lobogóját (felgöngyölt állapotban) és a mint az említett rúd eléri a vízszíntes fekvést, megrántják azt a kötelet, a mely a felgöngyölt lobogót tartja. Ez felbomlik, egyet pattog a levegőben és ugyanazon pillanatban dördül el az első lövés, a melyet pontosan kimért öt másodperczenyi időközökben követ még húsz lövés.

A „salut" után vízre bocsátják azokat a nagyszámú súlyos csónakokat, melyek az út tartama alatt a csónakdarukra voltak felhúzva vagy a fedélzetre be voltak emelve. A nagy csónakoknak vízrebocsátása olyan nehéz munka, hogy többnyire a hajó egész legénységét igénybe veszi.

Ezután következik az úgynevezett „kikötő-toilette", a mely

talán több munkát és időt vesz igénybe, mint a bálba készülő hölgy toilettje. Tudniillik az út alatt meglazult kötélzetet egyenkint hozzák rendbe. Hogy mennyi munkába kerül az, a míg a százakra menő köteleket, a melyeknek egy része karvastag és hatvannyolczvan méter hosszú, feszesre húzzák, olyan feszesre, mint a megfeszített húr, azt el lehet képzelni. A komplikált gépeket, kazánokat és az ezeket összekötő temérdek csövet tükörfényesre tisztítják. Hogy mily kinos gonddal tisztogatnak a hadi hajókon minden részecskét, legyen az a gépeknél, az ágyúknál, vagy akár a hajókórházban, mutatja az, hogy mikor a parancsnok hajó-szemle alkalmával fehér keztyűs kezével végig tapogatja azokat, a fehér keztyűnek mocsoktalanul kell kiállania a vizsgálatot! A vitorlákat felgöngyölik a rudjaikra és bevonják vászonburkolattal; a hajót gondosan megmossák kívül és belül! ugyanígy a csónakokat is és száz meg száz olyan apróságot végeznek, a melyeket nem is lehet leírni.

Ugyanekkor kisebb mérvű népvándorlás indul meg a hajó körül. Mindenekelőtt jönnek a kikötő egészségügyi hivatalnokai, a kik szigorú vizsgálat alá veszik a hajót, hogy nem hurczol-e be valami ragályos betegséget és hogy rendben vannak-e a papirjai? A legkisebb gyanúra — quarantaineba helyezik a hajót, a mi bizony nagyon keserves állapot. Az ilyen hajónak fel kell szednie a sátorfáját, tudniillik a horgonyát és a kikötőnek valamely félreeső részében kell meghuzódnia. Ott felhúzza a quarantainet jelző sárga lobogót és a míg az a gyászos lobogó az előárboczon leng, addig a hajó ki van zárva minden érintkezésből.

Ha azonban nincsen semmi baj, akkor jöhetnek a konzulátus hivatalnokai, a kik a legkedvesebb és legtürelmetlenebbül várt vendégek. Ők hozzák tudniillik a postát, a melyet néha már hónapokkal előbb küldöttek el hazulról. Jönnek továbbá a már horgonyon fekvő hadihajók tisztjei, a kik az illető parancsnok nevében „gratulálni" jönnek a szerencsés megérkezéshez és felajánlani az esetleg szükséges segítséget.

Azután jönnek kereskedők, alkuszok, ágensek, kufárok, a kik

szenet, olajat, élelmiszereket, konzerveket és más árúczikkeket ajánlanak föl. Jönnek a honfitársak, a kik már hetek óta türelmetlenül várják a már jelzett hajó megjöttét. Mindnyájan meghívót hoznak és mindnyájan azt hiszik, hogy ők lesznek az elsők, a kiket meg fognak látogatni. A hajó körül egész csónaktábor van; mindegyike hozott valamit, mindegyiknek van valami eladni, mutatni, kérdezni vagy kérni valója. Mindannyi kiabál, liczitál, lármázik és mindenki első akar lenni.

*

Néha napok is eltelnek, míg az embernek alkalma nyilik a hajóról eltávoznia. Előbb nem lehetett, mert a hajón tartotta az őrség, az inspekczió, vagy az exercirozás, továbbá a hivatalos látogatások és meghívások elfogadása és visszaadása, stb. Ezeknek az elvégzése után mehet kiki a maga dolga után — szabad idejében.

Mint említettük, némely kikötőben a hajók nagyon messze horgonyoznak a kiszálló helytől. Megjegyzendő, hogy némely kikötőben viszont a legkellemesebb közelben horgonyoznak, úgy annyira, hogy a fedélzetről kényelmesen lehet gyönyörködni a parton folyó nyüzsgő életben. Pl. Barcellonában, Messinában, Sanghaiban oly közel feküdtünk, hogy tisztán kivehettük a parton járókelők arczát. Palermóban és Maltában egy ugrással künn lehetett volna az ember a rakodóparton.

Ez azonban kivételes helyzet. Többnyire mértföldeket kell megtenni apró kis csónakon, mig az ember szárazföldre ér, mint például Dsiddahban, Singaporeben vagy Montevideoban. Csemulpo kikötőjében, Koreában nem kevesebb, mint három mértföldre feküdtünk a várostól.

Természetes, hogy ilyen távolságok mellett néha a legelhatározottabb szándék mellett sem lehet a partra menni; még akkor sem, ha az ember az unalomig jólakott a hajóélettel. De nem a kedv hiánya miatt, hanem azért, mert a hullámzás olyan nagy, hogy istenkisértés lenne csónakot a vízre bocsátani.

Nagyon drágán kell néha megfizetni azt az amúgy is kétes szárazföldi mulatságot. Eltekintve minden mástól, nem valami kellemes állapot, mikor az ember meg van híva például a kormányzóhoz vagy admirálishoz és ennek megfelelően öltözködvén, már a beszálláskor végig mos rajta egy hullám; az út tartama alatt néhány másik hullám; a kiszállásnál pedig — nem számítván ki az emelkedés és sülyedés idejét egy — tizedmásodperczre — nyakig merül a vízbe. Addio bál, addio mulatság! Az ember visszaül a csónakba, haza evez a hajóra és a bál vagy az estély gyönyörei helyett gondolkozhatik a felett, hogy:

Schönes Leben
Ist des Seemanns Leben . . .

Némely kikötőkben normális viszonyok között is olyan hullámzás van, hogy a csónakközlekedés életveszélylyel jár, mint például Bombayban, Madrasban, Durbanban vagy Annapolisban. Ha már most az ilyen kikötőben a rendes nagy hullámzáshoz kis viharocska is hozzájárul, akkor nemcsak a csónakközlekedés van tökéletesen megszakítva, hanem maga a hajó is a legnagyobb veszélyben forog, miután ki van téve annak, hogy a szél- és hullámoktól hajtva, nekimegy a partnak vagy valamelyik zátonynak.

Ki nem emlékszik arra a drámára, a mely több évvel ezelőtt Samoa szigetén, Apia kikötőjében játszódott le, a mely alkalommal három német, egy amerikai s egy angol hadihajó egyszerre ment tönkre.

*

Egy alkalommal mi is nehéz napokat töltöttünk egy kikötőben. Sokan lesznek talán, a kik még emlékezni fognak az „Ertogrul“ török fregatte gyászos sorsára, a mely Japán partjain a délnyugati sziklás vidékeken ment tönkre. A hajó hatszázötven emberéből ötvenkettő maradt életben, a többi elpusztult a hajótörés színhelyén. (Néhány hónappal az „Ertogrul“ sülyedése után Hong-kongban találtuk ezt az 52 menekültet, a kiket a gavallér japáni császár

két fregatton: a Hi-Yein és a Kon-ghon küldött haza Konstantinápolyba.)

Ugyanaz a tájfun, mely tönkretette az „Ertogrul"-t, a mi korvettánkat Észak-Khinának egyik kikötőjében, a Pecsili-öbölben fekvő Csi-fuban érte utól. Minket ugyan a forgó viharnak csak a peripheriája — a szárnycsapásai értek utól, hanem azért kegyetlenül megczibált minket is.

Mindjárt megérkezésünk napján, reggel kiment a gőzbárkánk, hogy a hajóra hozza a konzulunkat. A gőzbárkával kiment a számtiszt is, hogy magával hozza a megérkezett postát. Dél felé már a vihar is kitört rettenetes, elképzelhetetlen dühvel. Az előbb még sima tenger néhány óra mulva fel volt kavarva. A két horgonyon fekvő korvettánk eszeveszettül hánykolódott. Nem emlékszem reá, hogy a nyílt Oceánon ennél nagyobb mérvű hánykolódást láttam volna.

Megérkezett a gőzbárka, benne a konzul és a számtiszt, meg a posta. A mint a bárka a hajó közelébe ért, látható volt, hogy a benne ülők kiszállása teljes lehetetlenség. Még az ilyen alkalmakkor szokásos eljárás, hogy tudniillik a csónakot a benne levőkkel együtt húzzák föl a csónakdarukra, ki volt zárva. A bárka közel sem jöhetett a hajóhoz, mert szétzúzódott volna ennek a bordáin. A hullámzás olyan erős volt, hogy a közelünkben uszó bárka eltűnt a szemünk elől a bárka és a hajó közzé feltornyosuló hullámok mögött.

A gőzbárka vezetője parancsot kapott, hogy menjen vissza a partra, szállítsa ott ki a konzult és maradjon ő is künn a bárkával, míg a vihar lecsendesül. A bárka irányt vett a partnak és eltűnt a feltornyosuló hullámok mögött.

Mintegy két óra mulva visszatért a jelentéssel, hogy künn a parton a hullámok toronymagasságra csapódnak fel. Kiszállásról ott szó sem lehet; ott még rosszabb a helyzet, mint itt, a hajó közelében, mert itt több tér van a manöverezésre.

A csónakban levők egy része görcsösen kapaszkodott a padokba, míg a másik része a becsapott vizet meritette ki a csónakból.

A csónakban fekvő konzult leverte lábáról a tengeri betegség. Nagy kínokat állhatott ki a szegény ember, a ki a veszedelmes hullámzás ellenére a bárkába merészkedett szállani, csakhogy néhány kellemes órát töltsön honfitársai között.

A bárka kormányosa — kiválóan derék kormányos altiszt — újabb parancsot kapott. Menjen vissza a part közelébe, szólítson magához egy khinai sámpánost; a sámpánt kösse a bárka mellé és helyezzék át a konzult a sámpánba; a sámpános aztán dobassa magát, azaz a sámpánt a megfelelő hullámmal a szárazföldre. Ha szét is zúzódik, nem tesz semmit; majd megtérítik neki. Ő pedig — a kormányosaltiszt — vigyázzon magára és tartsa a bárkát, a meddig lehet.

— És vigyázzon a postára, — kiáltottunk mi többiek utána.

A művelet sikerült. (A csi-fuiak híresek arról, hogy kiválóan ügyes tengerészek.) A sámpán, benne a konzullal, szerencsésen a partra ért. A sámpán ugyan forgácsokra zúzódott, a benne ülőknek is lement a bőr a tenyerükről meg az arczukról, de hát az nem számít ilyenkor.

Másnap bejött a kikötőbe néhány hajó, a melyeket a tayfun künn ért a tengeren. Köztük volt a franczia „L'Aspic“ is. De minő állapotban! Az árboczok felső része le volt törve, a még megmaradt vitorlái rongyokká voltak tépve; a csónakdaruk üresen állottak, a csónakjait mind leseperte az orkán. Hetekig kellett Csi-Fuban horgonyozniok, a míg némileg helyrehozhatták havariájukat.

Csi-fuban töltendő napjaink meg voltak számlálva. Sietnünk kellett, hogy a legközelebbi kikötőbe megérkezhessünk a programmban kijelölt időben. Ez a legközelebbi kikötő Csemulpo volt Koreában. Az ott töltendő idő néhány hétre volt kitűzve és miután tudtuk, hogy Koreának elhagyott kikötőjében szükségleteinket nem fedezhetjük, elláttuk magunkat Csi-fuban mindazzal, a mire ott szükségünk volt.

Igen ám, de hogy vegyük fel azt a temérdek szenet, olajat élelmiszereket, stb. ilyen hullámzás mellett.

Igaz, hogy a vihar nagy mértékben lecsendesült, de a felkavart tenger nem akart elpihenni. A hullámzás még most is óriási volt.

Várnunk azonban nem lehetett tovább, miután a koreai udvarnál a korvettánk megjelenése már ki volt tűzve és a parancsnok minden áron meg akart jelenni a kitűzött időben.

Tehát csak rajta; elő azokkal az élelmiszerekkel, meg a szénnel, úgy, a hogy. És megindult a hajórarakás. Olyan látványosság volt ez, a minőhöz hasonlót czirkuszokban sem produkálnak.

Mintegy tíz-tizenkét hosszú csónakon hozták a hajó alá a megrendelt kőszenet és élelmiszereket, (élő barmokat). Az egyik oldalon a szenet vették fel, a másikon az élelmiszereket. A csónakokat távol kellett tartani a hajó falaitól, különben szétzúzódtak volna ezeken, másrészt pedig olyan közel kellett jönniök, hogy a tárgyakat át lehessen emelni a darukra felkötött csigákkal.

A hajó két oldala mellé egy-egy csónak állott. A többi addig tiszteletteljes távolságban maradt és dióhéjként tánczolt a hullámokon. A hajó mellett levő csónakok néha olyan magasra vetődtek föl, hogy a fenekükkel magasabban feküdtek a hajó pereménél és a legközelebbi perczben — mialatt a hajó átdűlt a másik oldalára — a csónak egészen eltünt a szemünk elől a mély hullámvölgyben. Abban a pillanatban, a midőn a csónak egyenlő magasságban állott a hajó párkányával (peremével), dobtak át a csónakból egy borjút, egy disznót, egy köteg szénát, egy zsák burgonyát, kétszersültet az egyik oldalon, egy zsák szenet és egy hordó olajat a másikon.

A legénységünk, a nehéz és veszélyes munkához szokott matrózok, bámulattal és elismeréssel nézték a vakmerő ficzkók működését.

Késő éjjel volt már, mire vége volt a veszedelmes munkának, a mely egyike volt a legérdekesebb látványoknak, a melyeket eddig láttam.

A munka bevégeztével a szállító, egy hamburgi német, beseperte a szállítmányokért járó néhány ezer mexikói dollárt, csengő ezüstben. Kíváncsiak voltunk reá, hogy hogyan fog ez az öreg ember — hatvanon felül volt — a nehéz pénzes zacskókkal a hajóról csónakba szállani.

Kiállott a hajó párkányának külső oldalára, arra az erős vaslapra, a melyhez az árboczokat oldalról tartó drótkötelek és kötélhágcsók vannak erősítve és odaszólította a sámpánok egyikét. A mikor a sámpán egy magasságra jutott a hajó párkányával, beledobta egyenkint a zacskókat, a legközelebbi emelkedésnél pedig ő maga is megtette a veszedelmes ugrást. Ez aztán „salto mortale" volt a szó szoros értelmében.

— Good night, gentlemen! A pleasant voyage! kiáltotta vissza. És az öreg ember neki ment csónak-flottájával a sötét, háborgó éjnek.

*

Hogy némely nemzetekben az egyes osztályok bizonyos kiváló ügyességet fejtenek ki, a mely ügyesség lényegesen eltér fajbeliök tulajdonképeni foglalkozásától, ezt bebizonyították a rodusi zsidók, mint kiválóan vakmerő, bátor — tengerészek. Midőn az angol flotta közép-tengeri diviziója blokád alatt tartotta a syriai partokat, a rodusi zsidók fényes bizonyságát adták annak, hogy páratlanul vakmerő hajósok. Az angol divizió ugyanis két részre volt osztva; az egyik Rodus városának nyilt kikötőjében horgonyzott, a másik pedig a szomszédos közeleső szárazföldi kikötőben, Marmaricában. A két divizió közt igen élénk postaközlekedést tartottak fenn csónakok útján. Ezen a helyen azonban a tenger nagyon viharos szokott lenni, különösen a téli időszakban, a mely időre a flotta blokádja esett. Hogy ne kelljen a legénységből naponként egy-két csónaknyi legénységet nélkülözni, a rodusi divizió tengernagyja a rodusi zsidó hajósokat alkalmazta erre a czélra, a kik teljes mértékben kiérdemelték a tengernagy megelégedését. Különösen nagy szolgálatokat tettek neki akkor, a mikor olyan erős viharok dühöngtek, hogy az angol csónakokat nem lehetett a tengerre bocsátani. A rodusi zsidó hajósok a legdühösebb viharok alkalmával is híven teljesítették a magukra vállalt kötelességet. Sokan vesztették ugyan életöket a nehéz misszióban, de azért a marmaricai angol divizió pontosan megkapta a maga postáját.

Persze nem minden kikötőben telnek ilyen nehezen a napok. Sőt ellenkezőleg, a legtöbb kikötő igen sok élvezetet nyujt az embernek. A rövid idő tudatában az ember felhasználja minden szabad perczét és úgyszólván tömörülten élvez mindent, a mi számára kinálkozik.

A szárazföldi embernek nagyon kevés fogalma van a hosszú tengeri út fáradalmairól, de még sokkal kevésbbé képes magának fogalmat alkotni a kikötői „gyöngyéletről",

Megjegyzendő azonban, hogy a tengerésznél szerényebb igényű ember nincs. Azok a jelentéktelen csekélységek, a melyeket a szárazföldi ember tekintetbe sem vesz, nem is élvez, mert a megszokás következtében nem tudja megítélni, hogy az, a mije van, a mi rendelkezésére áll mindig, mindenütt és minden körülmények között — néha hiányoznék is neki, a tengerésznek az mind valóságos élvezet.

Ugyan kinek jutna eszébe odahaza a pohár friss víznek örvendeni, egy csésze tejnek, egy darabka friss húsnak vagy az egyenesen fekvő ágynak? Ugy-e, senkinek. De élne csak az illető néhány hónapon keresztül konzervekkel, hordóba páczolt disznóhússal, innék hónapokon keresztül 30° meleg destillált vizet és épen ilyen meleg poshadt sört és nyulós bordeauxit, törnék csak belé egy-két foga a kőkemény kétszersültbe, vagy feküdnék éveken keresztül háromnegyed méter szélességű ágyban, a mely nappal szófa, szekrény és asztal is és a melyen néha heteken át úgy hánykolódik, mint kis gyermek a bölcsőben, a melyet rosszlelkű dajka mérgesen ringat — de megtanulna az illető szerény igényűvé lenni.

— — Hetekig tartó rendkívüli viharos út után késő este megérkeztünk Gravosába, Dél-Dalmácziának egyik kikötőjébe, Ragusa mellett. Esztendei távollét után ez volt az első „hazai" kikötő.

A ki tehette, azaz a kinek a szolgálati viszonyok megengedték, kiment a szárazra. A parancsnok, tekintettel a láthatólag élénk lelkesedésre, a melyet az első „hazai föld" gyakorolt reánk, nem tett nehézségeket, jóllehet már nagyon késői est volt.

Vízre bocsátottak számunkra egy csónakot és vígan eveztünk be Gravosába. Itt kocsikat kerítettünk és vágtattunk be a közeli Ragusába. A város már kihalt volt; az üzletek, vendéglők zárva voltak.

Nem tesz semmit. Neki mentünk a legelső vendéglőnek, mely utunkba akadt. Az „Al buon pastore“ volt. Felzörgettük a személyzetet. Fiatal csinos leány, a pinczérleány jött elénk. Általános halloh és hurrah!

Én sohasem voltam előbb ebben a vendéglőben és sohasem láttam előbb ezt a leányt. De az első pillanatban, a mint megláttam csinos, kerek arczát, szép barna szemét és a széles hajfonatot a fején, megismertem benne a — magyar leányt, az egész kerek föld legkedvesebb és legcsinosabb teremtéseinek egyikét.

— Eszem a zuzáját, gyönyörű kis földi! Van-e valami vacsorára?

Képzelhető a leány meglepetése, a kit álmából zavart fel hat ismeretlen tengerésztiszt és a kiknek egyike édes magyar nyelven szól hozzá és ráadásul magyarosan meg is ölelgeti hamarjában.

— Vacsora? Biz az nincs. Ilyen későn sohasem jönnek mi hozzánk. Hát az urak honnan jönnek?

— Sose kérdezze azt, Juliska lelkem. — Katiczának hívják? Hiszen az majdnem mindegy: Juliska, Katicza. No hát, Katicza lelkem, sose kérdje, hogy honnan jövünk, hanem adjon nekünk valamit enni, meg inni.

— De nincs ám semmink!

— Ej, dehogy nincs. Hát nem maradt semmi az ebédről, vagy a vacsoráról?

— Valami maradék van, de azt nem merem ilyen uraknak adni.

— Sose féljen tőle. Mondja csak, hát mi van?

— Hát maradt egy kis káposzta, meg van virsli . . .

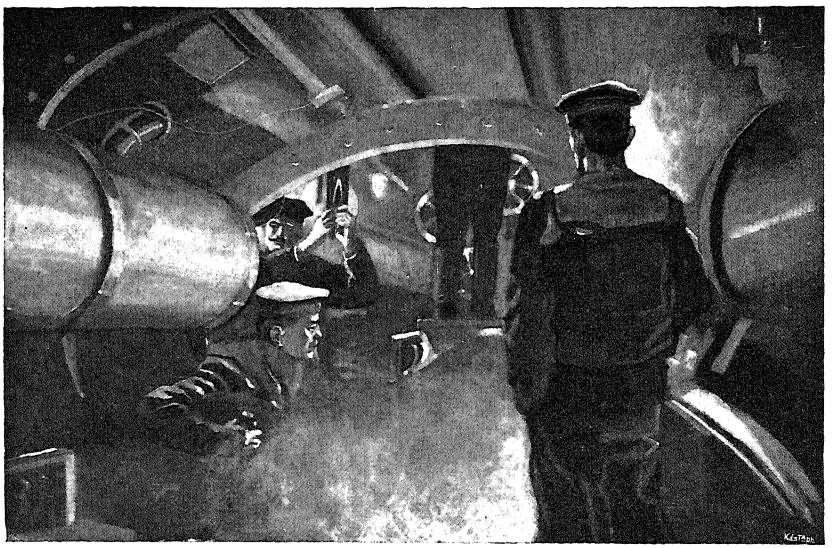
— Tyüh! Káposzta, virsli! Hát még? Egy kis friss barna kenyér csak akad, meg egy pohár sör?

— Hát persze, hogy az is van. Aztán meg tudok ám palacsintát sütni, — mondá a kis leány egészen boldogan, hogy ilyen nem képzelt örömet okoz nekünk az ő jelentéktelen dolgaival.

— Katicza lelkem, aranyos kis földim, hiszen maga valóságos lukullusi lakomát rendez nekünk!

Tolmácsoltam társaimnak felfedezésemet. Nagy volt az öröm. A csengő borravaló már jóelőre kézbesíttetett és hálásan lőn megölelgetve a kis barna teremtés.

És csaptunk magnum áldomást a maradék káposztával, a maradék sörrel, meg a friss barna kenyérrel!



A GÉPHÁZBAN.

AZ ORVOS A TENGEREN.

Egy flottagyakorlat alkalmával valamely délelőtt lenn voltam hajónk gépházában. Mindennapi látogatásomat a gépeknél részben kíváncsi tudásvágyból tettem, a mennyiben rendkívül érdekeltek a legmodernebb gépkolosszusoknak impozáns dimenziói, geniális apróságai és ezeknek bámulatos együttműködése, részben pedig azért voltam lenn, mert a hajó-egészségügyi szabályzatok értelmében — „muszáj“ volt.

Hajónk — a „Leopard“ torpedóvadász“ — „teljes gőzzel“ száguldott tova, a mi tengerész-nyelven annyit jelent, hogy a gépek a legmagasabb fokra csigázott erőkifejtéssel működnek. Daczára a megszokásnak, egy ily kolosszális méretű gép teljes erővel való működése közepette kábítólag, csaknem megdöbbentőleg hat a laikus szemlélőre, a kinek szemében minden egyes henger, kerék, tranzmisszió, szellentyű, stb., a mint ott prüszkölve, zakatolva és sisteregve zúg és csattog, a rejtélyesnek, az ismeretlennek csodaszerű erejével hat.

Mivelhogy tompa, zúgó morajon kívül egyebet nem hallottam, a géprészeknek pedig — elhelyezésüknél fogva — csak azon részeit láttam, a melyek közvetlen előttem voltak, annál inkább feltünt, a mint látom, hogy a gépészmérnök több ízben szólítja magához, intéssel vagy fütytyel, hol az egyik, hol a másik altisztet, a kik valamelyik távolabb eső zúgban voltak a géppel elfoglalva, és „sugva“ 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, zűrzavaros és innen át nem tekinthető komplexusban éppen az a csap, vagy az a szellentyű nincs rendben, a mikor azt ön innen nem is láthatja és így a hibás működését nem veheti észre?

— Nem látom, de — hallom! — felelé.

— Hallja? Hiszen én egy tompa, zúgó, egyhangú morajon kívül — a mely mindenesetre túlharsogja a mi kiabálásunkat — egyebet nem hallok; ön pedig hallja, hogy száz meg száz részecske közül éppen az a kis apróság nem végzi jól a dolgát?

— Mielőtt felelnék önnek erre a kérdésre, — 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, a kinek 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: serczegés, búgás, fütyülés, hólyagos zörej, fúvás, ékelt hang. Az egyik orvos hallott nedves zörejt, a másik apró hólyagos zörejt, szóval: egész concerteket. 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 serczegést, 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, a hol én teljességgel semmit sem hallok; itt pedig, a gépnél, ön nem hall egyebet zúgó morajnál, olyanformát, mint a mikor az ember a szélben odatartja a fülét a telegráfrúdhoz. Én pedig, a mérnök, hallom, hogy itt minden részecske él, mozog és hangot ad. Az egyik súrol, 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“, „cyanotikus“ és „icterikus“ színekről a sötét hajó-kórházban, a hol én alig voltam képes egyáltalában kivenni valamit a homályban. Ön milligrammokra osztja a gyógyszereket és késsel nyugodtan csinálta meg a metszést akkor, a mikor 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 sajátszerű 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, a melyről — tekintettel a minuciósus precisításra — szó sem lehet a tengeren, a lehető legnehezebb körülményekhez van kötve diagnosztikai szempontból tekintve épp úgy, mint a therapiára nézve.

Először is — és kivált eleinte legfőbbképpen — azért, mert az orvosnak önmagával elég baja van, a mikor először jut a tengerre és a míg tökéletesen megszokja az új elemet, a míg megtanulja magát teljesen akkommodálni 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, a ki 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 hosszú 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, a ki átlag véve 24—25 éves korában kerül a tengerre, és a ki nem játszva, apránként lesz a későbbi „tengerálló", 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.

Figyelembe veendő továbbá az a lényeges különbség, a mely az orvos és a tisztikar műveltsége és nevelése között fennáll. Nem quantitative értem, hanem qualitative. E különbségnél fogva — és még azért is, mert a bajtársias viszonyt, a mely a tisztikar között már növendék-koruk óta áll fenn, neki a személyiségével kell megnyernie, igen sokszor kiküzdenie, — 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 francziát értem, hanem a specifikus 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, a melyen él — és esetleg halnia kell, — ne legyen ránézve idegen.

Számolnia kell azzal a sajátos felfogással és követelménynyel,

a melyet az illető hajó tisztikara a hozzája beosztott orvos egyéni tulajdonságai, de főképpen orvosi modora irányában támaszt. 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 ezekhez a követelményekhez. Ugyanígy kell tennie a hajó-

MATRÓZ-NÖVENDÉK.

orvosnak 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 állít be 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 régi orvos helyét. (A megcsontosodott hagyományú 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, a melyből 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 megszívleltem a gyöngéd figyelmeztetést és szigorúan alkalmazkodtam az ott uralgó felfogáshoz és követelményekhez. „Katonásan és röviden" végeztem a betegekkel, nem sokat„ nagyképűsködtem" és „tengerész-határozottsággal" egy-kettőre készen voltam a betegről (vagy csak „a betegnek lenni kívánkozóról") táplált véleményemmel; nem mulasztván el azonban nagyon, de nagyon vigyázni arra, hogy — „valami baj ne történjék".

Innen néhány hónap mulva, vagy egy év után átkerültem egy másik hajóra, szolgálatátvételre. 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 apácza: oly gyöngéd és figyelmes voltam a betegeimmel szemben.

És — csodálatos módon — azért még sem történt semmi baj!

Lehet, hogy e mindenkori akkommodálás következtében történt, hogy egy s más sajnálatos, de kikerülhetetlen apróbb kellemetlenségek kivételével — még ma is örömmel és boldogan emlékszem vissza a haditengerészet nemes és gyönyörű szolgálatában töltött éveimre. — — —

Hogy azonban mindez sok önmegtagadásba, munkába és sok utánjárásba kerül, az magától értetődik. Sőt magának a vegetativ és animális életnek, a neki egészen új, és az eddigitől minden tekintetben lényegesen eltérő életmódnak a megszokása is sok időbe, sok lemondásba és még több nélkülözésbe kerül. 24—25 évvel kevéssé ízletesnek és élvezhetőnek tartja az ember a hadihajók konzerv-ételeit, a melyektől különben elég gyakran elveszi az étvágyat a — tenger. Kellemetlen átmenet az előbbi szellőztethető, tágas lakószobából és az egyenesen fekvő ágy utána kényelmetlenül keskeny és lökdöső fekhely az apró, sötét kabinban, a mely vagy tikkasztóan forró, vagy dermesztően hideg, ellenben csak kivételesen — engedélyre — szellőztethető és a melyen éjjel-nappal egykétszáz ember ide-oda dübörögve, a feje fölött végzi a mindennapi munkát.

Ilyen előzmények és viszonyok között nem csoda tehát, hogy ámbár 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 diagnosztizálni akkor, midőn körös-körül, fenn és lenn úgyszólván soha meg nem szünő zaj és zsibongás veszi körül a helyet, a hol a megfigyelés történik. Mert ha a gyakorlatok szünetelnek is, a hajó egyszerű tovahaladása által a hajó orrán — a melyben a „kórház“ gyakran 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, a mely szabálytalan és hirtelen lökésekből fölfelé, oldal-gurulásokból és zuhanó sülyedésekből van összetéve. Többnyire pedig a zaj együtt jár a mozgással.

Emlékszem akárhány olyan esetre, a melyekben az auscultatiót (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 árbocztól árboczhoz 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 Malakkai szorosig és később Sanghai és Hongkong közötti útainkon több tífuszbeteg volt hajónkon. A theraphia leginkább szeszes italokban és naponkint többször ismételt hideg fürdőben állott. Hogy már a szeszes italok — cognac meg pezsgő — alkalmazása is nehézségekbe ütközött, az természetes, lévén a hadihajókon is úgynevezett — adminisztratió 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 fölszivattyúzott víz többnyire 23—25 C°-ú volt. Fürdőkádul egy úgynevezett „balje“ (dézsa) szolgált, a melynek különben az a normális hivatása, hogy lövések után ezekből mossák ki az ágyúcsöveket káliszappanos vízzel.

A kórházban nem lévén hely egy ilyen atypikus tífusz-fürdőkád befogadására, a corridorban — 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, vala-

mennyi óvintézkedésem ellenére, akárhányszor megtörtént, hogy egy hirtelen lökés következtében egyszerre valamennyien, kád, beteg, ápolók és orvos, ott feküdtünk a corridor túlsó oldalán egy csoportban.

Ime, egy második példa. Ugyancsak az Indiai Oceánon történt, hogy egy altiszten, a ki déli szieszta alatt a corridorban hevert, egy patkány oly szerencsétlenül futott végig, hogy a patkány egyik lába belejutott az altiszt balszemébe. Igen súlyos szembántalom állott be ez inzultusra, a melynek 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 a műtétet végrehajtani. Midőn azonban a hypopion már az iris széléig jutott, nem halaszthatom 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 egyidejűleg hányódtunk jobbra-balra. Egy ragtapasszal védett sebészeti kés szolgált a szokásos lanczetta 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 kivitelű és a szemészeti sebészet terén valószinűleg egészen új operálási módszernek a kieszelése (tudniillik a nyeregmódra ülés a beteggel ugyanegy hintaágyon), de — a beteg meggyógyult. Már pedig a tengeren is ez a fődolog.

* 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 — nyílás — ejtetik azon a helyen, a melyben a szaruhártya (cornea) átmegy a szemfehérébe (= Paracenteisis). Az így nyert nyíláson a geny a szem mellső kamrájából kiürül; ha e nyílás nem ejtetnék meg, a tovább és tovább meggyülő geny átlépné a szivárványhártya (iris) magasságát és a szemteke hátsó részébe — a hátsókamrába folyna át, a minek következtében a szem okvetlenül elpusztul.

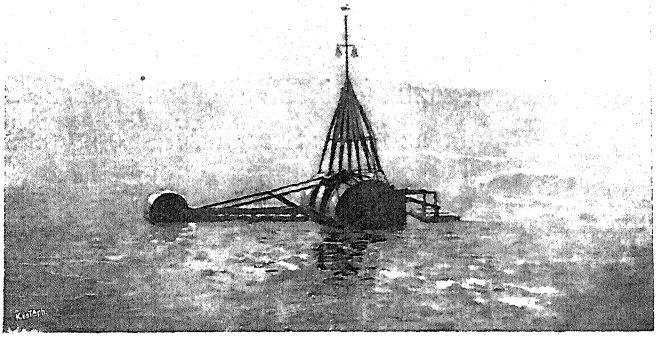
Más esetekben igen sok gondot okoznak a tengerészorvosnak a sebesülések; különösen akkor, a mikor rögtöni műtői beavatkozás válik szükségessé. És miután a legtöbb sérülés éppen akkor történik, a mikor a tenger legviharosabb, azaz midőn a szédítő magas árboczokon a csapkodó vitorlázat és kötélzet közötti munka a hajó veszedelmes hánykódása miatt a legveszedelmesebb, az Oceánokon pedig minden időszakban elég gyakoriak, magától értetődik, hogy e kellemetlen, néha kétségbeejtő szituácziók aránylag gyakran ismétlődnek. A sérülések súlyosságát növeli az a körülmény, hogy ugyanazon ok egyszerre több súlyos sebesülést hoz létre, vagy pedig oly fokút, hogy műtői beavatkozás haladéktalanul szükségessé válik. Így például egy alkalommal 1890-ben június 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, a mi nem volt odacsavarva, rémületes pusztítást vitt véghez, mielőtt lefolyhatott. Mintegy 25—30 ember hányatott ide-oda a hömpölygő víz által odaüttetve ágyúhoz, árboczokhoz, csónaktalpakhoz. Többek között néhány ember csonttörést, luxaciót vagy erős zúzódást szenvedett ez egyetlen hullám által.

Másrészt pedig a szárazföldön előforduló sérülésektől lényegesen eltérő esetek fordulnak elő a hajók fedélzetén. Ime egy eset, a melyet néhány évvel ezelőtt egy tengerészorvos (jelenleg m. kir. honvéd-ezredorvos) észlelt egyik korvettánkon. Egy matróz oly szerencsétlenül zuhant le a mintegy 25 méter magas árbocz-sudárvitorlarúdról a fedélzetre, hogy czombtörést szenvedett, még pedig olyat, hogy az eltört czombcsontnak meztelenül kinyúló felső vége belefúródott a fedélzet deszkáiba.

Természetes, hogy ilyen vagy ehhez hasonló esetekben a rögtöni műtői beavatkozás életmentési indikáczió jellegével bírhat.

Az életmentésnek valóban klasszikus példáját mutatta néhány évvel ezelőtt egy fiatal franczia tengerészorvos egy franczia hadi-

hajón. Ugyanis: meglehetősen nehéz időjárásnál, magasan járó hullámzás mellett, — Capetowntól délre, — egy fiatal kadet, a ki a hajó leghátulsó részén a folyamatban levő gyorsaság-méréssel volt megbízva, mérés közben hirtelen belekap a mérő-zsinórba, a mely gyorsan perdült le a mérő-zsineget tartó forgó-hengerről. A megrántás következtében a kadet 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 czápa tünt föl közvetlen a lebukott kadett közelében. Még a kiáltás pillanatában egy újabb test zuhanása dermeszti meg a taton állókat. A hajó orvosa, a ki szintén a taton állott a kadet közelében, pillanatnyi habozás és késedelmezés nélkül utána ugrott a vízbefulónak. Iszonyú küzdelmek árán és a mentési kisérletek igénybevétele után sikerült a szerencsétlenül jártat megmenteni és a fedélzetre 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 czápa — nem hajthatta egészen végre munkáját és a szájába jutott lábszárt nem haraphatta le, csupán — „horzsolta“. Az amputácziót 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 hőslelkű orvosnak megvolt aztán az erkölcsi jutalma (az orvosoknak tudvalevőleg sokszor ezzel kell beérni), hogy a saját életének koczkáztatásával 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.



JELZŐKÉSZÜLÉKKEL FÖLSZERELT BOJA.

ORVOSI PRAXIS A KIKÖTŐBEN.

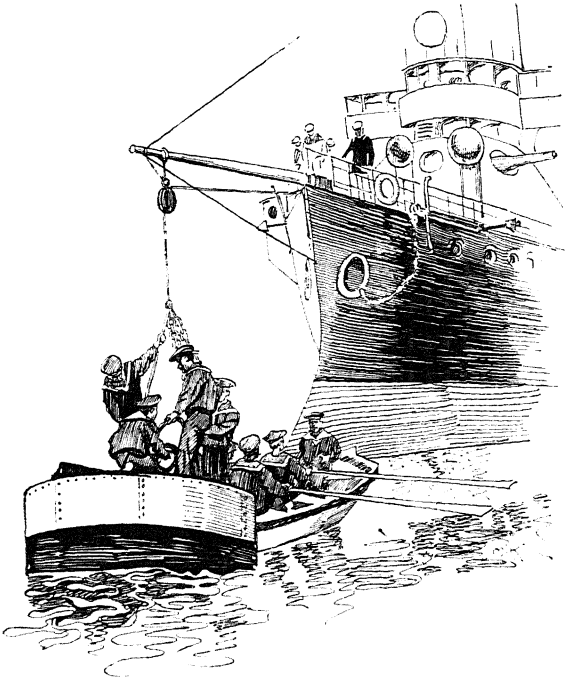
A „Nautilus“ ágyúnaszád nehezen himbálva küzdötte föl magát a tomboló scirocco ellen. Az álhatatosan délnyugatról nyomó szél erejét a legtapasztaltabb tisztek is, meg a sokkal hitelesebb angol gyártmány: a szélerő-mutató műszer 8-as számmal jelölte. A mindenben preciz és exakt tengerészek ugyanis még a szelet is numerusok közé szorítják: 0-tól 10-ig. A 0-erejű szél egyenlő a szélcsenddel (ilyenkor a szél valószínűleg máshol fúj); a 10-es pedig annyi, mint: orkán. Ebből a tabellából ítélve tehát egy olyan jól megmért No. 8. éppen elég dolgot ad egy hajónak, kivált ha az csak olyan gyönge vitorlás ágyúnaszád, a minő 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 árboczok és ágyúk között a közlekedés feltartására kifeszített kötelekbe fogózva. Itt-ott nagyot lendülve gurult egy vizes matróz előre, részben előresegítve a naszád eszeveszett hánykolódása által, részben pedig „odébb szólítva“ a hajómester ballábának öregújja

által, a mely műveletben, Mezzorana hajómester ballába a harminczéves víztaposás alatt hihetetlen jártasságra tett szert. (Víztaposásnak nevezte a csónakmester a hadilobogó alatti szolgálatát, a különböző tengereken és oceánokon.)

Az ágyúnaszádon száztíz ember és hat tiszt, azaz száztizenhat ember, együttesen áldotta az eget. Szerencsére rongyos szélű, 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, a mennyiben nagyságra és alakra nézve igen sok esetben a három között nehéz eldönteni, hogy melyik a kéz, melyik a láb.



KIKÖTÉS. BOJÁHOZ KÖTIK A HAJÓT.

A kormánykerék előtt, erősen fixirozva az ingó „boussolet", a tájolót, áll egy vizes kautsuk-tömeg, a melyből egy merészen kiálló, görbe éles orr (esetleges tévedések kikerülése czéljából megjegyzendő, hogy arisztokratikusan görbe orr) áll oly merészen előre,

hogy a szakadó eső- és tengervíz eresz módra ömlik le róla vékony patakban. Ez az orr az őrkadeté, a ki a hajóhídról vezénylő parancsnok kommandóit van hivatva tovább ordítani a harsogó szélben.

A sűrű sötét éjszakában czél nélkül imbolyog a könnyű naszád, élénken emlékeztetve arra a bizonyos dióhéjra. A fából épült hajó nyöszörög, recseg és ropog valamennyi eresztékében, a mint elülről hátra és jobbról balra nagyokat lökdös rajta a habtalan, tintafekete hatalmas hullámhegy, miközben a toronymagas árboczok óriási íveket írnak le a levegőben a rajtuk guggoló matrózokkal együtt.

A hajó iránya délkeleti 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 nyüszörög, de előre nem halad. E helyett 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 könnyű fahajóval nem tanácsos. A szél azonban nem tágít, a „Nautilus“ pedig a mint 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 a míg a regényekben és tengeri leírásokban a kapitányok folyton káromkodnak meg bagóznak, a legénység pedig folyton hurrá-t üvölt és sapkáját dobálja a levegőbe, minden józan ok nélkül, addig a hajókon a kapitányok meg 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 dobálták volna. Ilyesmit az emberek csak a regényekben tesznek, meg a — margitszigeti alsó vendéglő terasszán, regattakor. Hajón nem is tanácsolnám egyetlen jóravaló matróznak sem. Először is azért nem, mert a legcseké-

lyebb zaj vagy kiabálás igen szigorú büntetéssel jár; a melyik matróz pedig az ő sapkáját könnyelműen dobálná és elvesztené, az két korona 28 fillér „kincstári kárpótlást“ fizetne és határai kurtavasat kapna.)

Tehát a „Nautilus“ parancsnoka nem gúrítja át a bagót jobbról balra és nem mondja, hogy millió szigony és ötszáz vasmacska, hanem azt mondja, hogy:

— Őr-kadet! Az első gépészt!

A kaucsukhalmaz a merészen kiálló orral megindul a parancs teljesítésére és kapaszkodik a hajó elejére, a hol az első gépészt gyanítja. Útjában, a vezérárbocz tájékán, rászól egy kadet-társa, a ki 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-kadetek négy évfolyama egyhangúlag 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 nagyorrú, valamit gyanítva.

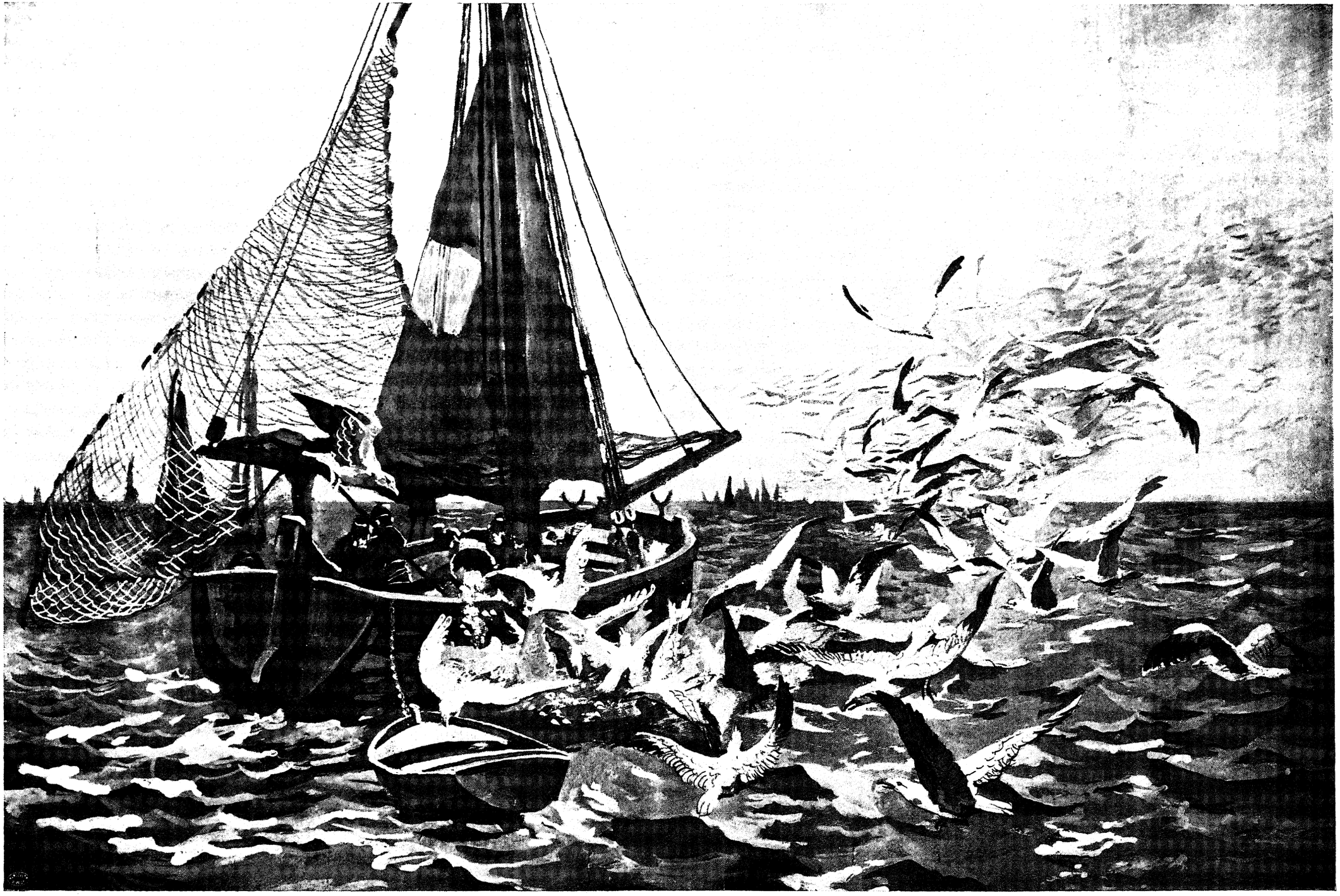
— Hát, hogy a mennykőbe forduljunk mi szélnek, ha te ott állasz az — orroddal.

A következő pillanatban már gurult a pisze, akárcsak a hajómester intette volna odébb.

Eközben előkerült az első gépész, a kit a parancsnok a magyarázó indokolások és okadatolások beleértésével és a tőle kitelhető terjedelmességgel felkért, hogy:

— Haladéktalanul fűttesen három kazánt, harmincz percz alatt gőz alatt álljunk. Köszönöm.

A gépész, egy szárazföldi hadseregbeli tisztet kétségbeejtőn czivilis lomhasággal fordult sarkon a kapott parancsra, — az igaz. De az is igaz, hogy a „Nautilus“ harmincz perczczel és nulla másodperczczel a kapott parancs után gőz alatt állott már. Nagyot



SIRÁLYOK A HALÁSZBÁRKA KÖRÜL.

fütyült a sciroccóra — gőz-sípjával és miközben a legénység szokatlan szolgálatkészséggel fölgöngyölte a vitorlákat illetékes rúdjaikra, a naszád most már czél-, irány- és öntudatosan nekiindult a legközelebbi kikötőnek, illetőleg csak menedékhelynek.

A kézügybe eső legközelebbi öböl T . . . n volt, az ióni tengernek egyik legészakibb pontja. Egy elhagyatott, bóra és scirocco ellen csak gyöngén védett nyílt öböl, néhány lapostetejű, omladozó vakolatú, koczka formára épített házzal, a melyek olyan szanaszéjjel feküsznek, mintha egy koczkázó szórta volna ki őket a poharából.

Ennek az öbölnek a közepén van egy úgynevezett bója, = „boje“: a víz színén úszó hatalmas vashordó, a tetején óriási nagyságú füllel; az egész pedig hatalmas lánczczal és ugyanolyan horgonynyal van kitéphetetlenül odaerősítve a tenger fenekéhez. Ez a „bója“ volt az, a mi T . . . n öblét a „Nautilus“ számára az uralkodó viszonyok között kivánatossá tette Mert egy hadihajó biztos lehorgonyzása különben sem gyermekjáték, de súlyos sciroccónál, szakadó, zúgó zápor közepett, koromsötét éjszakában, rosszúl védett nyilt öbölben, tíznapi lavirozásban kimerült legénységgel — valóságos föladat. Még a „boje“ segítségbevételével is nehéz föladat.

Egyike ama föladatoknak, a melyeknek végrehajtásában jelentékeny szerepe szokott lenni Knezevics „marsgastnak“ (káplári rang), a „Nautilus“ Góliátjának. Ez a Góliát tulajdonképpen dávidabb volt Dávidnál, a mennyiben nem volt magasabb 153 czentiméternél, beleértve azt is, hogy sorozáskor a mérőpózna alatt a lábujjhegyre állt. De ezt a minimális hosszmértéket megtoldotta oly széles vállal, hogy a vállával eltakarta a leghatalmasabb főárbocz árnyékát is. És hogy milyen karjai voltak, azt megmutatta egyszer Honkongban, a hol valamelyik kinai „virágcsónakon“ (a melyeken tudvalevőleg mandolaszemű khinai honleányok árulnak mindent, csak éppen virágot nem) megbarátkozván egyszer egy pirosfrakkos skót tüzérrel, úgy megölelte, hogy az illetőt törött bordával szállították a Sailors-Hospitalba.

Nos tehát, a „Nautilus“ lehorgonyzásának ügyében ennek a dávidszerű Góliáthnak jutott az a szerep, hogy a karvastagságú drótkötelet áthúzza a „boje“ fülén. A naszád messzire kinyúló orrmányán lovagolva, kezében készen tartva a hatalmas kötelet, leste a kedvező pillanatot, hogy fülöncsiphesse a „bojet“ a mely hol mélyen elmerült a fölötte elcsapó hullámban, hol magasra kiugrott a tajtékzó hab alól. Ugyanakkor a naszád oly mélyen bukdácsolt elülről hátra, hogy orrmányával mélyen belefúrta magát a „bója“ körül támadó örvénybe, később pedig fölugrott, mint egy ágaskodó paripa. Mindannyiszor magával rántotta az orrmányon lovagló Knezevichet, a ki kezében tartva a kantárszárat, — a drótkötelet, — leste az alkalmat, a mikor áthúzhatja a „boje“ fülén. Vagy egy tuczat fürdő után sikerült is a manőver és nehány perczczel később az ágyúnaszád biztonságban volt. A „Nautilus“ pihent a horgonyon, már a mennyire a 8-as scirocco ezt megengedte és vele együtt pihent a száztíz ember.

De nem sokáig.

Alig egy félórával a lehorgonyzás 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, a melyet egy hadihajóról bármely közeledő csónakra kiáltanak.

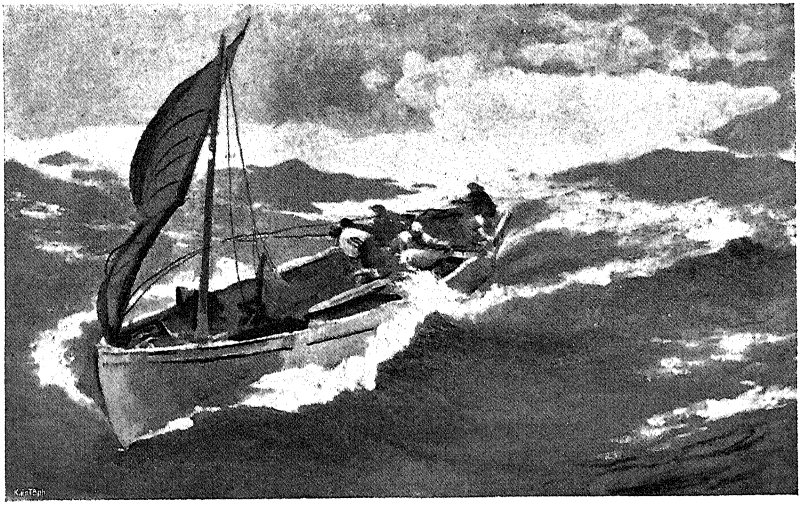
A kiáltásból következtetve mindenesetre nyilvánvalóvá lett annyi, hogy egy csónak közeledik a hajóhoz. Már pedig egy idegen csónak, T . . . n öblében, ily időjárásnál, éjfél után egy órakor, okvetetlenül jelent valamit.

Annyit jelentett, hogy a konzul felesége napok óta súlyos beteg; legyen szíves az orvos és nézzen át egy perczre a partra és segítsen rajta, ha tud.

A fülledt levegőjű, dohos kabin keskeny ágyán álmatlanul heverő orvos — e sorok írója — éppen valami orvosi folyóiraton rontotta szemét, halványan pislogó olajmécses sárga fényénél, — a vitorlás hajókon egyedül megengedett világító készüléknél,

a midőn jelentették neki, hogy egy kicsit menjen ki a partra; egy szegény öreg asszony van ott, a ki nagyon várja.

Tudomásul vettem a jelentést, letettem a tudományos folyóiratot, föltettem a vízhatlan kaucsuk-öltönyt, zsebredugtam kis műszeres táskámat, négykézláb végigcsúsztam a corridorban fel-



BETEGLÁTOGATÁS CSÓNAKON.

akasztott 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 arczát nem lehetett kivenni a koromfekete éjszakában. A délnyugati szél végigsöpört az öblön, majdnem telemerítve az alacsonyperemű lengő járművet. Hol az egyik, hol a másik lábamat emeltem a térdemre, hogy ne egyszerre ázzon mindakettő a bokán felül érő vízben. Itt-ott a gyomromhoz nyúltam és meggörnyedtem, mint a ki görcsökben szenved; (napok óta heves gyomorbántalomban szenvedtem, a melyet a legcsekélyebb változást nélkülöző, emészthetetlen konzervtáplálék okozott.)

Rövid félórai erőltetett evezés után a csónak beleütődött vala-

mibe: a sziklapart volt. A csónakból kiemelt lámpa néhány durván vágott lépcsőt világított meg. Hogy a háttal a czél felé ülő két evezős hogyan talált rá így, minden keresés nélkül, a fekete éjszakában, zúgó zajlásban, az épp úgy tüneményszerű, mint az, a hogyan a szingaléz gyöngyhalász rátalál a vízalatti sziklákra csupán szimat után.

A két evezős által közrefogva, elülről húzva, hátulról tolatva, a csónak kampói segélyével fölkapaszkodtam a meredek sziklaparton, miközben jól vigyáztam, hogy az utánam felnyaldosó hullámok le ne kapjanak a lábamról.

Néhány percznyire a parttól állott a ház, a melyben a beteg feküdt. Az ajtóban váró férj alázatos udvariassággal mentegetőzött a késői háborgatásért; de, bár nem is sejtette, hogy milyen lobogójú hajó az, a mely a viharban bemenekült az elhagyatott öbölbe, — biztos reménynyel fordult a lobogóhoz segélyért stb. Megnyug-

HAJÓRASZÁLLÁS A BENNSZÜLÖTTEK CSÓNAKJÁN NEHÉZ HULLÁMZÁSNÁL.

tattam, hogy készséggel állok rendelkezésére, kivált mikor megtudtam, hogy földinek tehetek szolgálatot.

Beléptünk a betegszobába. Egy gyengén világított, igen szerény berendezésű szobában, kámfor és kamilla-féle theák gőzében, majdnem eltemetve a piroscsíkos dunyhák és párnák között feküdt

egy korosabb, termetes nő, arczán a hosszadalmas és kínos betegség nyomai.

Már az első informáló kérdések után rájöttem, hogy hiába jöttem. Hiába, a mennyiben megfelelő műszerek nélkül jöttem. Olyan bántalomról volt szó, a melynél azonnali, haladéktalanul végrehajtandó műtétet kell csinálni, a melyet 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 — a melyet 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, a melyekkel minden hajó pazarul el van látva. A hajóra való visszatérés csaknem fényképszerűleg níven ugyanolyan viszonyok között történt, mint a kijövetel; csupán a lépcsőkön való lemenetelnél volt egy kis variáczió: tudniillik most nem tartottak hátulról és toltak elülről, hanem tartottak elül és hátul, hogy a nedves, lejtős, félméteres lépcsőfokokon 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", a hogyan a betegápolókat nevezik. Kisérőül, illetőleg asszistensnek önként ajánlkozott egy fiatal kadet, a ki azon körülménynél fogva, hogy az édesanyjának egyik unokaöcscse két féléven át orvosnövendék volt egyszer a bécsi egyetemen, nagy rokonszenvet és még több hivatottságot érzett a medicinális tudományokhoz.

Az újabb szárazföldi expediczió számára ezúttal egy hadicsónakot bocsátottak vízre. A nyolcz matróz hatalmas evezőrúdjának (ezekkel tessék vagy két órán át evezni és aztán hurrázni!) egyenletes, kimért csapkodása az esőtől kissé lecsillapodott hullámokon, nagy mértékben emelte a kedélypressziót. Az erélyes, szabályos evezőütések felébresztették az orvosban a tetterős munka-

kedvet; az előttem álló felelősségterhes életmentő műtét analysise előzte a komor hangulatot. Elfelejtettem a gyomorkatarrhust, a melancholiától dohos, sötét apró kabint; megbocsátottam a himlőhelyes olasz szakácsnak a czipőtalpszerű sülteket, meg az avasolajos salátákat; csak annak a halálos betegségben szenvedő öreg asszonynak fájdalomtól eltorzított arcza lebegett előttem a sötét éjben és annak a nyöszörgő sóhajai hangzottak fülembe a zúgó zajlásban.

Az önkéntes kadeton, meg a hivatásos betegápolón az asszisztáló személyzethez egy másik önkéntes is csatlakozott, a kalandos éjjeli expediczióhoz. Ez a harmadik Geiger volt, a „krokodilus-ölő", egy intelligens, rokonszenves magyar fiú. (Jelenleg a budapesti Walser-gyárnak egyik elsőosztályú, kiváló ügyességű mechanikusa.) A krokodilus-ölő czímhez úgy jutott, hogy egyszer Sang-haiban, a Vusong-partján, ő, a hivatásos „Büchsenmacher" (puskaműves) kapta a megbízást, hogy két hatalmas yangtse-kiangi krokodilust, az Európába való átszállításhoz méltóan aczél-pléh koporsóba elhelyezzen, illetőleg légmentesen beólmozzon. Előbb azonban én, az orvos, megbizattam, hogy a hárommétéres bestiákat a rendelkezésemre álló módon a temetésre előkészítsem, a mely megbízatásnak a vízbefojtási kisérlet eredménytelensége után, csak méregkészletemnek teljes fölhasználásával voltam képes eleget tenni. És mert e műveletekben a különben galambszelid Geiger puskaműves csodálatos szolgálatkészséggel szerepelt és a két krokodilust örökre megfosztotta a „könnyezés" képességétől, hát rajtaragadt a harczias czím: „Geiger, a krokodilus-ölő" jelző. (Ebből persze az tűnik ki, hogy büntetlenül csak a doktornak szabad — krokodilust ölni.)

A beteg lakása előtt zárt sorfalat állott a kis helység valamennyi lakója, beleszámítva azokat is, a kik nem a saját lábukon jöttek oda, beleértve a — betegeket.

Az operácziónál szükséges szerepkiosztás már az úton megtörténvén, az életbevágó műtét minden hosszabb bevezető czeremóniák nélkül hamarosan meglett, nagy örömére az aggódó férjnek, nagy megkönnyebbülésére a betegnek és nem kis büszkeségére

a puskaműves Geigernek, a ki immár másodszor asszisztált sikerrel az orvosnak, az ő földijének.

A vihar elől csak provizorikus szándékkal bemenekülő ágyúnaszád még napokig maradt aztán lehorgonyozva a t . . . ni bója előtt; részben némi havariák kijavítása végett, de még inkább az operált betegre való tekintettel, a kit lelketlenség lett volna a még mindig nagyon szükséges orvosi felügyelet nélkül magára hagyni. Az öbölben veszteglő hajó ott tartózkodása alatt kisebbszerű Lourdes jelentőségére emelkedett. A telep és környezetének évek

NAGYAPA ÉS UNOKA.

óta meggyült krónikus betegei — asszonyok, aggok és gyermekek — tíz mértföldnyi területről sereglettek nehéz halászbárkákban és könnyű ladikokban az ágyúnaszádhoz, a mely úgy magaslott ki a körülötte táborozó csónak-flottából, mint országos vásáron a gyolcsos zsidó ekhós társzekere a többi vásáros bódé közül. Évek óta felgyűlt ficzamok, 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, a kit azért hoztak közköltségen a hatodik határból, hogy a kisebbik fejét

— egy másfél kilónyi zsírdaganatot — 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 az 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" eloldotta a hajóhoz erősített kötelét kibontotta a vitorláit és T . . . n szomorú öbléből kivonult.

Mindenesetre nagyobb mennyiségű áldás szállhatott utána az ott lakók részéről, mert hosszú időn keresztül derült kék ég alatt simán és zavartalanul folytathatta útját a tükörsima csendes tengeren.

*

A Bocche di Cattaro kopár, fekete sziklái között feküdtünk a „Narenta" ágyúnaszáddal, abban az öbölben, a mely legközelebb fekszik a Punta d'Ostro és a Mamula erődök által védett bejárathoz. Az öböl egyik partján fekszik Porto Rose, a másikon Melinje és Castelnuovo. Mi Melinje közelében voltunk lehorgonyozva.

Egy alkalommal délután négy órakor a porto-rosei oldalról csónak közeledett hajónkfelé. A Boccheban szokásos járműi volt: középnagyságú 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 hosszú során mint állomási őrhajó tartózkodott a Boccheban, a mely szolgálata folytán a hónapnak egy részét az öbölben töltötte horgonyon A népszegény vidék pénzszegény népe, a melytől mértföldekre esik a legközelebbi orvos, a „Narentá“-

A SZÜLETETT TENGERÉSZ.

hoz szokott fordulni orvosi segélyért. De csak ritkán, a legsúlyosabb esetekben. Tapasztalásból tudtam, hogy a mikor dalmát csónakos beteghez hívott, ott — periculum in mora.

Ezúttal 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 hét-éves gyermek.

A hogy a tisztán tartott csónakba léptem, a nagyapa egészen fölöslegesen ugyan, de kötelességszerűen elsimította a hátulsó ülőkére terített pokróczdarabot, olyan gépies és mégis udvarias mozdu-

lattal, a minővel a mi tisztességtudó parasztasszonyaink végigtörlik kötényük csücskével a széket, a mellyel bennünket megkináltak.

Az aggastyán és a gyermek egyenletes — mondhatnám: egymáshoz szokott — ütemben kezelték a súlyos, hosszú evezőt. Az öreg tenyere kérgesre völt törve az evezőrúdtól, mint az ökör nyaka a járomtól. A gyermek napbarnított rövid ujjaival alig bírta átfogni

A LEENDŐ TENGERÉSZEK.

a vastag rudat. Különben is az egész gyermek, akinek tagjait fogyatékosan fedte a kevés ruhadarab, gömbölyű fejével, sűrű barna fürteivel, okos, szelid tekintetével, erősen napsütött bőrével inkább hasonlított egy Barbedienne bronzszoborhoz, mint olajpréselésből élő szegény dalmát rongyos gyermekéhez.

Útközben beszélgettem az öreg dalmáttal, Zurovich Pietroval. Tengerész volt az öreg, a hogy tengerész volt az apja is; a fia, Zurovich Domenico is az, a ki most beteg. Tengerész lesz ez a gyerek is, a Mirkó, a ki már esztendeje, hogy az ő hűséges evező társa.

A vén dalmát beszédjén meglátszott a világotjárt és sokat látott

ember tudása és tapasztalata. Bámultam komoly és helyes felfogását és bámultam azt a kitartó izomerőt, a melylyel az aggastyán másfél órán keresztül egyetlen percznyi 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, a melyen a meglátogatandó beteg lakott, gyalog alig tudtam volna fölkapaszkodni. A hegynek ez a része esőmosta barázdáktól szaggatott sziklaóriás volt. Útnak semmi nyoma. Az öszvér hátán léczekből és vászonszijjakból összetákolt teknőszerű nyereg nyujtott kényelmes és biztos ülést. Kengyelvas helyett az öszvér mindkét oldalán — szügytől a farig — egy-egy kötél volt kifeszítve.

A zömöktermetű kis öszvér czéltudatosan és biztosan haladt a nyomnélküli sziklaúton; helyenkint tapogatózott kilépés előtt magas, karcsú 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 negyven-negyvenöt. Arczukon látszott a fontos eseményhez fűzött kiváncsiság és várakozás. Hogyne! Két napja tárgyalják, hogy Zurovich Domenicohoz elhozzák a hadihajó tudós orvosát. A gyerekek és a fiatal leányok tisztelettudó csókkal üdvözöltek, a melyet a karomon meg a kabátom szárnyain ejtettek.

Tengerész-kabátom aranyzsinórzatától és a nagy aranygombok-tól — ez elbűvölő látománytól — karikára nyíltak az okos, pajkos szemek és tátva maradt a sok rózsásajkú piszkos kis száj.*

Zurovichék háza előtt kiemeltek a nyeregből, a mint az a hozzám hasonló magasrangú személyiséget megilleti. Beléptem a szobába. A gyéren világított szobának egyik zúgában feküdt a beteg. Első pillanatra meglátszott rajta a hosszas kínos betegség. A súlyos beteg aggódó félelmével és az élethez kapaszkodó tekintetével nézett rám, fürkészve arczomon a hatást, a melyet 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 csinált egyet: egy cserépbe, a melyben 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 később: vakbélgyuladás volt. A legkedvezőbb esetben is, a mikor a helyi és anyagi viszonyok megengedik a költséges gyógykezelést és világhírű, kiváló operateurök azonnali műtői beavatkozását, még akkor is rendkívül súlyos bántalom. Hát még ilyen esetben, a mikor öt mértföldnyi területen nincs orvos, a mikor a legsürgősebb gyógyszer beszerzése legalább félnapot vesz igénybe és ezt az útat is meredek sziklákon és lassan czammogó evezős csónakon kell megtenni; a mikor a fájdalmat csillapító jég csak a nevéről ismeretes, a mikor csákánynyal kell beütni a ház tetejét, hogy világosság jusson a beteghez, vagy olajba mártott falevél fényénél kell végezni az életmentő operácziót!

* Valamennyin meglátszott a leendő tengerész, mert valamennyinél kilógott — hátul a kormánylapát.

A KÉSZ TENGERÉSZEK.

Instrumentális fölszerelésem nagyon fogyatékos volt; olyan, mint minden orvosé, a kit elhagyott vidéken lakó beteghez hívnak előkészületlenül. Ezektől kitelhetőleg nyujtottam 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!

A hogy 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 őrkadet, a mint a fedélzetre léptem.

— Szegény Zurovich Domenico! — volt az első gondolatom.

Távollétem alatt ugyanis sürgöny jött hajónkra a főhadikikötőből, hogy horgonyainkat haladéktalanul fölszedjük, induljunk és csatlakozzunk az Adria északi részén czirkáló hajórajhoz, a hol további rendeletet kapunk.

Másnap hajnalban kivitorláztunk. — — — Képzelem, mekkorát bámult másnap szegény kis Mirko, a mikor leszállt a hegytetőről és hasas csónakjával hajónkat kereste, de csak hült helyünket találta! Mekkorát nézhetett az ő okos, szelíd szeme és milyen nagyon fájhatott az ő kis szíve, a mikor hült helyét találta annak a büszke hadihajónak, a melyen az a nagybajuszú doktorbácsi lakott, a kinek olyan aranyos volt a ruhája és a ki meggyógyította volna az ő szegény beteg édesapját! — — —

SZEMLE EGY SKÓT EZRED FÖLÖTT. (HONKONGI EZRED).

NOSTALGIA.*

Az Indiai Oceán keleti oldalán jártunk, a csendes-oceáni szigetcsoportok közelében. Az utolsó kikötőt, a szigetek legbájosabbjának: Ceylonnak gyöngyét, Colombót, mintegy húsz napja, hogy elhagytuk. Azóta szakadatlanul a sík tengeren, a végtelen Oceánon tartózkodtunk, miközben idilli életet éltünk. Azok a nagy és izgalmas viharok, a melyek az Indiai Oceán nyugati — Arábia és Elő-India közötti — részében napokon keresztül egyhuzamban tépték meg vitorláinkat és csaptak toronymagas hullámokat a födélzetünkre, miközben legénységünk néha negyvennyolcz órán át nem válthatott száraz ruhát, ezek a viharok már megszüntek. Maga a háborgó Oceán is lecsöndesült. Míg a nyugati részben hajónk húsz napon át egy perczig

* Nostalgia = honvágy. Lelki betegség, a mely a szülőföld után való túlságos, kóros vágyakozásból áll és a hazatérésre vonatkozó képzetek túlélénksége által jellegzetes. Kivételes esetekben halálos lefolyású lehet.

nem feküdt vízszintesen az óriás vízhegyekre megdagadó hullámokon, most, Ceylon szigete és a malaccai szoros közötti útunkon, majdnem ugyanannyi ideig oly nyugodtan vitorláztunk a tükörsima felületen, mint akár egy csónak a kikötőben.

Az elemeknek ezzel a 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 emlékű, felejthetetlen szép órák voltak e nyugalmi oázisok, az idegizgató nehéz szolgálat közepette. Az árboczok tövébe, a kötélcsomagokra, az ágyútalpakra leheveredő legénység, egy hatalmasan megkonstruált gépezetnek mindmegannyi apró részlete, halkan társalogva, vagy csöndesen elszenderülve, hevert szanaszéjjel a fedélzeten. A kötélzet között monoton zúgással átsuhanó szél, a mely domborúra duzzasztotta a vitorlákat és a hajó orra által fölvert gyönyörű habok, a melyeknek halk csobogása emlékeztet a kavicsot gurító patak csevegésére, bájos harmóniát alkottak az idillikus nyugalommal.

Dohos levegőjű, sötét és szűk kabinom helyett a fedélzeten pihentem magam is. A hajó előbástyáján — a fedélzetnek egy emelkedettebb helyén — a hol két kiskaliberű ágyú között a munícziós láda állt, szoktam tartózkodni. Itt ülve mindent láttam, míg engem senki sem zavarhatott.

Egy halványképű fiatal matróz — egy csillaggal a kék inggallérján — volt leggyakrabban a szomszédságomban. Már hazulról való indulásunk után feltünt e fiatal matróz kétszázharmincz társa között. Szolgálata vakmerő bátorságot és rendkívüli testi ügyességet követelő ponthoz kötötte; tudniillik a főárbocz legmagasabb vitorlarúdjára volt kijelölve, a melyen csak négy s legfeljebb hat matróz szokott a vitorlákkal foglalkozni.

Ebben a szédületes magasságban, lábával a vitorlarúddal párhuzamosan futó vékony kötélre támaszkodva, a mellével pedig ráfeküdve a vitorlarúdra, — miközben a harmincz méternél magasabb árbocz hatalmas íveket írt le a levegőben, bámulatos ügyességgel és hidegvérrel oldozta és kötözte a viharban dühösen csapkodó nehéz vitorlát. Az értelmes, okos képű fiú víg kedvével és eleven temperamentumával, meg a többi társai közül kiváló kellemes modorával általános kedveltje volt a tisztikarnak.

Velem csak utazásunk első évének második felében jött közelebbi érintkezésbe, a midőn is egy reggel a profósz a megbetegedtek szokásos bejelentésével Luigi Szczábo-t is bejelentette, mint maródit. Luigi Szczábonak nevezték a fiatal matrózt, a kit azonban én mint — Szabó Lajost ismertem. Szabó ugyanis nyíri magyar fiú volt és csak a mindenféle nemzetbelit elolaszosító hajónyelv csinált a magyar fiúból Szczábo nevű dalmátot.

Mikor megnéztem, Szabó már nem volt a régi eleven fiú, a snájdig Ober-Bram-Raa-Gast, a hogyan őt hivatalosan nevezték. A fiú arcza halvány volt, szeme bágyadt és egész magatartása betegesen elváltozott. Panaszkodott, hogy fáj mindene, enni, aludni nem tud, az árboczokra kúszni alig képes, a fele úton 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. Egynehány napi pihenés után erősebb táplálkozás és néhány üveg spanyol bor által látszólag újra frissebb lett — a beteg, de a macskaügyességű árboczlegény 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, a kik tényleg, kimutathatóan, nagy betegséget szenvedtek át. De a derék fiúk az ő bikanyakukkal és barnapiros arczukkal néhány gramm chinin, salicyl vagy ipecacuanha után talpra állottak és vígan kúsztak ismét a hajó szédületes magas árboczain. Csak az én honfitársam, a ki legalább is hasonló gondos kezelésben részesült, nem tudott többé ober-bramraa-gast-ig fölvergődni.

Most is, a midőn az egyenlítő vidékének balzsamos lágy levegőjében jártunk, künn a sík Oceánon, a hol a duzzadó vitorlák gyorsan röpítettek bennünket a Kelet és Dél csodaszépségű vidékei felé, szomorú volt szegény nagyon. Ott guggolt rendesen az én üdülő helyem közelében, az előbásyán.

— Itt olyan jó meleg van, szokta mondani, azért tartózkodik ott legörömestebb. Egy foknyira voltunk az egyenlítőtől és ő — fázott. Rákönyökölt az alacsony hajóperemre és úgy bámult bele merően, mozdulatlanul, sokáig, a végtelen nagy semmibe. Ha megharsant a kürt vagy a hajómester sípja, szolgálatra híva a legénységet, a melyre mint a villámszikra érintésére ugrottak talpra a legények: ő szegény, a ki mintaképe volt a gyors, fürge és ügyes tengerésznek, csak vontatottan vánszorgott kijelölt helyére.

Singapore kikötője kétheti kellemes megszakítást adott a távoli Keletre és a magas Északra irányított útunkban. Az eddig megtett hosszú útban, végig az Indiai Oceánon, a nehéz munkában kimerült legénység a tengerész naiv lelkületével, a kinek 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 legfőképpen a nem ingó szilárd szárazföld a talp alatt, igen nagy mértékben járul hozzá, hogy a tengerész új erőt szerezzen a további hosszú küzdelmekre.

Singapore elhagyásával végre kiértünk az Indiai Oceánból, beértünk a Csendes Oceánba. (Ez is egy kis változatosság.) Eddigi

* Tudjuk, hogy milyen a matróz „élvezeti tele kupája“!

keleti irányunkat is alaposan megváltoztattuk, a mennyiben 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 a mikor a legénység letelepedett délben a jól megérdemelt ebédhez, az öröm mosolya ült ki a viharedzett barna fiúk arczára, a mint 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 különböző nemzetiségű kórusok és a kissé durva tréfájú 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 — szive fájt. De ez nagyon fájt neki. A nostalgia bántotta, ez a gyötrő, maró fájdalom, a mely egy perczig nem hagy nyugtot annak a szívnek, a melybe egyszer befészkelte magát. Az ilyen betegség ellen az én gyógytáramban nem volt orvosság. Minden mértföld, a melyet megtettünk hosszú útunkon, fokozta az ő fájdalmát és minden nap, a mely meghosszabbította távollétünket hazulról, az ő otthonától: neki egy végtelenség volt.

A Fülöp-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 Jangcze-Kiangon súlyos jellegű maláriát és disenteriát szereztünk; a kizárólag rothadt hallal táplált sertések túlzsíros 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 Sárga-tenger nehéz viharjai meg tájfunszerű orkánjai sok súlyos sebesülést termeltek. És mindezeknek áldozatai ott nyögtek, nyöszörögtek a parányi kis kórházban s az előtte elhelyezett függőágyakban.

A kis kórház a corridorban volt elhelyezve a hajó orra alatt,

az aránylag legcsöndesebb helyen. Fölötte csak két ágyú — az említett két kis kaliberű ágyú — állt és a messze előrenyúló orrmányárbocz vitorláinak szolgáló kötélzet. Nyolcz 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 fölcsapott 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 szivesen hazaküldtük volna, de ez most lehetetlenség volt. Várnunk kellett, a míg oly vizekre jutunk, a hol a közlekedési viszonyok megengedik, hogy egy hazatérő kereskedelmi hajóra áttegyük. Egyelőre meg kellett elégednem azokkal a szerekkel, a melyektől 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 a míg 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 törődjék 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, át-

csapunk a Földközin; gőzzel fölhaladunk az Adrián és — otthon vagyunk. Még egy rövid kis esztendőcske és otthon vagyunk.

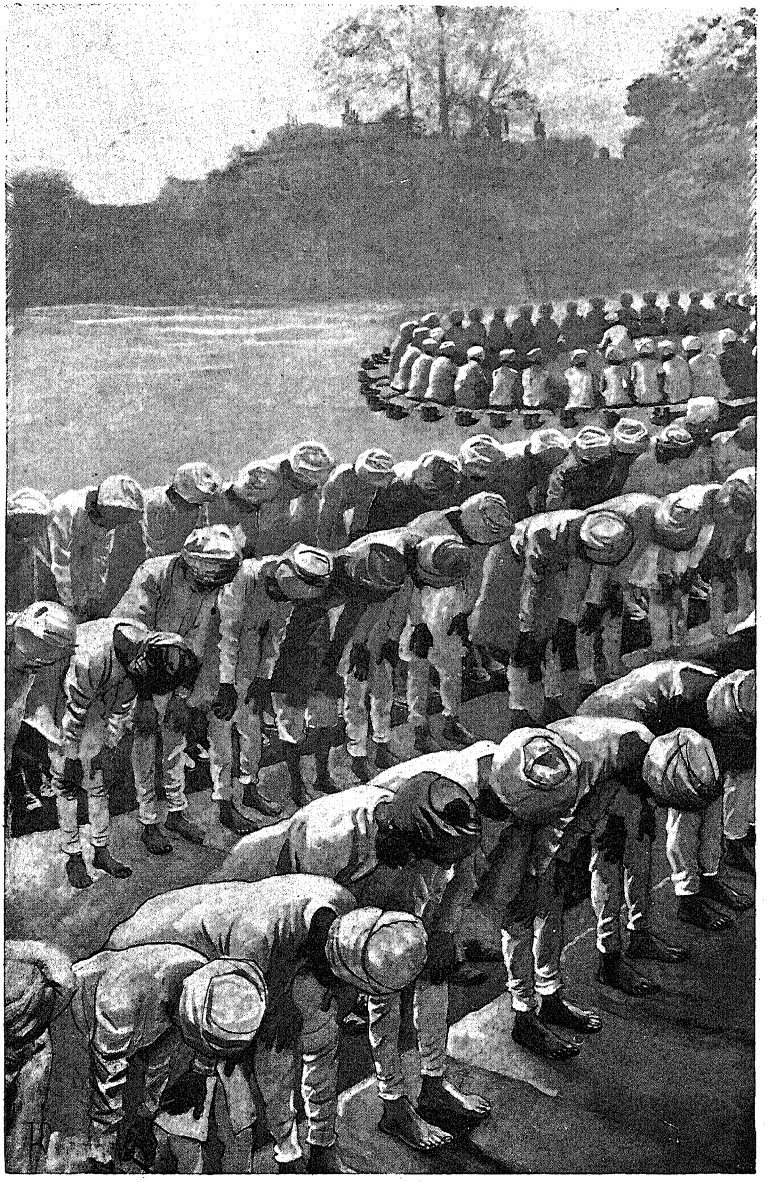
— Rövid kis esztendőcske? — mondá fájdalmas mosolylyal. — Hol leszek én egy esztendő mulva!

Elmondotta, hogy mennyire iparkodik ő maga is, hogy elterelje a figyelmét ez örökös bántó gondolattól. De egy perczre, egy pillanatra nem képes rá. Szüntelenül a hazatérésre, meg az otthonára gondol. A milyen 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 vasuton utazik és milyen boldog, a mikor itthagyja ezt az utálatos hajót. A vonat ablakából látja az ő faluját, már lát ismerős arczokat. 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 arczát 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 perczben a rideg harsány kommandó a kórházba. — Az álmodozásaiból 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 arczot. Bágyadt szemével ismét elmereng, száraz, repedezett ajka érthetetlenül suttog valamit. Szegény: álmodozik és halluczinál...

Kitűzött programmunknak megfelelően, még tovább északra és aztán ismét Kelet felé folytattuk útunkat. Két-három hónappal később Korea barátságtalan és zord partjain tartózkodtunk és szeptember hónapjában Csemulpóban voltunk, hol három hétig volt horgonyunk a tengerben.

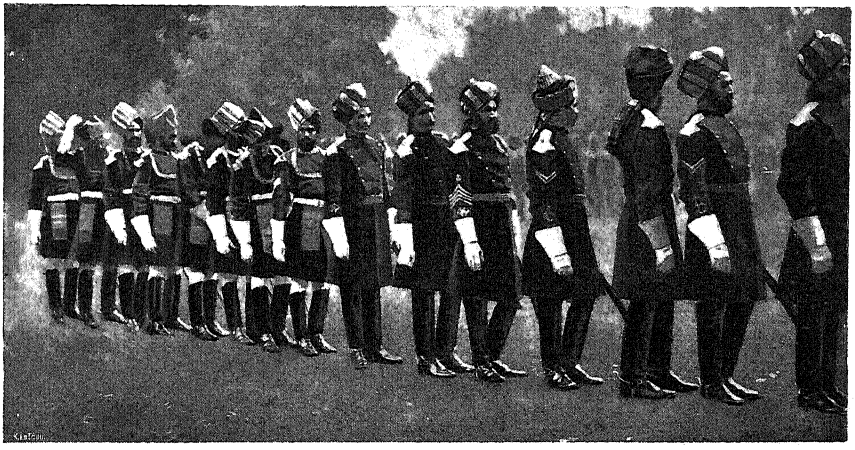
A súlyos szolgálati viszonyok az elzárt országnak — Koreának — szirtekkel megrakott és kevéssé ismert szaggatott partjain, a hiányos életmód, a rossz időjárás stb. legkevésbbé sem szol-



IMÁDKOZO INDIAI CSAPATOK.

gált 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 fiú szemlátomást sorvadt, fogyott és pusztult. Azt a szivébe fúródott mérget nem tudtam eltávolítani. Csemulpóba értünk, már el volt határozva, hogy



A BENGÁL HADSEREG TISZTIKARÁBÓL.

a legközelebbi alkalommal átküldjük a szomszédos Nagazakiba, Japánba, hogy onnan a legelső Európa felé induló hajóval hazaküldjük.

Egy pillanatra csodálatos varázszsal hatott rá, a midőn ezt az elhatározást közöltem vele. Remegve leste a hajót, a mely Korea és Japán között közlekedik és egy matróztól nem várt precizitással és jártassággal számította ki a napokat, a melyek alatt a mintegy tízezer mértföldnyi útat hazájáig meg fogja tenni. Boldogan rajzolta le a kórházban fekvő bajtársainak azokat a gyönyörűségeket, a melyek rá várnak. Beteges, fakó arcza kipirult; bágyadt, megtört fényű 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 Csemulpóban élő japánoknak van egy kisebb szabású kórházuk, oda szállíttattam. Az ott tapasztalt ragyogó tisztaság és az európai színvonalon álló két japán orvos némi reményt hagyott fönn, hogy a szegény fiú talán mégis összeszedi magát annyira, hogy csakugyan haza lehet majd küldeni.

És szegény földim csakugyan elment a hosszú útra, a melyre azonban mindnyájan elkisérhettük: a kórház szomszédságában fekvő — temetőig. Négy nappal azután, hogy átadtam a japán orvosoknak, váratlanul agyhártyalob lépett föl, a mely támogatva a hónapok óta tartó rendkívüli hiányos táplálkozástól és leküzdhetetlen álmatlanságtól, nehány nap alatt megszabadította szegényt szenvedéseitől.

Magyar ember talán sohasem részesült ily nemzetközi végtiszteletben. A kikötőben lévő idegen nemzetiségű hajók: az amerikai „Palos", a franczia „L'Aspic", a német „Iltis" (a mely egy évvel később csaknem az utolsó emberig elpusztult egy japán szirten), a portugál „Vasco da Gama", a japáni „Csokaykan" és a kinai „Ping-Yün" a partra szállított csapatokkal vettek részt az oly messze idegen földön maradt fiúnak a temetésén.

S a szegény fiú 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?

FÉLREISMERT LOBOGÓ.

Korea ismertetésénél említettük, hogy Korea legújabb történetében — tudniillik a hetvenes években — válságos jelentőségű két mozzanata volt az amerikaiakkal és a japániakkal. Az amerikaiakkal való konfliktus úgy keletkezett, hogy a koreaiak, illetőleg a Ta-Tong parti lakosok, a folyó torkolatába tévedt amerikai kereskedelmi hajót — a „General Shermant" — megtámadták, felgyújtották és a legénységet legyilkolták. A koreaiak ugyanis az amerikai sónert — franczia hajónak tartották. Miután pedig Koreának néhány évvel ezen esemény előtt véres összeütközése volt a franczíákkal, a koreaiak a franczia lobogót joggal támadhatták volna meg.

A „General Sherman"-on elkövetett gyilkosságot megboszulandó, az Észak-Amerikai Egyesült-Államok Rodgers tengernagyot flottával küldték Korea partjaira. Igy aztán megteremtődött Koreának egy újabb konfliktusa, most már az amerikaiakkal.

Még ezen konfliktus idejében történt ugyanis, hogy Korea partján, Csemulpóban, egy japáni hadihajó jelent meg. Ezúttal először történt, hogy Japán részéről egészen modern, hatalmas pánczéloshajó jelent meg a koreai kikötőben.

A koreaiak az új lobogót csakugyan félreismerték és azon hiedelemben, hogy amerikai hajó, azt is megtámadták, szétrombolták és a legénység nagyobb részét leölték.

Természetesen Japán egész flottát küldött át a koreai partokra, hogy a koreaiakat megbüntessék a japáni lobogón ejtett sérelemért.

Tehát két izbeni véres harczok és az ország évezredes törté-

nelmét megváltoztató, új mederbe térítő háborúk keletkeztek abból az — úgyszólván — csekély tévedésből, hogy a parti lakók a kikötőben megjelenő hajó lobogóját nem ismerték fel, vagy pedig, mert összetévesztették egy másikkal.

*

Habár sokkal kisebb jelentőségű, de eléggé tragikus kimenetelű esemény történt ugyanezen okból — tudniillik a lobogónak félreismeréséből — több évvel ezelőtt a mi haditengerészetünknek egyik hajójával, az Erzherzog „Friedrich“ korvettával.

A „Friedrich“ a hetvenes évek végén földkörüli utazásra volt kiküldve. A korvetta utazási programmjába többek közt rendkívül fontos misszió volt felvéve: Borneo szigetének körülhajózása. Már csak azért is érdekes volt ez a misszió, mert a „Friedrich“ előtti utazások Borneo partjain csak kisebb, részleges excurziókban állottak.

A „Friedrich“ korvettát, tehát a mi haditengerészetünket illeti meg a dicsőség, hogy az első hajó volt, mely a 13.600 négyzetmértföldnyi óriási szigetnek csak fogyatékosan ismert partjait egyhuzamban körülhajózta.

A sziget körüli utazás folyamán, a mely Jáva szigetéről, Soerabayaból kiindulólag, a Makassari szoroson és a Celebesi tengeren végig Borneo északkeleti pontja felé huzódott, a „Friedrich“ több olyan pontokat érintett és mért fel a part mentén, a melyek, mint tökéletesen ismeretlenek, a legpontosabban kidolgozott tengerészeti térképen sem voltak megjelölve.

Egy ilyen hidrografiai mérés czéljából történt horgonyzás alkalmával történt a tragikus esemény, a mely olyan emlékezetes maradt haditengerészetünk évkönyveiben.

A „Friedrich“ Borneonak északkeleti részén, a Bum-Bum szigetek közelében horgonyzott a Siboku folyó torkolatának környékén. A szigetcsoport körül fekvő számos korall-zátony és a folyó torkolatának környéke részben nagyon hiányosan, vagy éppenséggel nem lévén megjelölve a térképen, a „Friedrich“ parancsnoka

— Oesterreicher báró sorhajókapitány — elhatározta az ismeretlen vidék pontos felmérését.

Hogy meglehetősen igénybe vett kőszénkészletét pótolja és kímélje, elhatározta továbbá, hogy a gazdátlan terület őserdőjének hatalmas törzseiből nehány hétre való fütőanyaggal látja el a hajót. Ezen okból csapatot rendeltek ki az erdő szélére — favágásra.

Másnap reggel május 7-én gőzbárka által vontatott nagy csónakban harmincz főből álló matróz-csapat, továbbá négy altiszt és a hajóács szállott a partra, egy tengerész-kadét vezénylete alatt. A kadét parancsot kapott, hogy rögtön partraszállás után állítson fel öt fegyveres őrt az erdő felőli oldalon; kettőt a parton, egyet pedig a csónakban. A gőzbárkát pedig várják be, a mely este fog érettök a partra menni. A szárazföldre jutott matrózok, a kik hónapok óta először éreztek szilárd talajt lábaik alatt, a kik hosszú idő óta először érezték magukat némileg felszabadítva a hadihajók hajlíthatlan vasfegyelme alól, gyermekies, pajkos örömmel fogtak a munkához. Az őserdő csengett a hangos nevetéstől és dalolástól, meg a fejszecsapásoktól, a melyekkel sorra döntötték az évszázados hatalmas sudarakat. Közbe-közbe azzal mulattak, hogy majmokat fogdostak és „repülő kutyákat", a melyek százával tanyáztak a lombok között. Délig óriási rakás sudarat döntöttek halomra, melyek közt volt néhány két-három méter átmérőjű törzs.

A déli szieszta előtt Nembrini, a kadét, őrjárattal körülszemlélte a helyet, a melyen a favágás történt. Látván, hogy a veszélynek semmi nyoma, bevonta az erdőben felállított őrszemeket, hogy ezekkel is több legyen a munkáskéz. Csupán a parton maradt két őrszem és egy a csónakban, a mely mintegy negyven-ötven méterre a parttól voltak lehorgonyozva.

Mintegy két óra tájt délután az egyik őrszem öt kánút lát előbukkani a folyóból. A kánúk megkerülve az öblöt, nyílsebességgel eveztek fel, a mi csónakunk közeléig. Itt hirtelen „front"-ba sorakoztak, felrakták a kánúk orrára a mellvédeket és üvöltő kiabálások közt megkezdték a támadást dárdákkal és nyílakkal. Néhánynak közülök kovás puskájuk is volt; többek közt a mintegy nyolczvan

főnyi kalóz-csapat főnökének is, egy őszhajú, hatalmas termetű vadnak.

A meglepett matrózcsapat ijedten kapott fegyverre. Karabélya csak néhánynak volt; a többiek fejszével, csákánynyal és fadoronggal látták el magokat. A harcz központja a mi csónakunk volt. Ezt a szép, öblös járművet akarták a pirátok megszerezni minden áron. A csónakban ülő matróz, Filinich, hősies bátorsággal tartotta magát. Addig lőtt a pirátok sűrű csoportjai közé, a míg csak tölténye volt. Pompás lövéseivel le is terített néhányat közülök, mindenekelőtt az egyik kánú orrán handabandázó és üvöltő ősz főnököt. Kilövöldözvén töltényeit, a vízbe ugrott és a víz alá bukva, sértetlenül úszott ki a partra, az utána dobott dárdák és nyílak ellenére.

Matrózaink közül néhányan a vízbe ugrottak, hogy a megtámadott csónakot a partra vonják. Elől járt Delconte nevű matróz, kezében karabélylyal, szájában néhány tölténynyel, utánna Kiraz, Car és Horváth Mihály nevű matrózok. Delconte sziven találva, összerogyott. Egy perczczel később Kiraz esett el, kit homlokon talált halálosan egy dárdaütés. Car és Horváth szintén súlyosan megsebesültek; még a vízben elestek, de bajtársaik a partra vonszolták. (Horváth Mihály talán az egyetlen magyar, ki Borneo szigetén ontotta vérét lobogónkért.)

A fekete rablók rendkívül ravaszul harczoltak. Mellvédeik mögül, vagy a kánúk falai mögül alig bújtak elő és ilyenképpen biztosított helyzetből lövöldöztek, perczig meg nem szűnve vad ordításaikkal. Hiszen ha a szárazra merészkedtek volna, ott könnyen elbántak volna izmos és bátor matrózaink a hitvány termetű, gyáva kalózokkal.

E közben a vadak feloldották csónakunk horgonyát, odakötötték egyik kánúhoz és elvontatták. A többi kánúk visszavonulása előtt néhányan a vízben álló vadak közül elesett matrózaink holttestét gyalázatosan megcsonkították. Széles handzsárral levágták az elesettek fejét és ugyanazon fegyverrel végig felmetszették az altestüket.

Ekkor aztán eltüntek — nyomtalanul . . .

A hirtelen előbbukkanó túlerős számú ellenségtől, a vad kül-

sejű és vadul üvöltő, nyíllal meg dárdával harczoló pirátok által meglepett matrózok, most, hogy még a csónakjukat is elrabolták, semmit sem tehettek egyebet, mint hogy készenlétben állva, újabb támadás ellen helyezzék magukat biztonságba. Így találta őket estefelé az értök jövő gőzbárka.

Mindezekről persze a hajón semmit sem tudtak. Egyrészt, mert a korvetta nagyon távol horgonyozott a parttól, másrészt pedig mert a tenger felől lengő szél következtében a puskaropogást sem hallhatták. Képzelhető tehát az a riadalom, a melyet a hajóra jövők jelentése előidézett. A parancsnok azonnal „alarm"-ot fuvatott és a korvettát „harczra kész" állapotba helyezte. A bekövetkezett sötét éjt azonban nem tartotta alkalmasnak arra, hogy a rablókat azonnal üldözőbe vegye.

Másnap reggel néhány hadilag felszerelt csónakkal indultak ki „rekognoszkálás"-ra. Meglehetős magasan felhatoltak a folyóba és kutattak az erdőben, de a rablóknak, vagy egyáltalában embereknek nyomára sem akadtak.

Következő napon a korvettával indultak a pirátok keresésére. Felkutatták a közeli Bum-Bum szigeteket, az Admirál szigeteket és folyton kutatva, keresve, felvitorláztak a Tawtaw szigetekig. A megkérdezett vagy vallatóra fogott bennszülöttek semmiről sem akartak tudni és valószínű, hogy nem is tudtak semmit. A kutatások alatt nyert felvilágosítások szerint a pirátok vagy a Siboku folyó felső partjairól leszállt vándorkalózok lehettek, vagy az öböl távolabbi vidékén tanyázó bennszülött dayakok, a hirhedt „fejleütők". Az a körülmény, hogy a támadók az elesett matrózoknak levágták a fejét és magokkal vitték azokat, valószínűvé tette az utóbbi feltevést.*

* A dayakoknál ugyanis — úgymint több más vad törzsnél — az egyén társadalmi állása és tekintélye attól függ, hány levágott fej fölött rendelkezik az illető. Ennek a gyűjteménynek megszerzésében az asszony- vagy gyermek-fej nem hogy nem „derogál" a vitéz harczosnak, hanem ellenkezőleg, még becsesebb. Mert hát asszonyfejhez csak akkor jut tisztességes ember, ha a védő férfiak már mind le vannak vágva. Megjegyzendő, hogy az apa fejgyűjteményét a fiú nem örökli. Az apa szerezte tekintélyben a fiú nem fürödhetik, mint minálunk, hol az apa véres verejtékkel szerzett

A „Friedrich"-en tehát meg voltak győződve a felől, hogy dayak rablókkal történt az összeütközés. De későbbi kutatásaikon, különösen pedig Singaporeban, a hova hosszabb idei pihenésre tértek vissza, felvilágosították őket a felől, hogy a rablók távi-távi-szigetbeli malajok voltak. És mindjárt magyarázattal is szolgáltak.

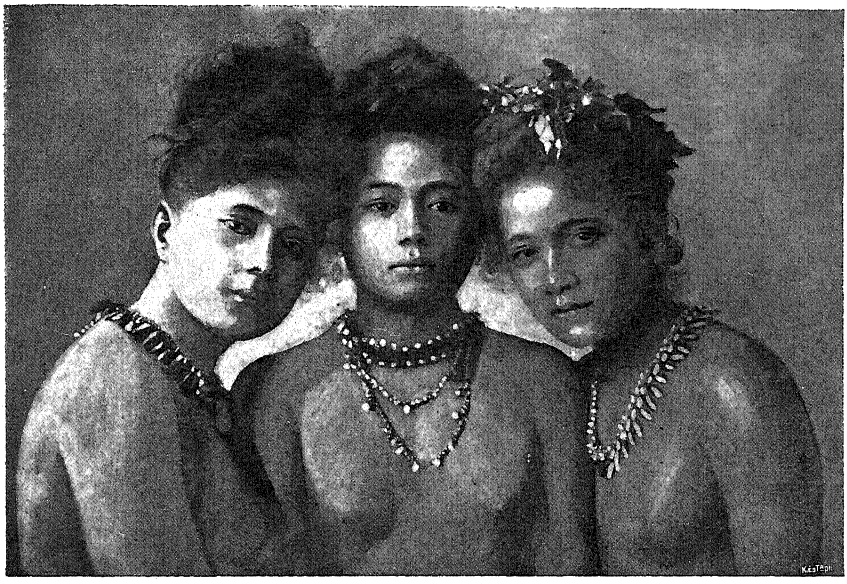
A malajok ugyanis összetévesztették a mi lobogónkat a spanyol hadi lobogóval. A kettő között tényleg nagy a hasonlóság. A mi hadi lobogónk ugyanis piros-fehér-piros; a spanyol lobogó pedig piros-sárga-piros. Ha már most a lobogó darab ideig ki van téve a nap és eső behatásának, a fehér csak éppen úgy szürkére változik, mint a sárga csík. A félreismerés tehát a legélesebb szemnek is lehetséges.

A spanyol lobogó megtámadására pedig igenis volt okuk a távi-távibeli malajoknak. Ezek a szigetek ugyanis a Sulu szigetcsoporthoz tartoztak, a mely csoport akkori időben háborús viszonyban állott a spanyolokkal. A suluk t. i. semmi esetre sem akarták magukat a spanyolok által boldogíttatni. Elfogadtak volna bárkit protektornak, csak éppen a spanyol volt előttük gyülöletes.

Miért? Azért, mert a spanyolok nem annyira kolonizálnak, mint inkább katholizálnak mindenekelőtt. És hogy mit ért Spanyolország a katholizálás alatt, azt megmagyarázták Gonzales, Arbuez, Ximenes és Torquemada. Már pedig Arbuezet vagy Torquemadát még a dayak gyomor sem tudja egészségesen elviselni.

ezresein a fiatal úr ágál. A borneói dayakoknál ez nem „gilt". A ki a dayakoknál henczegni akar, az szerezzen előbb ezreseket, akarom mondani: koponyákat.

A csatatérről haza hozott fejeket úgy preparálják, hogy megnyitják a koponyát és kiszedik belőle az agyvelőt. Ekkor ismét összekötözik, beleteszik egy czifra kosárba és lassú tűz fölé helyezik a füstre, míg a fej, illetőleg a bőr és izomzat megaszalódik rajta. Ilyen állapotban helyezik aztán az ajtókra vagy a kunyhó elé.



SAMOAI LEÁNYOK.

GYARMATÉLET.

A sovinisztikus mondás: „A nagyvilágon e kívül nincsen számodra hely“ csak magyar embernek szól s a magyar hazáról. Senki másra nem vonatkoztatható; senki másnak nem parancs. Mert, a mint láthatjuk, az angol, franczia, olasz, német, hollandus 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 Mackenzie folyó partján, a Patrick és Melville szigetek eszkimói között, az örök hóval fedett végtelen jégsivatagokon, a hol az évnek kétharmadán keresztül még a napot is alig látja az alacsony szemhatár fölött; a hol a bennszülött éveken keresztül nem hánthatja le magáról az élete koczkáztatásával elejtett állat bőrét, a higganyt is megfagyasztó dermesztő hideg miatt.

Elmegy Ázsiának és Afrikának forró, végtelen homokpusztáira, kihült tűzhányó kráterek völgyei közé, a hol mértföldekre nincs szál fű, nincs csepp víz és a hol az évenkint egyszer hulló esővizet drága kincs gyanánt kell őriznie kőmedenczékben, a hol nincs egyéb csak ízzó, forró homok és a hol egész éven át kinosan éget a perzselő nap. És elmegy a Kongo partjára, vagy a Csád-tó vidékre, behatol Afrika őserdeibe, Ausztrália rengeteg homoksivatagjaira és — megél.

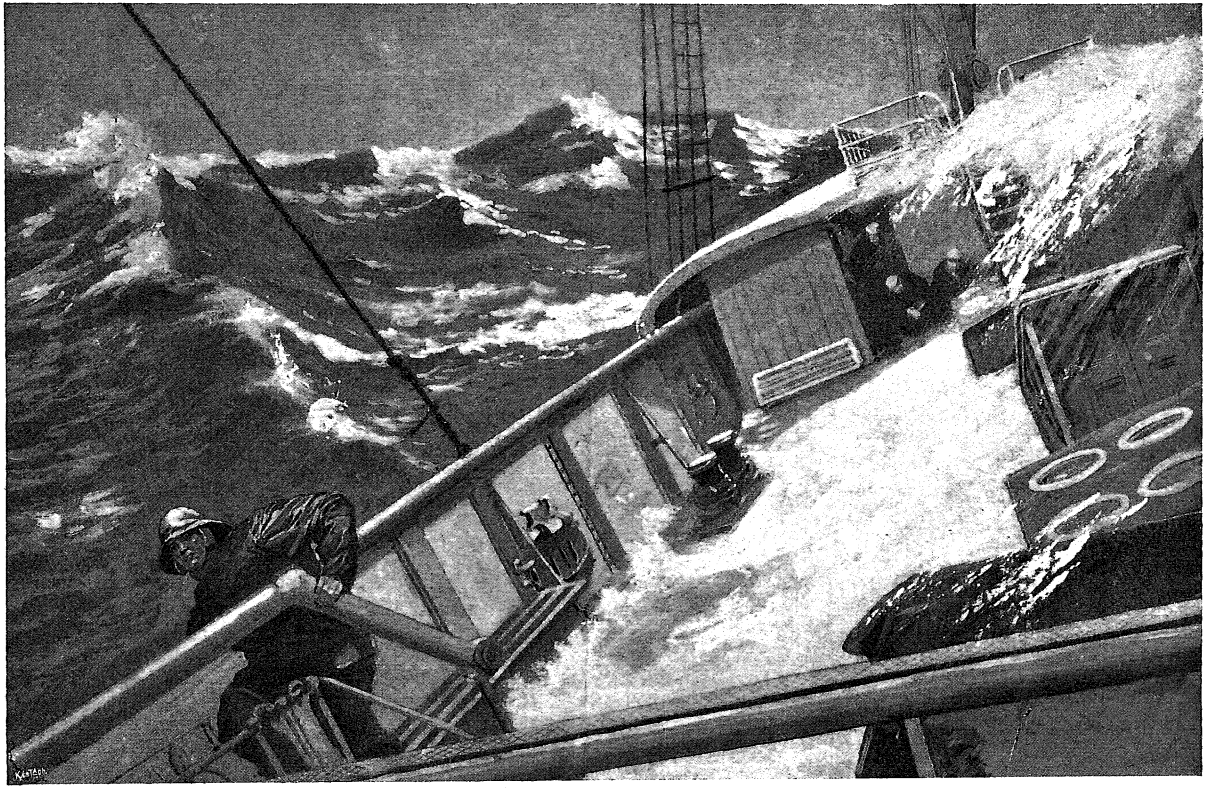
A hazájából kivándorló európai meg tud élni a jég hátán, az égető homokon, a rengeteg őserdőben és akárhánynak a háborgó Oceán zajló örvényei a barázdák, a melyekből kenyerét szerzi.

Megélnek tehát bárhol; legfeljebb vagy 30° C-sal többet dideregnek, vagy harmincz 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 harczolunk kenyerünk megszerzése közepett, de életünket talán sohasem koczkáztatjuk, addig akárhány gyarmaton vagy települő helyen az ott élő európaiak a szó szoros értelmében vett életveszélylyel küzdenek meg ugyanilyan életmód és hivatás mellett is.

Azzal a kitartással és elszántsággal, a melyet a gyarmatok egynémelyikén a letelepülő fehérek életfentartásukban kifejtenek, talán milliókat szerezhetnének Európában. Különben pedig, hogy fogalmat alkothassunk magunknak arról az életről, a melyet a gyarmatokon, különösen a tropusokon élő európaiak folytatnak, nem szükséges ily szélső példákhoz fordulnunk. Elég, ha megtekintjük azt a rendkívül sivár, egyhangú mindennapi életet, a melyet az előkelőbb és vagyonosabb osztály folytat még a legkultiváltabb helyeken is. Egészen eltekintve a társadalmi viszonyok nehézségeitől, nagyfokú hiányosságaitól, már maga az éghajlat és a talaj is meg nem szűnő gyötrelem, a mely megkínozza a testet és a lelket egyaránt.

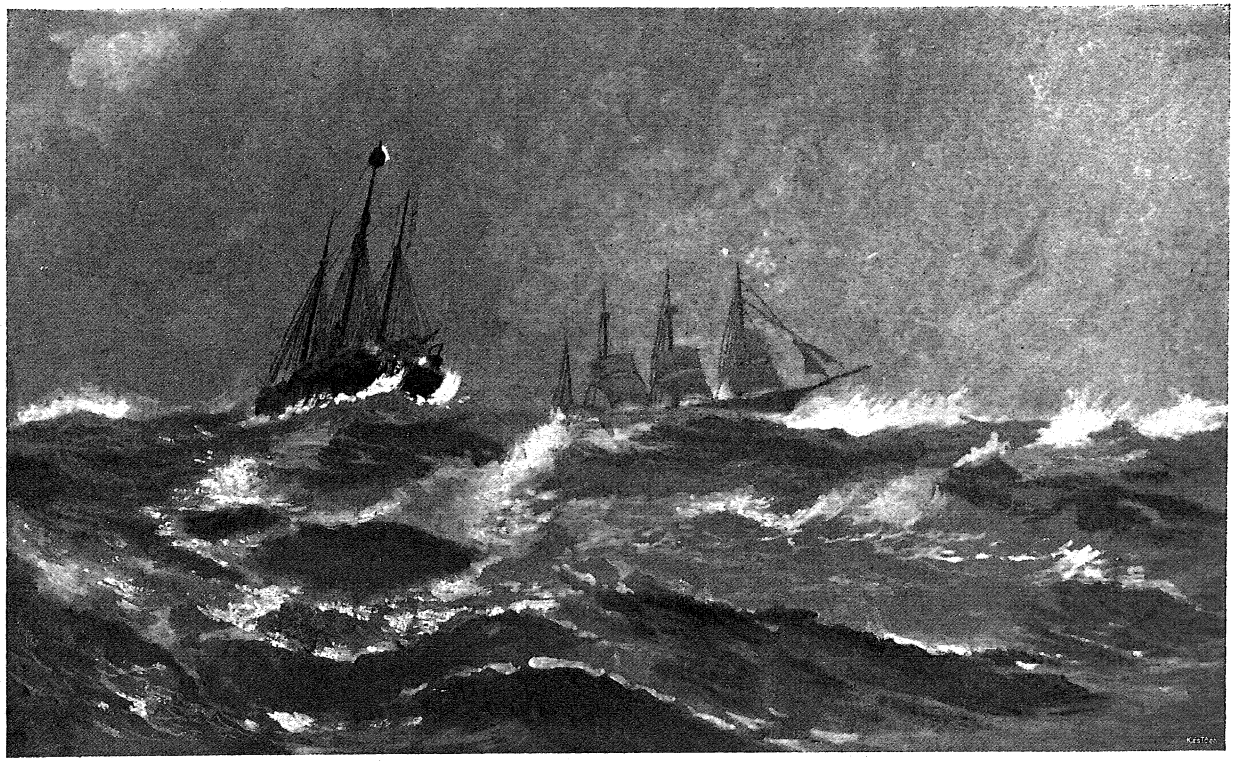


PILOT CSÓNAKBA SZÁLL,

A tropikus vidékek legnagyobb részén tél és nyár között alig van valami különbség a hőmérsékben. Nyolcz órakor reggel már perzselően, forrón süt a nap. Az égbolton nincs egyetlen felhőcske, a légben nincsen egyetlen lehelet. Finom, forró homok leng a levegőben. Tizenegy órakor a forróság tikkasztóvá, tűrhetetlenné 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 átöltözködnie és már az átöltözködés alatt átizzasztja a ruháit. Ez a forróság — folyton fokozódva — eltart délután három óráig. Ekkor elkezdenek a felhők gyülekezni és egy szempillantás alatt zúgó zápor ömlik a földre. Ez az egyetlen gyönyörűség az egész nap folyamán. Az ellankadt, eltikkasztott és bágyadt test újra éled és eltűnik az előbbi nyomott hagulat. Ezután jön az üdülés. A tikkasztó forróság megszűnt, a levegő balzsamos, lágy, édes. A növényzet tündököl buja, sötétzöld színben. Az égbolt kék és ragyogó, akárcsak a caprii kékbarlang.

De nem sokáig tart ez a gyönyörűség. Alig egy-két óra mulva beáll a sötétség és a sötétséggel megjelennek az apró mérges mosquitó miriádjai, a melyek előtt nincs menekülés. Az embernek elfárad a keze 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-csipésektől, a melyekhez a tropusok egy másik csapása járul, a „prickling heat", azaz: apró veres kiütések, a melyek az egész bőrt ellepik.



A LIPÓT NASZÁDJA KÖZELEDIK A HAJÓHOZ.

A hőségküteg egyike a legkellemetlenebbül viszkető dolgoknak, a mely izgatottá teszi az aczélidegű gyarmatlakót is.

Akklimatizáczióról csak kis mértékben lehet szó. Ámbár a régebben letelepülők mindnyájan azt hiszik, hogy ők már akklimatizálódva vannak. Pedig dehogy vannak. Az arczuk barnásszürke, fakó; a szemük beesett, fénytelen; arczukon, mint a korán vénült rouéknál, számtalan apró redő. Étvágyuk majdnem semmi, álmuk kevés, nyugtalanok, hallgatagok és kedélytelenek. Arczukról és mellükről folyton törlik az izzadságot, vakaróznak jobbra és balra, nem tudnak tíz perczig gyalogolni, hanem azért ők akklimatizálva vannak!

A tropusok alatt élő európaiak étkezése a lehető legunalmasabb és ízetlen, jórészt talán azért, mert szorosan az angol konyhához ragaszkodnak, a melyben tudvalevőleg az örökös „mutton“* és „chicken“** játszszák a főszerepet.

Húsneműt különben keveset esznek. Sajátságos ízénél fogva kénytelenek azt mindennemű gyomor- és idegrontó mártásokkal élvezhetővé tenni. Egyedül a curry az, a melyet napjában kétszer esznek, még pedig igen nagy mennyiségben.

A mint még emlékezhetünk a „curry“ főalkatrésze a keményre főzött rizs, a melyhez 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.

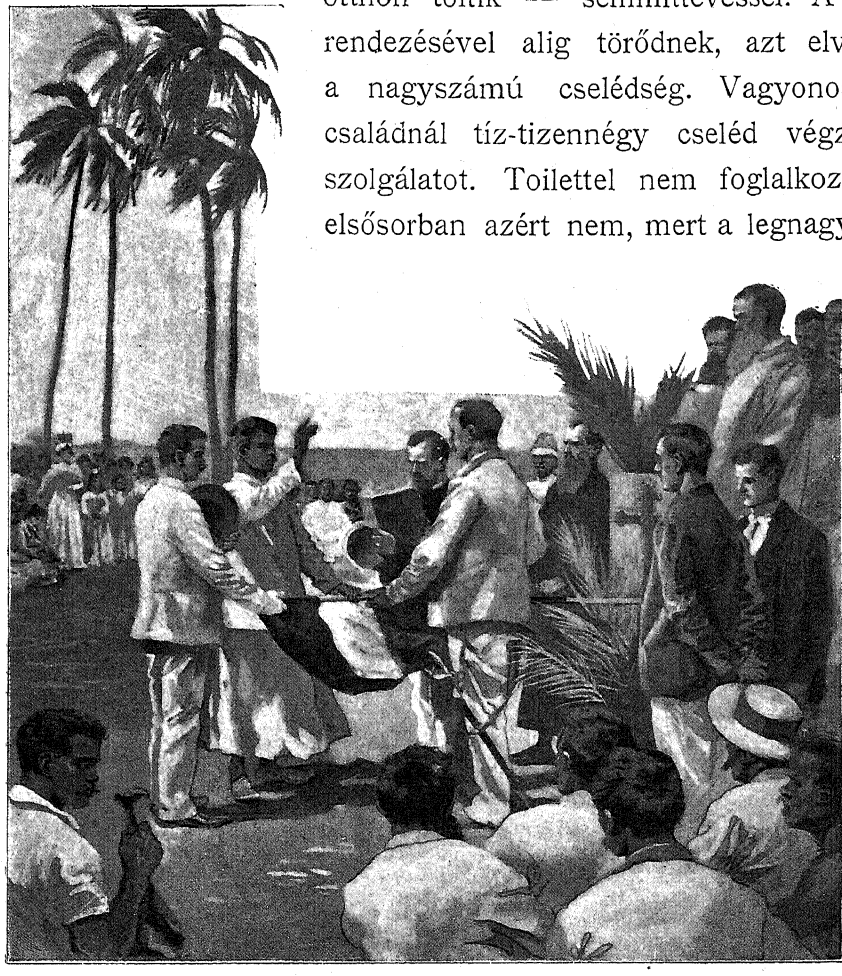
Társadalmi életről alig lehet szó. Színház, zene, társas összejövetel a legtöbb helyen csak mint emlék él, vagy csak névről ismeretes. A nappalt, a míg a rekkenő forróság tart, otthon töltik a legnagyobb negligében. A lakások, a melyek kivülről néha igénytelen bungalókhoz hasonlítanak, belül pazar fénynyel vannak berendezve. Szobákra osztott lakások ritkák; az egész emelet, ha még olyan terjedelmes is, egyetlen szobából áll, a mely hosszú

*Birka-hús és **csirke.

bambusz rojtfüggönyök által van rekeszekre osztva. Szalon, ebédlő és a háziasszony 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. Nehányszor megtörtént, hogy azokon az éjjeleken, a melyeket nem a hajó szűk kabinjában, hanem az ő tágas, szellős termeikben töltöttünk, közvetlen közelből riasztott fel bennünket a zsákmányra járó oroszlán vagy tigris ordítása.

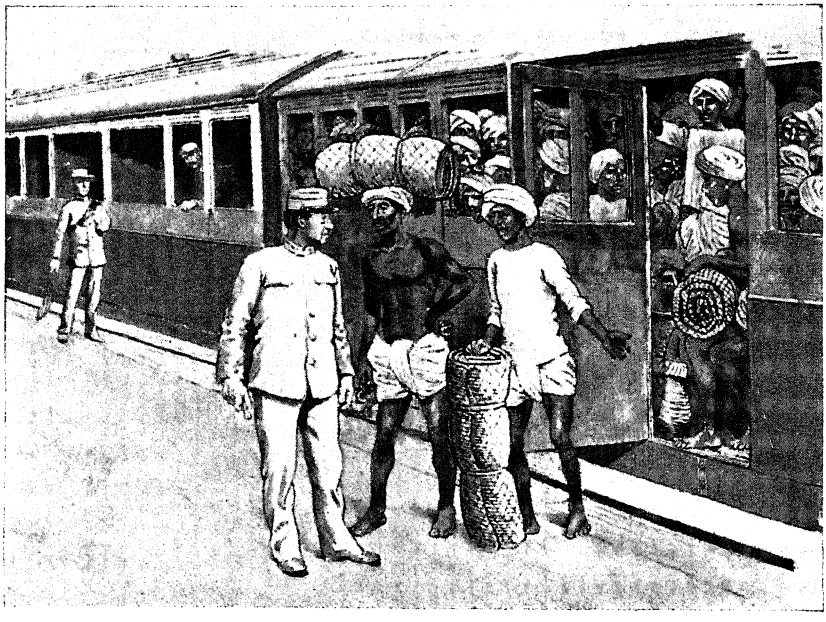
Mihelyt a forróság alább hagy, lázas sietséggel futnak irodáikba és a kikötőbe, a hol késő éjjelig dolgoznak.

A nők élete rendkívül egyhangú és sivár. Az egész napot otthon töltik — semmittevéssel. A ház rendezésével alig törődnek, azt elvégzi a nagyszámú cselédség. Vagyonosabb családnál tíz-tizennégy cseléd végzi a szolgálatot. Toilettel nem foglalkoznak; elsősorban azért nem, mert a legnagyobb



SAMOAI FŐNÖK ESKÜT TESZ A NÉMET LOBOGÓRA.

negligére vannak ráutalva; másodszor, mert úgy sincs senki, a kinek öltözzenek. Zenével sem igen foglalkoznak, mert több munkát ad az izzadság törlése, mint maga a zenedarab. Többnyire fiatalon lettek kiragadva az otthonból, az otthoni társas körből



EGYENLŐTLEN ELOSZTÁS.

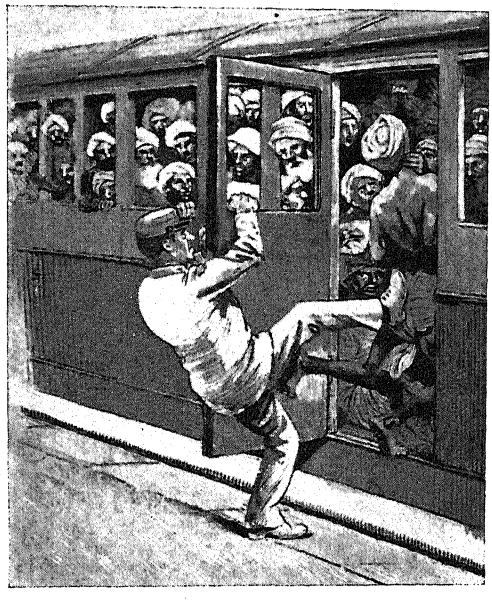
és ezt itt tökéletesen nélkülözik. Unatkoznak tehát szegények szörnyen. Az így keletkezett unatkozásból lassankint kifejlődik a félreismerhetetlen idegesség és a feltünően gyakran észlelhető gyermektelenség.

Hogy azonban a szegény magokra hagyatott nők mily szívesen mulatnak, ha van kivel, mutatja az, hogy a hol csak lehetséges, megragadják az alkalmat és kárpótolják magukat a multért, jelenért és jövőért. Így például egy alkalommal Khina belsejében a Vu-csang, Han-jang és Han-kou városok által alkotott nagy koloniában boldogítottuk az ott élő kis európai és amerikai társaságot, a mely néhány konzul és vámhivatalnok családjából állott.

Szegények nagyon ki lehettek éhezve — társadalmilag — a mi nem csoda, ha tekintetbe vesszük, hogy a legközelebbi két várostól,

a hol önmagukon kívül más fehérarczuakat láttak volna, tudniillik Sang-haitól és I-csangtól, nem kisebb, mint hétszáz mértföldnyi út választja el őket. Meghívtak bennünket ebédre, soupéra, tiffinre, kirándulásokra, lawn-tennishez, garden partyra, tánczestélyekre és five o'clock teára. A köztük töltött tizennégy nap alatt a rendkívül forró augusztusban, a midőn az árnyékban 40° Celsiust mutatott a hőmérő, nem mult el nap, hogy ne rendeztek volna számunkra tánczmulatságot, némely napon kettőt is! És mi tánczoltunk! Ehhez hasonló gigászi munkát nem végeztünk az egész expedicziónk alatt. Nem csoda tehát, ha oly rendkivül szíves vendégszeretettel fogadtak és vették körül a frissen megérkezett hadihajó lármás, eleven, nagyhangú — és valljuk csak meg bátran — „fess“ tisztjeit.

Természetes, hogy viszonzásul, minden kikötőben, a melyben

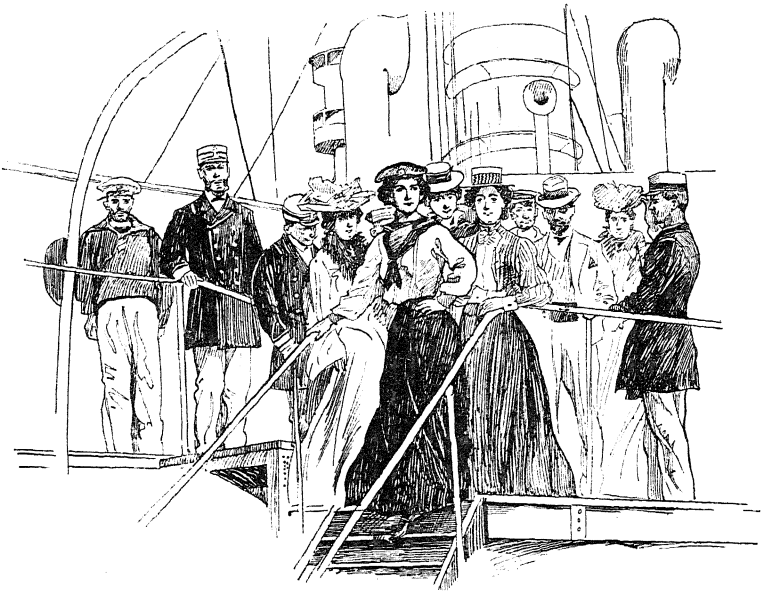


NINCS LEHETETLENSÉG

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.

. A mint 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 árboczokról lelógó kötélvégeket a mindenhez értő matrózok szépen kirakták a hajófal mellé csillagokba és monogrammokba. A fedélzetet olyan simára és fényesre csiszolták és súrolták, a hogyan csak hadihajó fedélzetét lehet csiszolni és súrolni. A temérdek jelzőlobogókból mennyezetet és sátrat készítettünk. Az

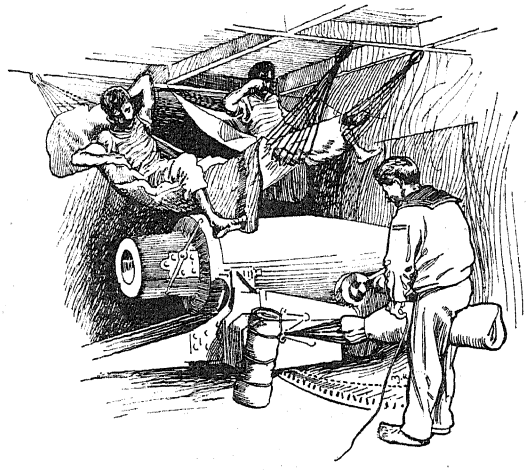


NŐI LÁTOGATÓK A HAJÓN.

ágyútalpakat a reájuk borított perzsaszőnyegek segélyével kineveztük ottomanoknak és fantenileknek. Csillárt csináltunk a szuronyokból és széles pallosokból (a régi: Entersäbel-ekből). A sarokba állított köpőládákat kineveztük virágtartóknak s déli növényeket és virágokat állítottunk beléjök. Egy másik sarkot a hadihajókon rendelkezésre álló dísztárgyakkal diszítettünk föl, például: fényesre puczolt gyorstüzelőágyúkkal, 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-kadetek tudvalevőleg igen — kiváncsi náczió.)

Mikor már minden rendben volt, elindultak hófehérre mosott csónakjaink a part felé, hogy vendégeinket a hajóra szállítsák. Természetesen, mindig akadt vállalkozó fiatal tiszt vagy kadet, a ki 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 — tánczosnőket.)

A megérkező csónakokból kiszálló asszonysereg vígan csevegve, de igen lassan lépkedve felkúszik a hajólépcsőn és rögtön el van



A FÜGGŐÁGY FELGÖNGYÖLÍTÉSE.

ragadtatva a „rendkívül fényes“ berendezéstől. (Harmincz éves rozoga vitorlásokon!) Határozottan ez a legszebb hajó, a melyet láttak és mi vagyunk a legkedvesebb emberek, a kikkel eddig megismerkedtek. (És kérem, mi ezt akkor — készpénznek eddig vettük!)

Következett az obligát hajómegtekintés. Végigjárnak az egész hajón; megbámulnak mindent és rendkívül szépnek tartanak mindent. Különösen feltűnik minden asszonynak a corridor közepén egy kürtővel ellátott vaslap, a melyen sok apró láncz van és a mely körül két-három fehér főkötős gentleman áll fehér zubbonyban. Nagyot bámulnak arra a magyarázatra, hogy ez a vaslap a

mi „spárherdünk“,* a fehér főkötős gentlemenek a szakácsaink, a sok apró láncz pedig arra szolgál, hogy fazekaikat odakössék a tűzhelyhez a nyílt tengeren, nehogy lecsúszszanak a hajó hánykolódásánál, holott azok a lánczok akárhányszor inkább illenének a fehérfőkötős gentlemanek kezeire, azokért az infámisan czudar ételekért, a melyekkel minket táplálnak.

Nem kevésbbé érdekes látvány bájos vendégeink szemeiben a corridorban 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 hálót, a melyben tengerészregula szerint van elhelyezve a pokrócz meg a párna is, az előírt x czentiméter szélességben és y czentiméter hosszúságban. A háló két végét fölakasztja két szegre az oszlopokon és egy ugrással benne terem. Ajánlkozik arra is, hogy mutatóba mindjárt benne is marad — egy vagy két óráig.

A nők sajnálkozással csodálkoznak a fölött, hogy a szegény matróznak még csak — mosquitó-hálója (!) sincsen az ágya körül, fehér mousselinból. (Szegény mali! egyebe mind megvan, csak éppen a fehér mousselines hálója hiányzik!)

Hát még minő borzongást okoz, a hogy megpillantanak egy kötélből font hálót az árbocz töve körül, a mely hálóban néhány matróz hever a földön s szégyenlős szemlesütéssel árulja el, hogy ő most — be van csukva; valamivel odébb egy tuczat 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 valószínű reményében, azok persze kellőleg föl vannak diszítve. A polczokon álló cognakos, sherrys üvegek — a könyvtár legtartalmasabb darabjai

* Olaszul beszélő szakácsaink németül Kogerdé-nek nevezik a Kochherdet.

— ez alkalomra a könyvek háta mögé kerülnek, a díszkötésű könyvek előtérbe húzatnak, az ágyon pedig a legszebb perzsa szőnyeg díszeleg. Az íróasztalon csak egy fénykép, a mely rendesen nőszemélyt ábrázol, lehetőleg a húsz év körüli korban.

A szemle után gyülekezés a fedélzeten, a hol eközben a kadetek 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 hosszú utakon, továbbá a tropikus égalj mámorítóan balzsamos levegője, meg a helyzet érdekessége hozza magával, hogy ilyenkor a nő, legyen az Fräulein, miss, signora vagy señorita, könnyebben megenged magának egy gyöngédebb tekintetet, vagy melegebb kézszorítást. És van-e a világon kadet vagy fiatal tiszt, a kinek ennyi nem elég, hogy rögtön szerelmes legyen?

Egy-két óráig tart a táncz, a flirt, a legyezés, a hűsítők felszolgálása és ezzel a bálnak — vége. Naplemente után kedves vendégeink elhagyták a hajót. Szűnni 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.)

*

Mint már említettük, a társadalmi élet sivár és kedélytelen mivoltának egyik legfőbb oka a nők hiánya, a mely 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 kizárólag férficselédek vannak alkalmazva. Pedig őszintén megvallva, mindig szívesebben láttunk volna egy takaros kis szobalányt fehér főkötővel és fodros köténykével, mint az örökös betel-rágástól köpködő malajit, vagy a mogorva arczú czopfos kinai boyt.

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 maguknak személyesen.

Alig van európai, a ki hazájából való távozása alkalmával ne vinne magával valami édes terhet, a kit ne vonzana egy édes emlék,

HAT ÓRA VASBAN.

amely leköti, mint a hant az anya sírján, a mely haza húz. Az évek multán vagyonilag és társadalmilag megerősödött férfiú most megvalósítani akarná egykori ideálját és szeretné nőül venni azt, a kit évekkel előbb nem nyerhetett meg magának. De a hosszú utat, a mely sok esetben hónapokat vesz igénybe, nem teheti meg, mert nem engedi a „business", az üzlet, amely 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, a ki elszállítja a menyasszonyt loco Honkong. Hon-

kong van tudniillik kiszemelve a találkozási pontul, mert úgyszólván feleútja a végső Keletnek és a távol Nyugatnak, A hajóparancsnokok, ezek az egyeneslelkű, jószívű, becsületes, goromba tengeri medvék szívesen 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, a ki örökre odahagyja családját, otthonát, hazáját, hogy elköltözzék egy más világrészben

FIATAL MALAY FIÚ.

fekvő új otthonába, férjéhez, a kit talán sohasem látott, a kit legfeljebb csak a nevéről ismer és a kinek külsejét, jellemét, társadalmi állását csak a parancsnok leírásából tudja elképzelni, — a hosszú utat a hajóparancsnok magas pártfogása és gavalléros védelme alatt teszi meg.

Különben nincs is szüksége védelemre; a hajó szűk falai közé hetekre összeszoruló kis társaságban csakhamar köztudomásúvá lesz, hogy a szőke fürtű, kedves mosolyú Miss Mary vagy Fräulein Anna nászutazását teszi, jóllehet, hogy egyelőre: egyedül. És ez egyedül utazó menyasszonyokkal szemben — a kik csaknem megszokott tipusai az Oceánt járó hajóknak — mindenki a legnagyobb

tisztelettel, udvariassággal és lovagiassággal viselkedik. (Próbálná csak meg egy fiatal hölgy minálunk egyedül indulni útra — a lánczhidtól a József-körútig!)

Az is akárhányszor megtörténik ám, hogy a menyasszonyságban utazó kisasszony eredetileg kitűzött útjáról — közbejött véletlen folytán — letéríttetik, a mennyiben megtörténik, hogy a helyett, hogy elutaznék Manillába, a Fülöp-szigetekre, hogy

FIATAL SIAMI LEÁNY.

felesége legyen ott mr. James Hobson ólombánya-tulajdosnak, elmegy a véletlenül vele ugyanegy hajón utazó Godfroy Heinrich ültetvényes úrral Apiába, a Samoa-szigetekre. Mert utóvégre is, egy már ismert ültetvényes a hajón mégis csak többet ér, mint egy ismeretlen ólombányatulajdonos Manillában, a Fülöp-szigeteken!

Az ilyen — úgynevezett közvetített — házasságok legnagyobb része a találkozási pontul kitűzött Honkongban köttetnek meg. A nő jön például Danzigból, Hamburgból vagy New-Yorkból, a férj pedig Sydneyből, Fu-csauból vagy Nagasakiból; Honkongban találkoznak, örök hűséget esküsznek és azzal utaznak haza, az új otthonba. A kevésbbé vagyonosak, vagy azok, a kik nem az

egész életre, csupán néhány esztendőre telepedtek le valamely partra, megelégszenek oly hitestárssal, a ki csak arra az időre esküszik hűséget, a mig az idegen férj azon a vidéken tartózkodik.

Jóllehet ez az ideiglenes házasság a földgömb különböző pontjain van szokásban, sehol sem köthető meg oly könnyű szerrel 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 ezek a bájos és rendkívül kedves ideiglenes japáni feleségek, a kiknél szeretetreméltóbb nőket alig lehet találni az egész földgömbön. A bűbájos országnak gyönyörű lányai valóságos áldást hoznak az elhagyott gyarmatokon élő európaiakra és paradicsommá varázsolják számokra ott töltött küzdelemteljes életöket. A mily szépek e japáni feleségek, oly hűséges hitestársak, a mily gyermekesen naivak, oly kedves háziasszonyok és a mily csinos és bájos a megjelenésök, oly kedves és igéző a modoruk.

És hogy ezek a 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, a mely néhány évvel ezelőtt folyt le az elzárt ország sziklás partjainak egyik kikötőjében, Csemulpóban.

A kikötőnek egyik kiszögellő pontján van egy magas sziklafok, a mely a parttal csupán egy keskeny földnyelv útján áll összeköttetésben. A térképeken e szikla — a mely dagály idején egészen víz alatt áll — egy hírneves angol utazó nevével van megjelölve, a csemulpói kisszámú európai kolonia előtt azonban mint a „little japanese girl's Rock", azaz: „Kis japáni lány szírtje" ismeretes.

E szikla elnevezésének történetét egy csemulpói misszionárius beszélte el nekünk, a ki az epizód lefolyásakor már a kikötőben tartózkodott.

A koreai partok hidrogafiai mérései végett néhány évvel ezelőtt egy franczia fregatt huzamosabb ideig tartózkodott a partokon,

különösen Csemulpóban. Magától értetődik, hogy a fregatt tisztjei közül sokan éltek azzal az előnynyel, a melyet a kikötőben élő nagyszámú japániak szokása az ideiglenes házasságot illetőleg nyújt az idegeneknek. Többen közülök megnősültek arra az időre, a melyre előreláthatólag kiterjedtek a partmérések és szolgálatmentes

FIATAL SAMOAI LEÁNY.

idejökben, midőn nem kellett a hajón tartózkodniok, idilli házaséletet éltek kis feleségeikkel, skatulyaszerű kis házaikban.

A boldog házasok közt volt egy C . . . Louis, azaz, hogy Lulu nevű fiatal tiszt is, a ki szolgálati teendői miatt legtöbbet tartózkodhatott a szárazföldön.

A kékszemű, szőke bajuszú fiatal franczia, a ki bizonyára

EGY MODERNUS TENGERI RABLÓ.

odahaza, Marseille és Boulogne kikötőiben is kellő hatást gyakorolt volna a tűzvérű délfranczia honleányokra, itt, a távol Keleten, mély benyomást tett behízelgő, nyájas és gyöngéd — szóval franczia — modorával kis feleségére, a könnyű kedélyű, pajkos és fogékony Yamatára. Yamata, a ki a japáni neveldékben szokásos téves fogalmak folytán, trigonometria, görög nyelv, archaeologia astronomia és geographia helyett azt tanulta meg, hogyan kell gondos háziasszonynak, a férjet mulattató, szórakoztató kedves kis feleségnek lenni és a ki megtanulta egy kicsit az angol nyelvet törni, pajkoskodásaiban, enyelgéseiben és fiatal-asszonyos játékaiban simulékony és készséges játszótársra akadt az ő szőke Lulujában. Luluját azonban kénytelen volt Rurunak nevezni, azon egyszerű oknál fogva, mert bármily kedvesen tudott csicseregni férjének a kellemesen hangzó japáni nyelven, a melyből férje különben egy árva szót sem értett meg, Yamatának a japáni nyelvhez szokott nyelvecskéje a neki szokatlan „L“ betű kimondására képtelen volt, épp úgy, mint például a khinai az „R“ betű kimondását tartja lehetetlennek, mert az ő nyelvéből viszont az R betű hiányzik és azért mondja Robertnek: Lobel és ezért nevezték a mi „Zrinyi“ korvettánkat: „Tilini“-nek.

Az L betű azonban nem zavarta meg az ifjú pár boldogságát. Inkább talán a tiszt sok szolgálata a hajón volt az, a mi szegény Yamata boldogságának egén sötét felhőket idézett elő.

Azokon a napokon, a melyeken férje a szolgálata miatt nem jöhetett ki a szárazra. Yamata az említett sziklacsúcson élt, a honnan, 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 franczia hajónak a kikötőben való tartózkodása azonban vége felé közeledett és ezzel a mézes hónapok is a végök felé jártak.

A fiatal japáni 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, a midőn látta,

hogy a hajó és a tisztek előkészületeket tesznek a végleges elutazásra. Lulu felvilágosította erre a kis feleségét, hogy a franciáknál úgy szokás, hogy a szolgálati szabályzatok I. kötetének 48-ik pontja értelmében azt a tisztet, a ki elhagyja hajóját, haditörvényszék elé állítják 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 szabályzat III. kötetének 52-ik pontja értelmében nőknek a hadihajókon éppenséggel nincs helyük.

Yamata kétségbeesetten „várta" az elindulás idejét, a mely rohamosan közeledett. A japán leány, a ki sem a neveldében, sem társnőitől, sem önmagától sohasem ismerte azt a bizonyos valamit, azt az előtte teljesen ismeretlen fogalmat, azt a horgonyláncznál is erősebb, széttéphetetlen lánczot, a melyet az emberek szerelemnek neveznek, ifjú életében most érezte először, hogy mit teszen az, megválni valakitől örökre, a soha viszont nem látásra, elszakadni attól, a kit az ember egész lelkével szeret.

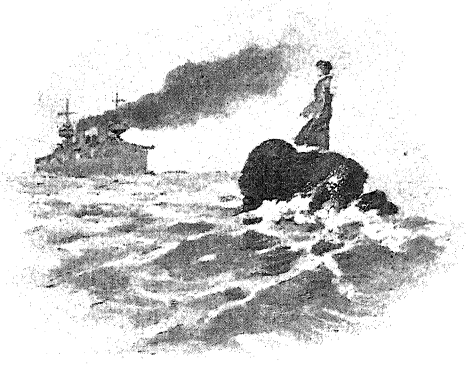
Az elutazás előtti napon Lulu búcsút vett szegény kis nejétől, hazakisérte a családjához, ott ünnepiesen visszaadta a szülőknek — és ezzel a C . . . Lulu franczia haditengerészeti tiszt és Hakody Yamata japáni leányzó között fennállott házasság örökre felbontatott a japáni házassági törvények értelmében.*

Másnap, az elutazás reggelén, Yamata már hajnal óta várt a kinyúló sziklacsúcson, a honnan legtovább kisérhette tekintetével a távozó fregattot, a mely szikla, most az apály alkalmával, még egészen a szárazon állott, épp úgy, mint az odavezető keskeny földnyelv.

* A „temporális házasság" igen sok helyen dívik még ma is. Így például Jáva szigetén és Szumatrában, a hollandus gyarmatokon az ottani garnisonok katonáinak maga a hollandi kormány segíti elő az ideiglenes házasságot. A mohammedánoknál igen sok helyen van szokásban az „egy órától kilenczvenkilencz esztendőre" kötött házasság. Délamerika egyes törzsei között az ott élő, nem katholikus misszionáriusok szintén gyakran kötnek ideiglenes házasságot teljesen törvényes alapon. — Egyebekben pedig Japánban, a temporális házasság par excellence hazájában ez a házasság, illetőleg ennek érvényessége, megszüntettetett a kilenczvenes évek elején történt nagy reformálás alkalmával.

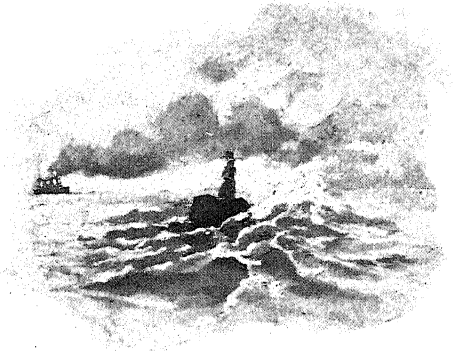
A dagály kezdetekor a franczia fregatt felvonta horgonyait és a hatalmas árboczokon egyenként omlottak alá a vitorlák, a melyek Yamata férjét elviszik innen messze, örökre.

A dagály rohamosan nőtt, a fregatt méltóságos mozdulattal



fordult a kijárat felé: „Ruru! Ruru! Ne menj el! Ruru, vigy magaddal engem is!“

A tenger felől lengő tengeri szél végigzúgott a szirten, búcsuszó helyett magával hozva a szakgatott, 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 hosszú sötét fátyol lengett a levegőben.

A fregatt irányt vévén a nyilt tenger felé, megnagyobbította

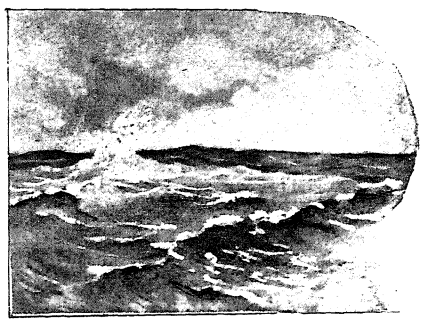
vitorláit és gyorsan siklott tova a dagály hullámain, a melyek mind magasabbra és magasabbra emelkedtek a szikla körül.

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 arczába csapta a tajtékzó sós habot, a mely már a sziklacsúcs tetejét mosta. Síró, esdeklő hangját elnyomta a zúgó szél és a hömpölygő hullámok harsogása.

Egy perczczel később a fregatt eltűnt, mint a szálló fecske a szemhatárról, a kis japáni leány pedig eltűnt a — sziklacsúcsról.

Elmosta onnan a dagály. Az ifjú japáni nő meghalt a franczia férfi után.

Kelet leányát megölte a nyugoti szerelem.



NEHÉZ KENYÉR.

Félig bevont vitorlákkal és meglazult kötélzettel állott a „Zrinyi“ a Sárga-tengeren, közel a khinai partokhoz. A kürtőn fekete felhőkben gomolygott ki a csak néhány órával előbb meggyújtott kazántüzek sűrű füstje, a melyhez — mint erős, izmos férfiúhoz a gyöngédtermetű karcsú nő — odasimul a gőzszelentyűkön elszálló lenge, könnyű gőzoszlop.

Korvettánk várt valamire.

A minutiosusan pontos csillagászati megfigyelések szerint négy heti vitorlázás után felértünk a Jang-cze-kiang torkolatához, a mit különben is bizonyítottak a „Kék folyó“ (Jang-cze-kiang) mocskos, sárga vizének a „Sárga-tenger“ kék vizébe behömpölygő hullámai.

Mintegy húsz mértföldnyire lehettünk a parttól, a mely tökéletesen egybeolvadt a felette elterülő borongós, ködös légkörrel és beleszámítva a Vang-pu folyón még megteendő utunkat, negyvenöt mértföldnyire Sang-haitól, Ázsia „Paris“-ától.

Meglehetős nagyfokú türelmetlenségünk ellenére, a melyet bőven okadatott a négyheti megszakítatlan vitorlázás meg a közeli „Paris“, még sem folytathattuk utunkat addig, míg a pilot — a folyókalauz — nem jön a hajónkra, a ki a folyó torkolatát elzáró temérdek és rendkívül veszélyes akadályon keresztül bevezessen a Jang-cze-kiangba, innen a Vang-pu folyóba, illetőleg Sang-hai kikötőjébe.

A folyókba való befutás, nagy tengeri hajóval, egyike a hajózási tudományok legnehezebb feladatának. Még akkor is az, ha a folyó torkolata a tengerbe messze kinyúló és már távolról észre-

vehető szirtekkel van szegélyezve vagy világító-tornyokkal van ellátva. Hát még akkor, ha a lapályos, homokos part alig emelkedik a tenger szine fölé; ha nincs intő sziklafok és hivogató fénysugár, amely mutatná a bejárást.

Ebben a tekintetben talán a Magalãhens-szoros nyugati bejárata a Csendes-Óceán felől, vagy Mekka és Medina kapujának — Dsiddah hirhedt kikötőjének — az érintése van annyi veszélylyel és nehézséggel összekötve, mint a khinai folyók torkolata. A Jang-cze-kiang torkolata tele van homokzátonyokkal és messze szétágazó, széles, de nagyon sekély lefolyásokkal.

A partokkal pedig párhuzamosan, azoktól néhány mértföldnyi távolságban, a szirteknek, sziklafokoknak és zúgcsatornáknak tömkelege húzódik fel több mint ezerötszáz mértföldnyi hosszúságban. Sokkal hatalmasabb védbástyák voltak ezek a szirtövek Khina barátságtalan partjai körül a tenger felől, mint a khinai fal a mongol hordák inváziója ellen, a szárazföld felől.

Ezen okból várt korvettánk a pilotra.

*

Mint a végtelen Óceán lakatlan szirtjei körül magányosan kóválygog a merészröptű fregattmadár, úgy czirkál künn, a folyók és kikötők bejárata közelében, néha még a nyílt tengeren a pilot. Messze a parttól, néha száz, százötven mértföldnyi távolságban jár a háborgó tengeren parányi kis járművével.

Veszélylyel terhes, zaklatott életének javarészét künn tölti a tengeren. A tenger az ő eleme, az ő élete. Ennek van szentelve egész élete; a tenger az ő egész tudása. Ismeri azt minden fázisában; tudja annak minden szeszélyét és szereti, mert — szeszélyes, mert vad, rakonczátlan; mert veszedelmes. Szereti, ha nyugszik; ha végtelen sima ezüstfehér tükrén libbenő, rezgő fényben törik meg a rajta végigsikló napsugár. Akkor bevonja a vitorláit és nyugszik ő is. Pihenve vár. Szereti, ha háborog; ha végighullámzik rajta a pillanatnyi szeszélynek könnyen oszló redője és imádja, ha

lombol, ha hömpölyögve, házmagas hullámokat vetve, zajdul fel a dühöngve végigkorbácsoló orkán alatt.

Mert az orkán az ő kenyere. Ilyenkor szüksége van rá minden hajónak. Az orkánban a pilot a mentő, a védőangyal. Ő az, a ki erős kézzel, sastekintettel menti ki a szirtek közé hányatott hajót. Bevezeti azt a kikötőbe, a pihenésnek és élvezetnek édes földjére; vagy kiviszi azt a nyílt tengerre, a hol nincs zátony, nincs sziklafok, csak a határnélküli végtelenség. Itt aztán magára hagyja a hajót. Az pedig nekimegy az Oceánnak. Ott kitárhatja valamennyi vitorláját, hadd repüljön, hadd száguldjon. Annál jobb, csak helyes legyen az iránya. Hamarább ér czéljához.

Ő pedig, a pilot, ott maradt és újra vár. Várja az új kenyeret. Tomboljon a vihar bárhogyan, legyen az éj bármilyen sötét, ő nem menekül. Rendületlenül áll meg a helyén, mint a szikla, melyet végignyaldos a felkorbácsolt viharhullám. Nem megy a kikötőbe. De hogy is mehetne, mikor neki itt van a kenyere. És ha ő menekülne is, itt marad a másik, a konkurrens, létért való küzdelmében a legnagyobb, a legveszedelmesebb vihar.

Ha a pilot imádkoznék, bizonyára ez lenne az ő imája: adj uram sűrű sötét éjszakát; adj vihart és fergeteget, a mi mindennapi kenyerünket, mert sok a pilot, kevés a hajó. Amen!

*

— — — Három árbocz-csúcs tűnik fel a láthatáron egyszerre, tőlünk északkeleti irányban. Korvettánkon felgöngyölik a vitorlákat, egészen elzárják a gőzszelentyűt, a kürtőn kiszálló füstoszlop megnagyobbodik és a hajó megindul. Irányt veszünk a három árboczcsúcs felé. Csakhamar három vitorlás kis járművet pillantunk meg, egész nagyságukban.

Tekintettel veszélyes hivatásukra, valóban vakmerően kis hajócskák, merészen magas árboczokkal. Valamennyinek az árboczán kis lobogó leng, a pilotot jelző nagy „P“ betűvel. Egy angol volt, egy amerikai, meg egy német. Mind a hárman felénk tartottak.

Mintegy két mértföldnyire tőlük megállottunk. Vártuk, melyik lesz az első. A három pilot között már javában folyt a regatta, a létért való vitorlázás. A ki „prior tempore“, azé a kenyér, a százötven dollár.

Elől járt az amerikai csillagos lobogó, mögötte az angol piros keresztje, valamivel hátrább a feketekeresztes német. Mind a három hajó valóságos kis remekmű. Akkorák lehettek, mint egy dunai propeller, de karcsú, nyúlánk testtel, aczélból építve, fedélzetükön vízmentesen elzárható készülékkel. A vitorlázatuk aránytalanul nagyok, egy-egy pacsirta a sas szárnyaival. Csaknem lebegve, száguldva közeledtek felénk. A szél erős nyomása alatt egészen oldalt feküdtek; az alsó vitorlák csaknem érintették a vizet.

Mintegy ezer-ezerötszáz méternyire tőlünk az angol megnagyobbította vitorláit és néhány percz alatt az amerikai elé vágott. Ez szintén kitárja tartalékvitorláit és felrepül egy vonalba az angollal. A német valószínűleg már összes vásznát felhasználta és el is maradt. Az angol és amerikai azonban halad „Mast an Mast“, vagy a mint magyarul mondják: „Gurt an Gurt.“

A mesterileg végrehajtott vitorlamanöverek, a melyekben a pilotok felülmulják bármely tengerésznemzet matrózait, rendkívüli érdekeltséget keltenek a mi műértő matrózainkban. Valósággal izgalomba hozattak. A szigorú tilalom ellenére, kihajoltak a hajó párkányán, felkúsztak az árboczokra és kötélhágcsókra; onnan tettek megjegyzéseket és kritikát, ki-ki a maga ropogós kemény dialektusán:

— Eccolo! l'inglese xe il primo! Hurrah l'americano! Schursl, hast dem sein Focksegel g'sehn! Guarda, quei mostri di chinesi! Schau dem sein mords Bugspriet an! Na, Laczi, ilyet se pipáztál ott a ti pocsolyátokon, Löllén! (Pocsolya: Balaton.)

Az angolnak és az amerikainak az árboczai veszedelmesen túl voltak terhelve vitorlákkal. Az árboczok a megtöréshez közel, ívalakúlag hajoltak előre az óriás nyomás alatt; a hajó éles orra szökőkutat vert fel maga előtt a felcsapott tajtékzó habból. A matrózaik — mintegy nyolcz-tíz khinai lehetett a hajókon — ordítozva,

kiabálva biztatták egymást, a mint a vitorlákon húztak, vontak és feszítettek. Az elsőségi díjban nekik is van részük.

Egyszerre értek hozzánk mind a ketten, de az angol került belől. Még időnk se volt, hogy lebocsássuk számára a lépcsőt, a midőn az a legelképzelhetetlenebb módon már felkúszott hajónk külső falán a párkányra; innen egy ugrással a fedélzeten termett és a következő perczben előttünk termett mr. Burns, „the Yangce-Pilot".

Előbb azonban udvariasan köszönt a legyőzött amerikainak: „Good bye, Broom! Look out for an other man!" (Man pilot nyelven annyi mint: hajó man of war, hadihajó, merchant-man kereskedelmi hajó.)

Alacsony, szikár emberke volt mr. Burns, keményen hátraszegzett fejjel, rozsdabarna arczczal, a melyen alig volt megkülönböztethető a fakóra égetett szőke szakál. Fején hatalmas parafasisak volt, a melyről háta közepéig lógott le a nyakvédő lebernyeg. A derekán széles, vastag tüsző parafából, a pilotok „életfentartó"-ja.

Viharbarnította arczán, kék szemein, keskeny zárt ajkain, általában minden mozdulatán olvasható volt az öntudatos erélyesség, az elszánt vakmerőség és megtestesült nyugalom.

Olyan nyugalommal és biztonsággal, mintha a kabinjából lépett volna ki hosszú alvás után, végighimbálózott lőcslábaival a fedélzeten, a parancsnoki híd felé, neki egyenesen a parancsnoknak, odanyujtotta a kezét, mint valami régi ismerősnek és elmondá hogy:

— How do you do, Captain? I'm the Pilot!

Teringettét! A mi „parancsnok urunk" neki csak „captain" és „alászolgája" helyett azt mondja neki, hogy: hogy van maga, barátom?

A tengeren nem igen hajlik az ember dereka.

*

A tenger munkásainak másik alakja a bámulatraméltóan vakmerő gyöngy- és szivacshalászó szingaléz. A halállal játszik minden falat kenyérért. Ceylon szigetének a partjai és ennek szomszédsága:

keletről a Nikobárok és Andamanok szigetcsoportja, nyugatról a Lakkadivek és Maledivek, délről a Csagos szigetek, létért való küzdelmüknek a terrenuma.

Apró kis kánukkal mennek neki a tengernek. Az egész jármű, a melynél csak a malaj-i prao primitivebb és bizonytalanabb, egyetlen kivájt pálmatörzsből áll. Ez ratang- és bambusz-rostokkal rá van erősítve egy alatta fekvő vastagabb pálmatörzsre, a mely nincs kivájva. A kánu olyan keskeny, hogy az ember csak lovagolva ülhet rajta, mert a kivájt üregbe csak egy láb fér el. Hogy az ingó jármű megállhasson a vizen és ne boruljon fel rögtön a vízrebocsátásakor, egy harmadik pálmasudar van hozzá erősítve. Ezt az utóbbit két ívalakúlag hajlított rúd tartja két-három méternyi távolságban párhuzamosan a kánuval. Az egyensúlynak ezen sajátságos elhelyezése folytán a kánu meglehetős biztos támpontot nyer, úgy, hogy aránytalanul nagy vitorla nyomását is elbírja, sőt még a hullámzás ellen is eléggé biztosítva van.

Evvel a kis lélekvesztővel mennek neki a tenger munkásai kenyeret keresni, azaz gyöngyöt és szivacsot.

A tenger szine alatt fekvő zátonyok és sziklák falához van odanőve a drágagyöngyöt rejtő kagyló, meg a korálium. A tengeralatti zátonyok megtalálásában áll a szingaléz tudománya; a felhozatal, az a mestersége. Kis kánujával oda evez, a hol magas fokra fejlődött „helyi érzékével" megszimatolja a kagylókkal berakott zátonyt. Ezen zátonyok felett ugyanis az eltérő sugártörés folytán a tenger szine is más színű. Köröskörül a tenger kékeszöld; a zátony felett azonban egy árnyalattal eltérő. Parányival kékesebb vagy parányival zöldebb. Ez a kis árnyalat neki elég a zátony felismerésére.

Most tehát, miután megtalálta a kincset rejtő helyet, könnyű a mestersége; csak fel kell onnan hozni. Buvárkészüléke nincs, talán azt sem tudja, hogy van olyan. Hanem van hatalmas tüdeje; van éles sasszeme, a melylyel a mélységbe leereszkedni merészel.

A buvár a dereka köré köti a bőrzacskót, jobb kezével veszi a sarlóalakú éles kést, a balkezébe pedig félméter hosszú, hegyes

keményfa-rudat fog, az életfentartóját. Feláll a kánu szélére és egy ugrással eltűnik a tenger mélyében.

Halak és puhányok ijedten vagy lomhán térnek ki a sülyedő fekete tömeg elől. Az pedig néz és keres. Megpillantja a zátonyt és — csalódik. A szikla egészen kopasz. Keres és kutat még egyszer, mindaddig, a míg érzi, hogy tüdejének már minden sejtjéből elhasználta a levegőt. Akkor egy ugrással fellöki magát a víz szinére, üres tüdővel, üres kézzel. Néhány perczig pihen, jóllakik levegővel és aztán lebukik újra. Néha talál valamit, néha nem. Néha százszor is lebukik és százszor csalódik.

Kevés ember jár ezen az anyaföldön, a kinek megélhetési igényei olyan szerények lennének, mint a gyöngyhalászó szingalézé. Néhány marék rizs napjában táplálékul, maroknyi betel élvezetre, ez az ő szükséglete, vágya. És *ezért* neki száz- meg százszor kell a tenger fenekére szállni, a honnan gyakran a halál torkából hozza fel a kenyerét.

A leggyakorlottabb buvár is csak ritkán bírja ki tovább a víz alatt másfél percznél. És van akárhány, a kinek életében ezek a rövid másodperczek alatt gyakran játszódnak le vérfagyasztó, megrendítő drámák.

Ugyanis ott, a hol a szingaléz gyöngyre halászik, ugyanott egy gyűlöletes ellenség halászik ő reá, a — czápa.

A szingaléz pedig, tudva azt, hogy valamennyi víz alá bukása alkalmával találkozhatik rettenetes ellenségével, a halálos harczra elkészülten száll a víz alá.

Egyik kezében van a kés, a másikban a leírt rövid rudacska. A kés az eszköze, a rúd a fegyvere. Így bukik a víz alá.

Nyitott szemmel, élesen fürkészve lesi a szivacsot vagy a kagylót. Nem találja, vagy megpillantja. De ugyanakkor megpillant maga előtt egy szörnyet, egy rémlátományt. Az idomtalan, gyűlöletes állat körvonalai elmosódottaknak, sokkal nagyobbaknak tűnnek fel a kristálytiszta, átlátszó vízben. A bestia szúró, hideg szemeit reászegezve, egyenesen feléje tart. Menekülésről szó sem lehet. A rabló százszorta gyorsabban úszik, mint a legkitűnőbb úszó

halász. Se fel, se le, sem oldalvást nem menekülhet. A míg ő egyet moczczan, a czápa már régen mellette terem. A szingaléz tehát meg sem moczczan, hanem vár. Érzi, hogy még egy félperczig kibírja a víz alatt. És ez neki elég.

A czápa meglassítva úszását, mintegy méregetve a távolságot, közeledik feléje. Ekkor hirtelen fordulattal féloldalra fekszik, mert szája helyzeténél fogva csak ebben a helyzetben tud zsákmányba harapni. A szingaléz pedig mozdulatlanul vár. Ebben a pillanatban a bestia kinyitja rettenetes száját és feléje kap az előtte lebegő zsákmánynak. Ez pedig meg sem moczczanva helyéről — talán a szétpattanás határáig hevesen dobogó szívvel — de mindenesetre bámulatos hidegvérrel és biztos kézzel kinyujtja a balkezét és az abban fogott farudat függélyesen tartva, mélyen betaszítja a „halál torkába". A czápa összecsapja fogait és felpeczkeli a száját a beléje dugott farúddal.

A szingaléz pedig elérve lélegzetének talán legutolsó másodperczéig, menekül; rohanva úszik felfelé.

A szabad levegőre érve, a legelső, a mit teszen az, hogy — fellélegzik. Oka van reá duplán.

A felpeczkelt szájjal tehetetlenné vált szörnyeteg pedig néhány percz mulva felkerülve a víz szinére, a halászok zsákmányául esik. Többnyire azonban felfalják az apró halak.

Az történik vele, a mint ebben az igazságtalan életben már meg szokott történni. A míg ugyanis élt, addig úgy volt, hogy „milliók egyért", most pedig „millióknak egy". — — — —

*

Az Oceán viharjaiból élő pilot és a tengeri bestiákkal küzdő gyöngyhalász életéhez hasonlóan küzdelemteljes, örömtelen és sanyarú élettel keresi kenyerét egy szárazföldi bajnok: a misszionárius. Ennek a helyzete sok tekintetben nehezebb, mint az előbbi kettőé. Amazok ugyanis csak az elemekkel harczolnak meg bestiákkal; a misszionárius azonban az emberrel küzd.

Nincs hivatás, nincs mesterség, a melynek a kenyere keserűbb és nehezebb lenne, mint a misszionáriusé. Nincs férfiú, a kinek élete olyan örömtelen és sivár lenne, mint a misszionáriusé.

Egyedül, egymagára hagyatva él idegen vad népek közepett. Ausztrália rejtelmes vadonjaiban, Afrikának ismeretlen belsejében, a csendes óceáni szigetek vad törzsei, Khina és Korea csőcselékje között van a hazája.

Lelkét, szellemét megöli az évekig, gyakran élethossziglan tartó magány és egyedüllét. Testét sorvasztja a mérges miazmákat kilehelő talaj és az excessivus forróság. Parányi öröm, atomnyi boldogság, félnapi biztonság ritkán fordul elő örömtelen életében. Önmegtagadás, önfeláldozás, teljes lemondás az élethez némileg tartozó követelményeknek legprimitivebbjéről és soha fel nem lázadó tökéletes megnyugvás a semmiben — ez a misszionárius élete. Ez az ő kenyere.

Óriási fáradsággal megtanulja exotikus népeknek nyelvét, a melyek között él. Felveszi annak a viseletét; ha kell, czopfot növeszt, mint a khinai és kaftánt visel: megtanulja annak a népnek szokásait, kifürkészi gondolkozásmódját; megtanul vele gondolkozni, vele érezni és akkor megindul — prédikálni, téríteni.

Nekimegy az ismeretlen, vad vidékeknek; vad lelkületű, embert írtó törzsek közé. Sarútlanul, meztelen fővel vándorol tanyáról-tanyára, erdőkön, rengetegen, sivatagon keresztül, vadállatok és vadabb emberek között. Hónapokon keresztül táplálkozik gyümölcsökkel és gyökerekkel; akárhányszor a szomjtól elgyötörve, tikkasztó forróságtól ellankasztva a kimerülésig, összeroskad nehéz útjain.

Aztán ismét folytatja vándorútját. Nekimegy ismét a küzdelemnek, a veszélynek. De mindig öntudattal és megnyugvással. Tudja, hogy száz, meg száz elődje vérzett és pusztult el ez utakon, ő folytatja utját.

Nyugalom, kényelem, biztonság és talán jólét csábítja egyfelől, az otthonban; megvető gúny, halálos gyűlölet, kínzás, máglya, karóbahúzás riasztja vissza másfelől. És ő halad, vándorol tovább, míg eléri kitűzött czélját, a vad néptörzset.

Az Isten szabad ege alatt szól hozzájuk; az ő nyelvükön, az ő felfogásukhoz mérten, de a maga hitén, a maga meggyőződésével. A csoportosuló tömeg bámul és röhög. Ő pedig beszél tovább. Beszél nekik az egy Istenről; a ki nem itt lakik a földön, az erdőkben, a tűzben, kígyók és elefántok képében és fogukat vicsorgató szörnyek alakjában, hanem a ki fenn lakik a magasban, még a kék égen és a csillagokon is túl. A ki azért mégis közöttünk él, mindig és mindenütt. A kitől nem kell félnük, reszketnünk, a kit csak szeretnünk kell. A ki nem küld ránk dögvészt, pestist és gyilkos ellenséget, hanem áldást és békességet. Szól hozzájuk az isten-emberről, a ki feláldozta magát embertársaiért; a ki megbocsátott minden bűnöket. Megmutatja és szétosztja közöttük a képet, azt a szelíd ábrázatú embert a keresztfán, arczán az isteni jósággal, fején a dícsfénynyel. Beszél nekik egymás iránti szeretetről, egyetértésről, békéről, a bűnök megbocsátásáról . . .

A rakonczátlan tömeg pedig gúnyosan szeme közé röhög, leköpdösi, megkövezi a szeretetet, békét hirdető apostolt . . .

TEMETÉS A TENGEREN.

Hong-kong és Singapore közti utunkon történt, hogy a szokásos vitorlamanőverek alkalmával egyik matrózunk leesett az árboczról a fedélzetre és szétzúzott tagokkal maradt ott fekve.

Bogisich, a szerencsétlenül járt matróz, lagostai dalmát, egyike volt legénységünk legvakmerőbb és legbátrabb matrózainak. Ott, a hol a többiek csak kezekkel dolgoztak a magas árboczokon és lábaikkal kapaszkodtak, ott Bogisich kézzel és lábbal dolgozott. Kapaszkodásra jók voltak neki a fogai is. A többiek a vitorlák felgöngyölítése vagy lebocsátása után guggolva másztak be a vitorlarudakról az „árbocz-kosárba", Bogisich ellenben, mint vakmerő tengeri Blondin, egyenesen állva és csak a karjaival balanczírozva tette meg a veszedelmes utat a keskeny vitorlarúdon.

Ezúttal már másodszor zuhant le az árboczról. Első ízben szerencsésebben járt, mert akkor – csak a tengerbe zuhant, a mikor az önkénytelen fürdőből szótlanul nekiúszott az utána dobott kötélnek, fölkúszott a fedélzetre, innen az árboczra, illetőleg a vitorlarúdra és folytatta dolgát, mintha mi sem történt volna. Csak a sapkáját sajnálta, mert az bizony odaveszett.

De most megadta az árát a szegény mali. Bátorságáért életével lakolt. Ha a hajó nem himbálózott volna olyan eszeveszetten a hullámokon, hanem egyenesen úszott volna, úgy talán nem történt volna semmi baja, mert ismét csak a tengerbe zuhant volna. A vitorla-

rudak ugyanis, a melyek keresztbe feküsznek a magas árboczokon, sokkal hosszabbak, mint a milyen széles a fedélzet, úgy hogy végeikkel a hajó oldalai fölött kinyúlva, messze kiállnak a tenger szine fölé. Ha tehát a hajó egyenesen feküdt volna, akkor a matróz, a ki a vezérárbocz sudár vitorlarúdjának a végén dolgozott, a lebukáskor megint csak a tengerbe zuhant volna, a honnan mégis csak kimentették volna valahogy. Igaz ugyan, hogy tekintettel a hajó hánykolódására és a magasra fölcsapó hullámokra, a mentés nem lett volna könnyű.

A hajó nagymérvű hánykolódása és oldalradűlése következtében azonban az árboczok ezúttal olyan ferdén állottak, hogy a mintegy huszonöt méter magasan fekvő vitorlarúd végéről lebukó matróz egyenesen a fedélzetre zuhant. Es ott is maradt szétzúzott tagokkal.

A szegény sebesültet levitték a hajó-kórházba. A kórház a hajó előrészében, közvetlen a hajó orrában fekszik. Háromszögű alacsony kis helyiség ez, a melyet csak gyéren világít meg a parányi kis ablakokon behatoló napsugár. A bútorzata négy függőágyból áll, a melyek nyikorogva himbálóznak állványaikon. A falakban köröskörül apró mélyedések, bevágások vannak. Ezekbe helyezik a műszereket, a gyógyszertárt, a tábori kellékeket, szóval mindazt, a mi az egy-két esztendeig tartó út alatt szükséges, a mely idő alatt a hajó személyzete úgyszólván ki van zárva a társadalomból.

A kis hajó-kórház, kedvezőtlen alakja és helyzete ellenére, aránylag mégis a legcsendesebb és a legkevesebb zakatolásnak meg lábdübörgésnek kitett hely a hajón. A közelben sem ágyúk, sem árbóczok nincsenek. Az egész hajó belsejében itt van a legfrissebb levegő és itt uralkodik a legnagyobb tisztaság. Már pedig az, a ki tudja, minő túlhajtott tisztaság uralkodik a hadihajókon, az elképzelheti, hogy mit jelent ez.

És mindamellett a szárazföldi orvos összecsapná a kezeit a rémülettől, ha azt mondanák neki, hogy *ez* az a hely, a hol a betegeit és sebesültjeit kell gyógyítania.

Jóllehet a hadihajók kórházai minden képzelhető szükséglettel el vannak látva és az orvosi tudomány legmodernebb követelményeinek megfelelően vannak felszerelve, mégis el lehet mondani, hogy talán

sehol a földgömbön, a társadalom egyetlen rétegében sincs a szenvedő betegnek nehezebb sorsa, mint éppen egy hadihajón.*

Mindenekelőtt hiányzik neki a nyugalom; az az abszolut, háborítlan nyugalom, a mely a beteg gyógykezelésében egyike a legfőbb tényezőknek. A legkisebb művelet a fedélzeten, mint például a vitorlák kezelése, az ágyúgyakorlatok stb., nagy mértékben zavarják nyugalmában. Vagy más oly műveletek, a melyeknél a hajó egész legénysége egyszerre lép működésbe, mindezek olyan zűrzavaros lármával és zajongással vannak összekötve, hogy a megszokás ellenére is, idővel az aczélidegzetű embernek is kellemetlenné válik. Hát még annak a szegény lázbetegnek, vagy súlyos sebesültnek, a ki lázas izgatottságban fekszik abban az örökké himbálózó keskeny függőágyban.

Nagyon gyakran hiányzik az éltető elem: a friss levegő. A parányi kis ablakok tudniillik többnyire vízmentesen le vannak zárva erős vaskapcsokkal, mert különben a kórházat, mely a hajónak a leggyakrabban víz alá merülő részében fekszik, minden perczben elöntené a betóduló víztömeg.

A táplálkozás szintén rendkívül hiányos. Húsz-huszonöt napi út után a friss élelmiszereknek nyoma sincs. Csupa konzervből áll minden étel. Konzerv a hús, a tej, a zöldség, a kenyér. A ki életében kétszer-háromszor megkóstolta ezt a „konzervált életet" az fogalmat alkothat magának felőle, mit teszen az, hetekig, sőt hónapokig konzervvel táplálkozni.

A direkt orvosi kezelés pedig ezen hátrányok mellett talán még a leghálátlanabb. A világosság nagyon gyér. A mesterséges világítás még ennél is gyérebb. A mi orvosaink odahaza megszokták a gázvilágnál vagy a villanyfénynél dolgozni; még haragusznak, ha egy óra tartama alatt a fény egyet-egyet pislog. Itt pedig e hajókórházban a világítás egy-két olajmécsből áll, a melyek a tűzbiztonság kedvéért, még egy dróthálózattal vannak körülvéve. A hajó annyira hány-

* Az itt leírt eset abban az időben történt, a mikor haditengerészetünk vitorlás-hajókat küldött ki nagy expedicziókra. A mai modernus hajóinkon a kórház is lényegesen más, mint volt a vitorlás korszakban.

kolódik néha, hogy az ember okvetlenül orra buknék, ha mind a két kezével nem kapaszkodnék.

Magától értetődik, hogy nehéz viharok alkalmával van az orvosnak a legtöbb dolga, miután a viharok alatt történik a legtöbb sebesülés. Ilyenkor néha olyan eszeveszettül hánykolódik a hajó, hogy az orvosnak, ha évek óta él is a tengeren és lábai tökéletesen „tengeri állók"-ká lettek is, összetett kezekkel (?) kell néznie a reá bizott ember kínjait, a nélkül, hogy a legcsekélyebbet elkövethetné az élete megmentésére.

*

Ilyen körülmények között hozták le a kórházba Bogisichot, a nehéz sebesültet. A jobb lába szétzúzódott, az egyik karja kificzamodott; ezenkívül agyrázkódást szenvedett és belső zúzódásokat.

Mindent elkövettünk a megmentésére és minden hasztalan volt. A parancsnok hajlandó lett volna a szegény szenvedőn az által segíteni, hogy kitűzött czélja — Singapore — helyett, a mely kikötő még több mint ezer mértföldre feküdt, valamely más, közelebb fekvő kikötőbe fusson be, a hol esetleg szárazföldi kórházba helyeztük volna el a sebesültet. A jó kívánság azonban kivihetetlen maradt. A baleset a dél-khinai vizeken történt, azon a tengeren, a mely egy oldalról Kochin-Khina és Anam, más oldalról pedig Borneo és a Fülöp-szigetek által van bekerítve. A legközelebbi kikötő, a melyben kórházra számíthattunk volna, Saigon lett volna, Kochin-Khinában vagy Manilla, Luzon szigetén. Mind a kettő azonban sokkal távolabb volt, sem hogy remélhetni lehetett volna, hogy a beteg még élve éri el a szárazföldet. A vihar is nagy mértékben megnehezítette volna a mentési kisérletnek ezt a nemét.

Így tehát szegény Bogisich a hajón maradt. Negyednapra kiszenvedett. Negyednapra kitombolta magát a vihar is. Mintha csak azt várta volna, hogy a szegény áldozatot a halálig kínozza. A mint ez az utolsót lehelte, lecsendesült az is.

A matróz halála után félmagasságra eresztették le a hátsó árboczon lengő hadilobogót.

Leírhatatlan benyomást okoz hajón ez a félmagasságban lengő lobogó, a gyásznak ez a néma jele. Haláleset az Oceánon kínos, megrendítő benyomást gyakorol a hajó egész személyzetére. Megbénítja a munkaerőt, mélyen deprimálja a kedélyt, megszünteti a társalgást.

A kiszenvedett bajtársat a fedélzetre beemelt nagy csónakok egyikébe helyezték el. Utolsó éjszakáját abban a járműben töltötte, a melyben annyiszor forgott koczkán ifjú élete, a melyben olyan gyakran nézett szembe a halállal, a mikor izmos kezében a hatalmas evezővel küzdött az óriás hullámokkal.

Szemfedőül ráborították a hadilobogót; a monarchiának legbüszkébb szimbolumát, a melynél szebb és dicsőségesebb szemfedőt a harczokban megőszült hadvezérnek sem adhatnak. Ennek a lobogónak szolgálatában vesztette el életét, ez a lobogó legyen az utolsó — egyetlen — dicsősége.

A csónak fejénél hajólámpa pislogó lángja áraszt gyenge, halvány fényt maga körül. Még ezt a gyenge fényt is el kell azonban borítani. A hajóhidon álló őrtisztet sérti a szokatlan fény; a közelben levő halvány sugár káprázatja szemeit és nem láthatja a szembe jövő hajók jelző lámpáit. A holt embernek adott végkegyelet kétszáz embernek kerülhet az életébe. Ezért kell elfödni még ezt a gyenge sugárt is.

A elhunyt mellé két díszőr van kirendelve. Kezükben széles markulatú, nehéz pallost tartanak, a mivel egykoron a tengerészkatonák harczoltak. Az elhunyt bajtárssal ugyanegy szigetről származó lagostai fiúk önként jelentkeztek az őrségre. Lemondtak egyetlen élvezetükről, az alvásról, hogy megadják bajtársuknak az utolsó tiszteletet.

A fedélzeten néma csend. Mintha Bogisich-csal a többi élet is kihalt volna. Még a hajó meneteléhez megkivánt vitorla-manöverekre sincs szükség. A kedvező irányú szél alatt duzzadtan hord valamennyi vitorla és nyomásuk alatt a hajó oldalt dülve, gyorsan szeli orrával a fehér habos hullámokat.

Az éj gyönyörű, fölséges. Egyike azoknak a bűbájos éjjeleknek,

a melyek csak a tropikus éghajlat alatt a nyilt Oceánon élvezhetők. Sehol sem olyan szép sötétkék az égbolt, sehol sem olyan ragyogók a csillagok és nincs balzsamosabb, lágyabb levegő, mint ezeken a vidékeken, a szélességnek ezen a magaslatán.

A hajó nesztelenül surran a lecsendesült Oceán sötét, síma tükrén. Duzzadó, hatalmas vitorláival mint mesebeli óriási madár száll tova. A főárbocz csúcsáról kisérletesen hangzik le a szokatlan csend által odacsalt fregáttmadár rekedt kiáltása és a vészsirályok panaszos vijjogása. Ezeket a vihar hajtotta ki ide az oceánra, száz meg száz mértföldre a szárazföldtől és most az árboczokon pihenik ki magukat, a míg megpillantanak valahol magányos szirtfokot, az ő otthonukat.

Néma csend mindenütt. Mintha vihar megrongálta hajóroncs lebegne a vizen és nem legénységgel túltömött hadihajó.

Milyen egészen más az élet itt normális viszonyok között, a napnak ennek a szakában! — A fedélzet előrészét ilyenkor elfedik a matrózokkal, a kik körbe ülve vagy körbe feküdve — egyiknek a feje a másiknak az ölében nyugszik — külön kis csoportokat alkotnak nemzetiségük szerint, vagy a szerint, a mint ugyanegy szigetnek a fiai. Az egyes csoportokban vígan, zajos egyvelegben hangzik fel a gondatlan fiúk pajkos nevetése, hahotája, a melyre az egyik czimborának kissé durva matróztréfája szolgáltatta az okot. A másik csoportban élénk fantáziájú, világlátott altiszt beszéli élményeit az „emberevő vadak szigetéről". A fedélzet cseng sok nemzetiségű monarchiánknak minden nyelvű énekétől. Néhány barnaképű olasz fiú gyönyörű harmoniával énekli a bússzerelmes dalt:

„Ogni sera di sotto al mio balcone . . ."

A főárbocz tövében lehevert csoportból honvágyat gerjesztően hangzik a:

„Kék nefelejts virágzik a tó tükrén . . ."

kezdetű dal:

A másik sarokban a horvát fiúk emlékeznek meg otthon hagyott kedveseikről:

„Ti si moja, moja, Ljubicza."

Amodább a bécsi fiúk „keck gassenhauerje“:

„Das ist dem Weana sein Schan . . .“

Zsibongó, zajos élet van máskor minden zúgban. Ének, kaczaj, duhajkodás és tréfa, a míg közbeszól a — harsány vezényszó, vagy hangos kürtjel, a melyre felvillanyozva ugrálnak fel helyeikről.

A különböző nemzetiségű csoportok aztán egygyé olvadnak össze. Az ember megszünik „nemzet“ lenni, hanem lesz belőle katona, matróz, bajtárs. A magyar, olasz, horvát és dalmát együtt dolgozik a veszedelmesen magas árboczon, a talpnyi keskeny vitorlarúdon. Vállvetve, egymást segítve, biztatva. Dolgoznak együtt, egymás mellé szorulnak, mint viharban a fecskék a rengő ágon. Ujjaikról letöri a körmöt az orkántól duzzasztott, csapkodó vitorla; arczukat feltöri a horzsoló kötél, meztelen vállukat csípi, metszi az éles szél meg a hullámok tetejéről lesepert sós hab és végig folyik a nehéz munkától kivert izzadság vihar- és napbarnított arczukon!

*

Most pedig néma csend mindenütt. Mintha kihalt volna minden élet.

A hajó bástyáján és a vezérárboczon guggoló őrszemek vontatott, éneklő kiáltásain kívül más hang nem hallható a fedélzeten. A szolgálatban levő matrózok leheverednek az árboczok tövébe a kötélcsomagokra, a csigákra. Hallgat valamennyi. Nincs ének, nincs lárma, nincs víg tréfálkozás. Legfeljebb halkan suttognak egymással. Az a halvány fényű mécses a csónak fejénél elvág minden életet.

A holt bajtárs a nagy csónakban eszébe juttatja valamennyinek, hogy — ember. Eszébe juttatja az otthont, a mely sok-sok ezer mértföldre van innen; a remegő, reszkető anyát, a ki szívszakadva, zokogva bocsátotta útra, a veszélyekkel teljes, nehéz útra, szeretett gyermekét. Az édes anyát, a kinek lelke, szeme mint védőangyal lebeg fölötte istent kisértő nehéz munkájában. Eszébe juttatja az imádott arát, a váró menyasszonyt; a hitvest, a gyermekeket, a kik otthon, az édes otthonban a tengerparton játszva, elmerengnek a

sima tükrön tovalibbenő fehér vitorlán, a mely eszükbe juttatja a messze-távol vizeken himbálózó hajót, a melyen az édes apa, a férj vagy a gyermek küzd nehéz életével.

A durva, barna arczokon végigfolyik a könny és a kérges tenyér szégyenkezve törli a szemeket.

Ne szégyeld jó fiú. Sem a könyeket, sem a kérges tenyeret. Érző szived sajtolja ki a könyeket és a férfias, szívedző munka tette kérgessé a tenyeret. Becsületedre válik mind a kettő . . .

Még a kürt és hajóharang is tompán adja a jeleket. Míg halott van a hajón, a kürtjelzéseket a kürt szájába dugott bojttal tompítva adja meg a kürtös és az órák jelzésére szolgáló harang nyelvét posztóba burkolják, hogy tompán szóljon.

Sehol sem fekszik halott oly néma csendben ravatalon, mint a különben illetlenül zajos hadihajón.

Temetésre virradt a másnap reggele. A halottat kiemelik a csónakból és állványra helyezik a fedélzet hátsó részén, a lobogó közelében, erre a szentelt helyre. Olyan tisztelet ez, a melyben csak halála révén részesülhet. Közember vagy altiszt erre a helyre csak szolgálatban léphet. Temetése előtt megadják neki ez utolsó végtiszteletet is. Koporsója . . . azaz, hogy nincs is koporsója.

A függő ágyába van bevarrva. Abba a keskeny, durva vászondarabba, a melyben talán egész életének a legboldogabb, legnyugalmasabb óráit töltötte. A lábára nagy ágyúgolyó van kötve, a mely lehúzza a mélységbe, az Oceán fenekére, a sírba. A négyezer méter mély sírba, korálliumok és csigák közé.

A holttest le van födve a hadi lobogóval. Körülötte barátai, nagyobbára legközelebbi honfitársai. Egyikük az elhunyt bajtárs feje alá dugta azt a maroknyi kis földet, az egyetlen, drága hantot, a melyet a saját számára hozott magával Lagostának imádott földjéről.

A hajót megállítják menetében. A vitorlákat úgy állítják szembe egymással, hogy míg egy részük hátulról fogja föl a szelet, a másik részüket elülről nyomja a szél. Ezen művelet által egyenlő mértékben hajtatva előre és hátra, a hajó megáll egy helyen, illetve csak oldalt mozoghat.

A hajó egész legénysége kivonult a fedélzetre, az egyik csapat puskával.

Szünetel minden munka. Az egész személyzet díszbe van öltözve.

Ünnepies csend, nyomasztó, sajátságosan szomorú hangulat uralkodik az egész hajón.

A kürt tompított hangja vigyáz-t parancsol. Megjelenik a parancsnok, a monarchia ezen talpalatnyi kis földjének teljhatalmú ura, a kinek ajkáról nem hallottak egyebet, mint megmásíthatlan szigorú parancsszót; a kinek személyét az évszázadok szokása által nimbuszszá vált tekintély veszi körül. A vén tengerésznek arczán látható a megindultság, a meghatottság.

Rövid beszédet tart a legénységhez. Megszakított, rövid mondatokban beszél, érczes és tiszta hangon, mintha most is a hajóhídon vezényelne. De minden szava fáj és meghat. Minden szava a szívhez szól és elszorítja azt. A meztelen vállú matróznak és az arany-vállrojtos tisztnek egyaránt végigfolyik a könny az arczán.

A rövid beszéd után még rövidebb ima következik. Az imát nem is kiséri sem orgona, sem kórus, sem zenekar. És az ima mégis megható. Csak egyetlen hangszer van hozzá: a tompa hangú recsegő kürt. A kürtös honfitársa a halottnak. Gyermekkorukban együtt szedték a kagylót Lagosta sziklás partjain. Neki jutott a szerep, megadni a végtiszteletnek ezt az utolsó mozzanatát.

Sohasem hittem volna, hogy ezen a jelentéktelen hangszeren ilyen bús, szívhez szóló hangokat lehessen létre hozni. Mintha a lelkét, a bajtárs kesergő bánatát akarná belélehelni abba a sárgaréz darabba, olyan búsan szomorúan szólanak a tompán recsegő hangok.

A holttestet leemelik az állványról és megindulnak vele a jobboldali lépcsőhöz. Ez is olyan tisztelet, a mely csak a halottnak jut osztályrészül.

A fegyverbe lépett őrség balra lép és tiszteleg. A parancsnok és a köréje gyült tisztikar elkisérik a halottat a lépcsőig. Ott fölteszik a holttestet — lábaival kifelé — egy lejtős deszkára, melynek a külső vége kiér a tenger színe felé. Az őrtiszt megtölteti a

fegyveres csapat puskáit és halk hangon magasra irányoztatja a puskákat. Dörgő sortűz a bajtársak utolsó üdvözlete, mely közkatonát különben csak háborúban illet meg, de a matrózt hajón is, hol az elemekkel küzd folytonosan. A deszka belső végét fölemelik; lassan, ünnepélyesen. A hollttest megindul rajta, lesiklik róla és a következő pillanatban Bogisich, a derék matróz, a szeretett bajtárs eltünik az Oceánban, a végtelen sír mélyében . . .

*

— Föl a lobogót! Árboczra föl! Ki a vitorlarúdra! Jobbra fordítsd! Húzd le!

A hátravont vitorlákat a fő- és hátsóárboczon nekifordítják a szél irányának. A szél belefekszik teljes erővel és a hajó duzzadó vitorlákkal hagyja ott a temetőt és folytatta útját a végtelen Oceánon.

*

A kék Adriának egyik félreeső kis szigetén öreg, törődött anyóka áll a tengerparton. Elmerengve nézi a hattyúként lebegő fehér vitorlákat, a nesztelenül tovasikló halászbárkákat. Ilyen bárkával tünt el évekkel ezelőtt az ő férje is, a kit utólért a bóra a nyilt tengeren és soha többé nem tért vissza. Szegény asszony megnyugodott benne; beletörődött. Tengerész sorsa ez.

Vigaszt talált a fiában; az ő egyetlen drága gyermekében, a kenyérkeresőjében. És most ez is elment. Elment messze-messze vizekre, a királyt szolgálni. A fia is a tengeren jár; távoli Oceánokon, idegen földeken. De nem halászbárkán, törékeny sajkával, hanem hatalmas hadihajón, büszke fregatton.

Ezt a fiút várja.

Ezt a fiút, a ki az ő reménye, vágya, élete, szívdobbanása. A szegény öreg asszony kuporgat, éhezik, nélkülöz. Jó lesz a fiúnak, ha majd hazajön egykoron. Milyen boldog lesz, milyen gazdag lesz ő akkor, ha itthon lesz a várva-várt fiú. Ha keblére szorítja széles vállait, ha megcsókolja a barna arczát. Óh csak jönne már!

És a szegény, törődött anyóka a tengerparton vár, vár, és remél. Míg jön a fiú helyett a levél:

„Fia meghalt. Meghalt, mint derék, bátor tengerész. Meghalt a király, a haza szolgálatában. Sírja az Oceán fenekén van 15° 8, és 34"-re az Egyenlítőtől északra és 114° 30′ 24"-re Greenwichtől keletre. Sírja meg van jelölve az évkönyvekben és tiszteletben tartjuk a hű katona, a bátor tengerész áldott emlékét."

Szegény öreg asszony! Szegény anya. Mi neki az emlék az évkönyvekben. Mit tud ő északi szélességről, keleti hosszúságról.

Durván összetákolt, egyszerű fakereszt itt a temetőben, az ő közelében többet érne neki, mint aranyozott márványoszlop ott a távolban.

FÜGGELÉK.

Minduntalan tapasztalom, mily kevéssé vagyunk tájékozva idehaza a tengerészeti dolgokról. Csak a svájcziak 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 franczia haditengerészet egykori minisztere és kiváló tengerész szakértő, a ki személyes tapasztalatokból ismeri a mi haditengerészetünket, a következőleg jellegezte azt: „Az osztrák-magyar birodalom haditengerészete kicsiny ugyan, de van egy közmondás, a mely szerint „a legkisebb üvegben van a legfinomabb parfüm“. Így van ez az osztrák-magyar tengerészettel is. Az egész világon kitünő híre van. Tisztjeiről tudják, hogy kitünően képzettek; hajóik pedig valósággal mintaszerűek.“

Függelékképpen idecsatolom haditengerészetünk hajóinak a névjegyzékét (a „flotta-listát“), a mely megmutatja, hogy nincs okunk restelkedni a szegénysége miatt; sőt ellenkezőleg büszkék lehetünk reá.

AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZET HAJÓRAJÁNAK NÉVJEGYZÉKE.

RÖVIDÍTESEK:

AZ ÜTEGNÉL:

A római számok az ágyúk számát, az arabs számok azok kaliberét jelentik centiméterekben.

A = Armstrong-
K = Krupp-
SK = Skoda-
U = Uchatius-
W = Wahrendorf-
gytl = gyorstöltő

} ágyúk.

gytz = gyorstüzelő ágyúk 12 centiméter kaliberen alul.
1 = 7 ctm. kaliberű csónakágyúk
RA = Revolverágyú.
TL = Torpedo-lanczirozó (kilövő).
É = Most építik.

AZ ÉPÍTÉSI ANYAGNÁL:

A = Aczél.
V = Vas.
VA = Aczélhajó, külső vasburkolattal.
C = Composithajó; vasszerkezet külső faburkolattal.
F = Fa.

A JEGYZETBEN:

NA = Nikkel-aczél.

„Személyzet“ alatt tisztek és legénység értendő.

I. A flotta hajói.

Csatahajók.

A hajó neme	A hajó neve	Személyzet száma	Hossza (méterekben)	Szélessége (méterekben)	Mélyjárata (méterekben)	Tonna-tartalma (Deplacement)	Lóerő	Öv- (pánczél millimeterekben)	Torony- vagy casemattpánczél (millimeterekben)	Válaszfal- (millimeterekben)	Fedélzeti- (millimeterekben)	Üteg (Ágyúk száma és minősége)	Gyorsasága (tengeri mértföld)	Építési anyag	Vízrebocsátás ideje	Jegyzet
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	Aczél	1901	
	Erzh. Friedrich	?	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	Aczél		N. A. pánczél
	Erzh. Karl	?	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	Aczél		
	Kronprinz Erz. 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	Aczél	1887	Compound pánczél
	Kronprinzess Erzh. Stefanie	423	85	17	6·6	5060	8000	230	203	—	25	II 30 5 K; VI 15 K; II 1; XIII gytz.	16	Aczél	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	Aczél	1895	N. A. pánczél
	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	Aczél	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	Aczél	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	Aczél	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	Aczél	1900	
Cassemattahajók	Prinz Eugen	430	73	15	6·2	3550	2700	203	156	119	25	VIII 21 K; VI 1; XI gyt 2.	13	Vas	1877	Vaspánczél 1893-ban új 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	Aczél	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 vaspánczél
	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	

Czirkálók.

A hajó neme	A hajó neve	Személyzet száma	Hossza (méterekben)	Szélessége (méterekben)	Mélyjárata (méterekben)	Tonnatartalma	Lóerő	Öv- (pánczél miliméterekben)	Torony- vagy cassematt- (pánczél miliméterekben)	Válaszfal- (pánczél miliméterekben)	Fedélzeti (pánczél miliméterekben)	Üteg (Ágyúk száma és minősége)	Gyorsasága (teng. mértföld)	Építési anyag	Vízrebocsátás ideje	Jegyzet
Kos czirkáló	St. Georg	—	117	1·88	6·5	7300	13000	210	210	190	36	II. 24; V 19; IV 15 gytz; 2 1, 25 RÁ, TL	21	Aczél		
	Kaiser Karl VI.	—	119	17	6·2	6250	12000	220	200	200	32	II 24 K gytl; VIII 15 K gytl; II 1; XX gytz	20	Aczél	8	N. A. P.
	Kais. u. Kön. M. Theresia	498	107	16	6·5	5200	9000	100	100	100	57	II 24 K gytz; VIII 14 K gytl; II 1; XX gytz.	19	Aczél	93	A. P.
	Kaiserin Elisabeth	424	98	15	5·7	4000	8000	—	90	—	57	II 24 K; VI 15 K; II. 1; XV gytz.	18	Aczél	90	A. P.
	Kais. Franz Jos. I.	432	98	15	5·6	4000	8000	—	90	—	57	II 24 K; VI 15 K; II. 1: VII gytz.	18	Aczél	89	A. P.
Torpedóhajók	Szigetvár	250	92	12	4·3	2300	7200	—	—	—	50	VIII 12 Sk gytz; 8 gytz; IV RÁ TL.,	20	AF.	1900	
	Aspern	250	92	12	4·3	2400	7200	—	—	—	50	VIII 12 Sk gytz; 8 gytz; IV RÁ. TL.	20	Aczél	99	
	Zenta	292	92	12	4·3	2300	7000	—	—	—	50	VIII 12 Sk gytl; XII gytz.	20	Aczél	97	
	Tiger	194	71	10	4·7	1675	4000	—	—	—	—	IV 12 K; X gytz	18	Aczél	87	
	Panther	172	69	10	4·3	1530	4000	—	—	—	—	II 12 K gytl; X gytz.	18	Aczél	85	
	Leopard	172	69	10	4·3	1530	4000	—	—	—	—	II 12 K gytl; X gytz.	18	Aczél	85	
	Lussin	148	61	8	3·7	1000	900	—	—	—	38	II 15 K; I 1; VII gytz.	12	Aczél	83	
	Sebenico	146	57	8	3·7	890	900	—	—	—	38	V 1; VII gytz.	12	Aczél	82	
	Spalato	143	55	8	3·7	840	800	—	—	—	38	V 1; VII gytz.	12	Aczél	79	A tüzériskola-hajó mellékhajója
	Zara	147	55	8	3·7	840	800	—	—	—	38	V 1; VII gytz.	12	Aczél	79	A torpedóiskola mellékhajója

Torpedó-hajók (űzők).

Név	Személyzet	Hossza méterekben	Szélessége méterekben	Mélyjárata méterekben	Deplacement tonnákban	Indító lóerő	Üteg	Gyorsaság tengeri mértföld	Építési anyag	Vízrebocsátási idő	Jegyzet
Magnet	76	67	8·2	3·3	510	5000	VI. gytz.	26	Aczél	96	
Satellit	84	67	8·1	2·8	510	4000	IX. gytz.	23	Aczél	92	
Trabant	84	67	8·0	2·4	540	3500	X. gytz.	20	Aczél	90	
Planet	84	64	7·0	2·5	480	3500	X. gytz.	20	Aczél	89	
Blitz	66	59	6·8	2·1	360	2600	IX. gytz.	20	Aczél	88	
Komet	66	59	6·8	2·1	360	2600	IX. gytz.	21	Aczél	88	
Meteor	66	57	6·8	2·5	350	2600	IX. gytz.	21	Aczél	87	

Síktengeri torpedó-naszádok.

Neve	Személyzet	Hossza	Szélessége	Mélyjárata	Tonnatartalma	Lóerő	Üteg	Gyorsaság	Építési anyag	Vízrebocsáttatott	Jegyzet
Natter		45·9	5·3	1·5	134					1896	
Vipera											
Cobra											
Kígyó	21	44·8	4·5	2·6	107	1800	II. gytz.	26	Aczél	98	
Boa											
Python											

Torpedó-naszádok.

Neme	Neve	Személyzet	Hossza (méterekben)	Szélessége (méterekben)	Mélyjárata (méterekben)	Deplacement	Lóerő	Üteg	Gyorsaság	Vízrebocsátási idő	Jegyzet
I. osztály	Adler	16	39·6	4·0	1·3	78	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						100			1888	
	Elster		39·0	4·5	1·0		100			1887	
	Ibis									1887	
	Kranich									1887	
	Reiher									1887	
	Würger								19	1887	
	Bussard									1886	
	Condor						900			1886	
	Geier									1886	
	Habicht									1886	
	Sperber									1886	
	Uhu									1885	
II. osztály	XXIII-tól XXIX-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-től		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	Szélessége	Mélyjárata	Deplaczement	Lóerő	Üteg	Gyorsaság	Építési anyag	Vízre bocsátás	Jegyzet
			méterekben									
Torpedo szertárhajó	Pelikan	198	85	12·6	4·6	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 kemenczék; gőzkalapácsok
Anyagszállító hajó	Pola	67	51	4·3	4·3	910	650	II 1	8	F	1870	Hidrografikus kutatási czélokra alkalmazzák

Folyami hajók.

Neme	Tornyok száma	Neve	Személyzet	Hossza	Szélessége	Mélyjárata	Deplacement	Lóerő	Öv	Torony	Fedélzet	Üteg	Gyorsaság	Építési anyag	Vízre bocsáttatott	Jegyzet
				méterekben												
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	1894-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. Segédhajók 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	Aczél	1875	Baleseteknél (pl. zátonyrajutás) segíteni küldik.
	Dromedar	28	32	5·4	1·9	175	300	III gytz.	10	Aczél	1891	
	Hyppos	19	30	4·7	2·0	97	250	III gytz.	12	Aczél	1888	
	Büffel	19	30	4·7	2·0	97	250	III gytz.	12	Aczél	1888	
Szivattyús hajók	Gigant	25	33	6·4	2·8	260	400	—	11	Aczél	1889	Óránkint 1400 tonna vizet szivattyúzhat tűzvész esetében.
	Pluto	18	27	5·3	2·3	99	200	—	11	Aczél	1897	Léknél 1200 tonna vizet képes kiszivattyúzni.
Akna-rakó	Salamander	24	39	8·1	1·5	268	300	—	10	Aczél	1891	
Víz-szállítók	Najad	29	48	7·8	2·7	554	500	—	9	Aczél	1891	Ivóvizet destillál a hajók számára.
	Nympha	11	27	6.7	1·9	230	95	—	9	Aczél	1894	Édes vizet szállít a kazánok részére.
Vontató	Shun-Yuen	—	—	—	- -	180	270	—	—	—	—	

1. Heti étrend a tengeren.

Napok	Reggeli			Ebéd															Vacsora									
	Kétszersült	Kávé	Czukor	Kétszersült	Húsból: Sózott marha	Húsból: Sózott sertés	Húsból: Erősítő	Rizs	Borsó, hámozva	Borsó hámozatlan	Bab	Tészta	Hagyma	Bors	Só	Disznózsír	Eczet	Kétszersült	Sajt	Bab	Hagyma	Bors	Só	Disznózsír	Olaj	E	
	Gramm			Gramm													Ctl.	Gramm								Ctl.	
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										
							Hús																					
	Kétszersült	Friss kenyér	Kávé	Czukor	Kétszersült	Friss kenyér	Friss	Besózott	Rizs	Hámozott borsó	Hámozatlan borsó	Bab	Tészta	Hagyma	Bors	Só	Disznózsír	Ecet	Kétszersült	Friss kenyér	Sajt	Burgonya	Bab	Hagyma	Bors	Só	Olaj	Disznózsír	Ecet
	Gramm				Gramm													Ctl.	Gramm										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	—	—	—	—	—	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.

TARTALOM.

Oldal

Előszó 1

I. RÉSZ.

I. A haditengerészet lovagkora 7
A sirályon 9
Vitorlák alatt 29
Élelmezés, lakás, ruházat 50
Szélcsendben 65
Vihartanulmányok 74
II. A gépkorszak 105
III. A kereskedelmi tengerészet 225
Személyszállítók 227
A tenger napszámosai 250

II. RÉSZ.

Epizodusok tengeren és szárazon 283
I. Drámák a tengeren 284
A hajómester csizmái 304
II. A kabinban 317
III. Álom — de valóság 328
A „norwood“ utasai 340
A boxerek országában 348
A koreai zátonyokon 372
Kikötői élet 382
Az orvos a tengeren 394
Orvosi praxis a kikötőben 405
Nostalgia 424
Félreismert lobogó 435
Gyarmatélet 441
Nehéz kenyér 467
Temetés a tengeren 476
Függelék 488
Az Osztrák magyar haditengerészet hajórajának névjegyzéke 489

KÉPEK JEGYZÉKE.

	Oldal
A „Sirályon“	2
Sorhajó a mult század második felében	12
Tenger alatt járó naszád	13
Pánczélhajó oldala mellett felszínre jött tengeralatti naszád	15
Ő Felsége vitorlás korvettája: Mőve	17
Vitorlás hadihajók a XVI-ik századból	19
Manöverező hajórajnak a sík tengerre hozzák a postát	22
Hajóparancsnok	23
Szirt mellől elvontatják a hajót	25
Csónakba bocsátják a vontató horgonyt	27
Vitorlák kezelése a fedélzetről	29
Tiszti kabin	30
Gyenge szél baloldalról	35
Szél- és útirány	38
Versenyfutó vitorlás yachtok	41
Logg! Menetgyorsaság mérése	43
Pár percznyi pihenés	45
Az előárboczsudár vitorlarúdján .... mely szolgálat itt-ott koczkára teszi az ember életét	47 / 49
Mélységet mérő matróz	53
Ebéd a fedélzeten	55
Picsinics kizökkent az ágyból	58
Magyar fiúk	60
Legénység nyári és tropikus öltözetben	61
A kötélhágcsókon felkúszó legénység	63
Tengeri fürdő	66
Mórajáték	66
Csónakra szálló matrózok	68
Úszóleczke a szárazon	69
Ötárboczos vitorláshajó	74
Hétárboczos vitorláshajó	76
A passzátban. Szél hátulról	78
Őrtiszt a parancsnoki hídon, nehéz időben	79
Vitorlák felgöngyölése	82
A Tajfun végigseper a parton	83
Tajfuntól megtépett vitorláshajó	85
Fűtik a kazánokat; jön a Ciklon	87
A védgát feje Cyclon idejében	89
A védgát feje szélcsend idejében	90
Cyclon idejében a vasut mentén	91
Légsúlymérő	92
Veszedelmes szomszédság	93
A Cyklonban	97
Elsőosztályú csatahajó teljes gőz alatt	105
Napi foglalkozás egy csatahajó fedélzetén	107
A parancsnoki hídon	109
Előkészület a szénberakáshoz	111
Szénberakás	112
Fehérneműmosás szénberakás után	113
Gázsikiosztás	117
Mosakodás a fedélzeten	119
Zátonyon maradt matrózok	121
Legénység az ebédnél	122

Oldal

A darukra kötött csónakraj . . . 124
Óceánhullámok enyelgése . . . 129
Legújabb keletű pánczélos czirkáló 134
Ostromzárt áttörő hajó bombáztatása 135
Tengeralatti aknák felrobbantása . 139
Tengerész-tüzérségi manöverek a szárazon Ő Felsége jelenlétében . 11
Nagylövedék rombolása pánczélhajón 143
Régibb pánczél-fregatt ágyú-ütegje . 145
Exercitium a 27 cm. kaliberű ágyúval 149
„Szigetvár" Osztrák-magyar czirkáló 152
Czirkálótorony- és koshajó . . . 155
Elsőosztályú czirkáló 157
Japáni torpedóvadász üldöz kinai torpedó-vadászokat 159
Száguldó torpedó-naszád az orra által felvert hullámban 161
Előkészületek a torpedó kilövésére . 163
Villamos projectorok által közrefogott ellenséges hajó 165
Első osztályú torony-csatahajó . . 166
Torpedónaszád fedélzete 168
Dávid és Góliát 172
Torpedónaszád a felfordulás pillanatában 174
Torpedó-lövedék a kilövés pillanatában 175
A védőhálóban fennakadt torpedó . 179
Előkészületek éjjeli támadásra . . 181
Tenger alatt járó torpedó-naszád egész hosszában a felszínen . . 182
A védőháló felfüggesztési módszere 183
Tengeralatti naszád a lemerülés pillanatában 185
Felszínre emelkedő tengeralatti naszád az összeütközés veszélyében . . 186
Elmerült tengeralatti naszád, felvontatása a tenger fenekéről . . . 187
Tenger alatt járó naszád, melynek periskopja kiáll a vízből . . . 189
Megtévesztett csatahajó 191
Tengeralatti naszád félig a vízszínen 193
Vízszínre felszálló tengeralatti naszád 195
Tengeralatti naszád a felszínen . . 197
Tengeralatti naszád gépháza . . . 198

Oldal

Defilé Miklós czár és Loubet köztársasági elnök előtt 199
Szalutálás a vitorlarudakon . . . 203
Pánczélhajó lobogódíszben . . . 207
Tisztelgés csónakban 212
II. Vilmos császár és kisérete csónakon 215
Pánczélflotta a lobogódíszben, a mint szalutot lő 219
A „Kaiser Wilhelm II." . . . 227
A „Celtic" angol személyszállító . 229
A „Deutschland" 231
Az Osztrák Lloyd legújabb keletű hajóinak egyike, „Afrika" . . 233
Az első osztály fedélzetén . . . 241
Hangverseny és kivilágítás a kikötőben 243
A harmadik osztály utasai . . . 245
Sziklához vert tengerihajó . . . 250
Teherhajók belső kikötőben . . . 251
Osztrigahalászat 255
Delfinvadászat 259
A sülyedő hajó személyzete búcsúzik a kapitánytól 261
Kalapácsfejű czápa által vontatott csónak, vadászat alkalmával . . 263
Hajótöröttek mentése 267
Égő petróleum-hajó 270
Hajótöröttek mentése 271
Mentés az égő „General Slocum" hajó körül 275
Pánczélhajó- és tengeralatti naszád a javító dokkban 278
Parthoz vert tengeri hajó . . . 285
Menekülés az égő hajóról . . . 287
Mentés a tengeren 289
A „Bourgogne" sülyedése . . . 290
Elsülyedt német iskolahajó, „Gneisenan" 293
Kazánrobbanás 295
Menekülés az árboczokra . . . 296
Menekülés árboczról-árboczra . . 297
A „Bourgogne" és a „Cromartyshire" összeütközése 299

	Oldal
Mentés a tengeren	302
Egy csendes éjjelen Cap-Matapan alatt	304
Rapporton. (Kihallgatás a hátsó fedélzeten)	305
A szakács zsírt merít	307
A fiók nelsonok. Tengerésznövendékek	309
A Nostromo	311
Szórakozás az iskolahajón: Halászat szigonnyal	313
Szénberakó kulik	340
Főmandarin a palankinban	348
A „Zrinyi“ korvetta útja a Yangce-Kiangon	349
Kinai gyalogezred tisztikara német instruktorjukkal	351
Németek a frontra!	353
A modern Kina: Croquettet játszó suhanczok	357
A modern Kinából: Kirakatok és nézők	360
Kinai és japán tisztek mérkőzése	363
A felkelő nap. (Japán hadilobogó)	365
Ellenséges hajó bombázása	367
Madárvilág a zátonyokon	375
Vitorlák alatt a dagály ellen	377
A gépházban	394
Matróznövendék	398
Jelzőkészülékkel felszerelt boja	405
Kikötés. Bojához kötik a hajót	406
Beteglátogatás csónakon	411
Hajóraszállás a bennszülöttek nehéz csónakján, nehéz hullámzásnál	412
Nagyapa és unoka	415
A született tengerész	417
A leendő tengerészek	418
A kész tengerészek	421
Szemle egy skót ezred fölött. (Honkongi ezred)	425
Imádkozó indiai csapatok	431
A bengál hadsereg tisztikaráról	433
Samoai leányok	441
Pilot csónakba száll	443
A pilot nagádja közeledik a hajóhoz	445
Samoai főnök esküt tesz a német lobogóra	449
Egyenlőtlen elosztás	450
Nincs lehetetlenség	451
Női látogatók a hajón	452
A függőágy felgöngyölítése	453
Hat óra vasban	456
Fiatal malay fiú	457
Fiatal siami leány	458
Fiatal samoai leány	460
Egy modernus tengeri rabló	461

MELLÉKLETEK JEGYZÉKE.

A gizeh-i pyramisok	címlap	előtt
„Meteor“ II. Vilmos német császár yachtja	57.	oldal mellett
Téli kép a Fekete-tengeren I.	81.	„ „
Téli kép a Fekete-tengeren II.	89.	„ „
„Melyiken lenne jobb a kettő közül?“	97.	„ „
„Erzherzog Friedrich“ magyar-osztrák páncélos czirkáló . . .	129.	„ „
A sülyedő „Admiral Uschakow“	161.	„ „
Legújabb keletű hadihajók	177.	„ „
Tenger alatt járó naszád	185.	„ „
A „Canal Grande“ Veneziában	225.	„ „
Sirályok a halászbárka körül	409.	„ „