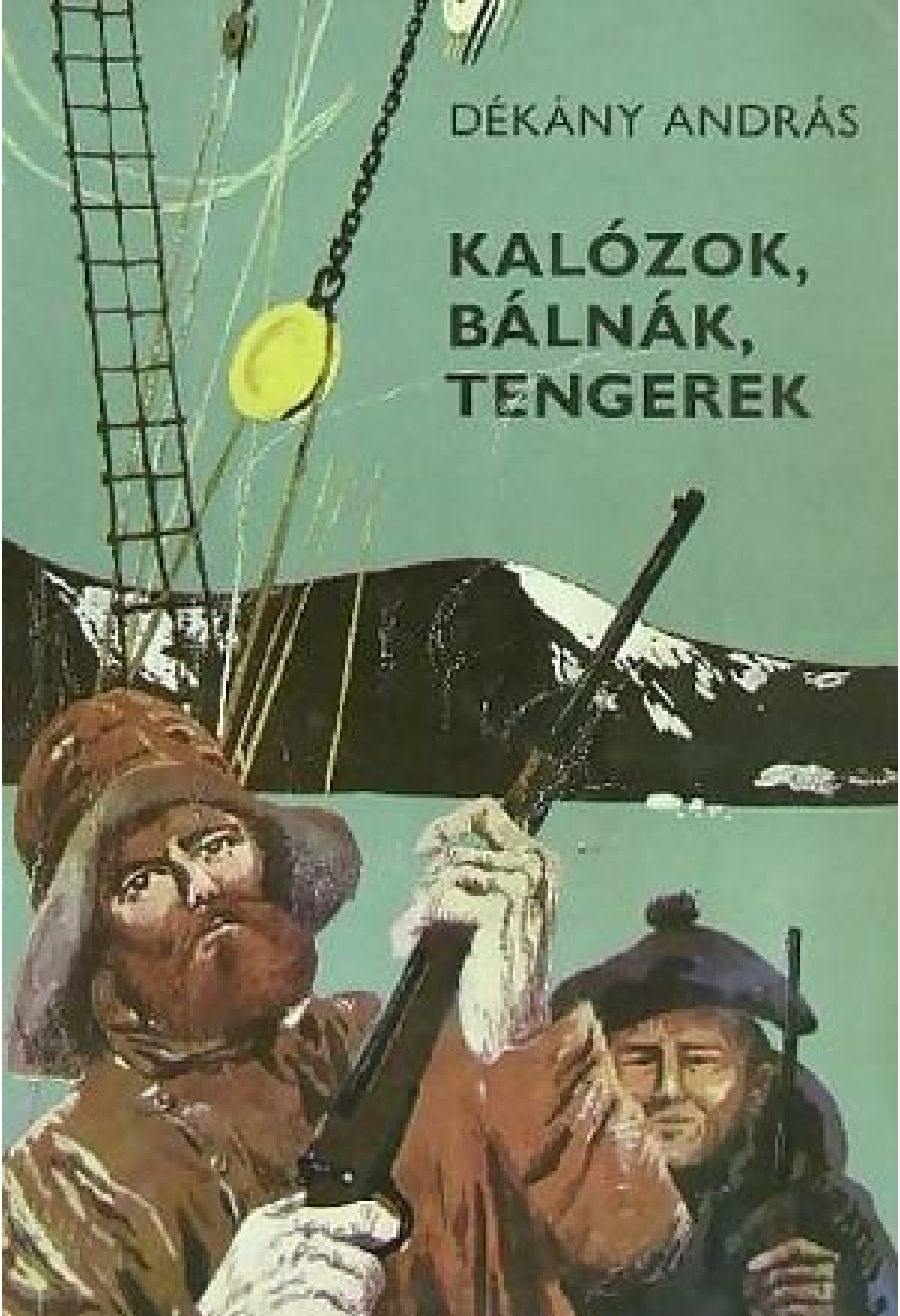
DÉKÁNY ANDRÁS

KALÓZOK, BÁLNÁK, TENGEREK



DÉKÁNY ANDRÁS

KALÓZOK, BÁLNÁK, TENGEREK,

KALANDOK AZ ÉSZAKI-TENGEREKEN

MÓRA KÖNYVKIADÓ

Tizenkét éven felülieknek

ISBN 963 11 2948 9

Móra Ferenc Ifjúsági Könyvkiadó, Budapest

Felelős kiadó: Szilvásy György igazgató

Dabasi Nyomda (81-1369), Budapest-Dabas, 1981

Felelős vezető: Bálint Csaba igazgató

Szedte a Nyomdaipari Fényszedő Üzem

Felelős szerkesztő: Rónaszegi Miklós. Műszaki vezető: Haas Pál

Műszaki szerkesztő: Supp Emilné 80 000 példány.

Terjedelem: 25,2 (A/5) ív. IF 4420

TARTALOM

ELSŐ FEJEZET

Vihar az Északi-tengeren – A *Jilland* vontató és az *Apollinaris* – Szörnyű helyzetben – Hol a mentőhajó? – A rádiófülke – Van Gogh, a varázsló Kopog a morzegép – Halló, *Texel!* – Mit tud az Atlas? – Rakéták az éjben A bátorság kis hajója – A „breeches buoy" – Elsüllyed egy hajó – Irány: dél, délkelet

MÁSODIK FEJEZET

Ijmuidenben – Egy régi fénykép – A *Jadran* és hajósai – Sottomarina levele – A csatornában – Gépészek és fűtők között – A gépház titkai és a *Jilland* főgépe – A világpolgár teherhajók – Hajótervrajz a vázlatkönyvből – Amott van Amszterdam! – Javítódokk és a Mi Külön Sajtunk – Klaas bácsiék – Mit hallottunk a tengerészotthonban? – A *„Mary Celeste"* titok – Klaas bácsi elmondja a Grönland Harry óriás bálna történetét

HARMADIK FEJEZET

Justus Cornells nem pihen – A *Tátra* – Kalózmunka a magyar hajókkal – Zoller Jóska felbukkan – Sikertelen önsüllyesztés – Mi történt Serifosnál? – Gumirádliba ülünk – A jávai negyed – Corpo di bacco! – Egy rendcsinálás és következménye – Ki ült a kocsma ablaka mögött? – A *Jadran* Amszterdamban! – Albatrosszal nem jó találkozni – Ilyen egy vitorláskikötő – Régi hajónk fedélzetén – Daniló bácsi és a cimborák – Új barátok: Jankó és Csamba – Daniló bácsi újabb titka – A nagy kaland előtt – Suttora a titokzatos hajóeltűnésekről

NEGYEDIK FEJEZET

Újból a tengeren – Daniló bácsi hajója – A barátságot semmi nem tépi szét – Búcsúzás a *Jilland*tól – Lőszer a hajón – Mi közünk volt eddig a

fókákhoz? – Két gyanús figura – Suttora faggatódzik – Titkok és titkolódzás – A motor újra működik – Csillagok alatt, kormánykerék mellett – A Dogger Bank veszedelmei – Így jeleznek a halászhajók – Nyolcmérföldes horgászzsinór – Jankó megszólít – A szegedi bicska – Palaver a hajón – Daniló bácsi az Északi-tengerről és a tengerek egynémely különlegességéről

ÖTÖDIK FEJEZET

Kényszerfürdő – Őfelsége *Broke* rombolója – A grófkisasszonyok fogata Az álom megvalósul – Shetland szigetén – Kikkel találkoztunk a postahivatal előtt? – És mit hallottunk ott? – A gyanakvás mérge – Scaramanga tagad – Bömböl az Atlanti-óceán – All hands up! – A köd egyre sűrűbb lesz – Daniló bácsi gondjai – Mit talált Jankó a hajóorrban? – Cukrosdoboz és salétromos zsineg – Összehívjuk a hajótanácsot – A vádlottak tagadnak és tovább hazudnak – Vizbe velük! – Revolverek és hamis igazolványok – Milyen erőset üt Sottomarina? – Oszlik a köd

HATODIK FEJEZET

Miből élnek a fär-öeriek? – Rendőrök a fedélzeten – Daniló bácsi tiltakozik – Megkönnyebbülés – Miért Thule a *Thule?* – A hosszú nappalok hónában – A titok előbb-utóbb, de megoldódik – A tartományi bíró előtt – A *Don Juan* egyik matróza – Mit tud Lodola Artelliékről? – A titokzatos rakodás – Jó nyomon járunk? – Zanetta felbukkan – Tévedés? – Mi volna, ha ellopnák a Golf-áramot? – Megdöbbentő látvány!

HETEDIK FEJEZET

Túl a sarkkörön – Mit tett a far-őeri bíró? – Lodolának nyoma veszett – A reménytelenség földjén – Új barátunk, Nils Juel – Fókavadászok között – Egy tudós, aki szigeteket keres – Hírek a *Mary Celestéről* – Store Fin-kirke, a vadász – A három delfin – Összefogunk a tudóssal – Az „Island No. 2" – Felbukkan a *St. Vincente* – Váratlan látogatónk, Bumpus kapitány – Hol van a csapda? – Suttora ötlete és elindulás a hóviharban – Jankó és Gommó a

kalózhajón – Megmentjük Lodolát

NYOLCADIK FEJEZET

Elhagynád a *Jadrant*? – Titokzatos hangok – Barátunk, a Hűséges Fickó – Bálnatragédia – Így találtak Lodolára – A kalózok között – Mit mondott a néger fűtő? – A hajócsavar – Szökés a hóförgetegben – Az Arktisz szerelmese – Gyógyszer-e a bableves? – Mentőövet találunk – A geolokátor földet jelez – Felbukkan a kísértethajó – Távolból fókaugatás

KILENCEDIK FEJEZET

Elveszett szigetek – Végre napfényben – Feltűnik az Insel No. 2 – Fegyvereket szétosztani! – A könnyű sajkások – Ott a *Mary Celeste!* – Szellemmadár – A második áldozat: *„General Grant"* – A szigeten – Kifosztott hajók – Jankó eltűnik, és újból előkerül – Artelli kapitány naplója – A szörnyű bűntett – Így pusztult el a *Mary Celeste* – Esik a légsúlymérő – Megint csak Jankó szemfülessége a segítségünk – Gépfegyvertűzben – Ítélt a tenger

FÜGGELÉK

Kis tengerészlexikon

ELSŐ FEJEZET

Vihar az Északi-tengeren – A *Jilland* vontató és az *Apollinaris* – Szörnyű helyzetben – Hol a mentőhajó? – A rádiófülke – Van Gogh, a varázsló – Kopog a morzegép – Halló, *Texel!* – Mit tud az Atlas? – Rakéták az éjben – A bátorság kis hajója – A „breeches buoy" – Elsüllyed egy hajó – Irány: dél, délkelet

– Hahó, őrség! Felkészülni! Kábeleket engedd!

– Hé, hajómester! Kábelt lazítunk! Fényjelzést az *Apollinaris*-nak!

Este tíz óra volt, 1930 áprilisának utolsó napja – künn az Északi-tengeren.

– Hahó, őrség!...

A kapitány áthajolt a parancsnoki híd mellvédjén, a sárgaréz szócsövet erősen a szájához szorította, és úgy kiáltotta utasításait le az előfedélzetre a szolgálatos hajóőrségnek, valamint a kormányosfülke tetején, a fényszóránál kuporgó hajómesternek.

– Hahó!...

Harmadik napja vert akkor bennünket a vihar. Drake, a hajdani angol kalóz és admirális valaha joggal írta ezt a mondatot jelentésébe, miközben a „győzhetetlennek" nevezett, de akkor már szétvert spanyol flotta nyomában száguldott fürge hajóival: „Felhívom felséged figyelmét arra, hogy a mi Északi-tengerünk viharai semmivel sem kisebbek, mint az Atlanti-óceán és az Indiai-óceán nagy viharai; az a vihar, amelyik bennünket a spanyol Medina Szidónia nyomában űzött, annyira veszekedett volt, hogy attól féltünk: nem látjuk meg a másnapot!..."

Mi ilyen viharba keveredtünk!

A hullámok dübörögve hömpölyögtek északnyugati irányból; az 1500 tonnás *Jilland* döngve, szörnyűeket zuhanva vágódott hullámvölgyből hullámhegyre, és a szél az Északi-tenger híres szele – bőgve rohant a vízsivatag felett.

A régi tengerek nagy kalózával mondhattuk akkor: attól féltünk, hogy nem

érjük meg a másnapot!...

Mindent elborított a sós tengervíz. A fedélzeten (hosszában, székében) sustorogva csapódtak át a hullámok, s akkorákat csaptak a felépítmények falára, mintha óriások dobolták volna a riadót. Az árboc csúcsáig porzott fel a hullám. A kabinokban minden átázott, tócsákban állt a víz, a ruhákat, takarókat, párnákat facsarni lehetett. Pedig a kerek ablakokat csavarral rögzítettük, a patentajtókat ugyanígy. A kormányosfülke belső ablakát valóságos esőpára vonta be! Vizet lélegeztünk s nyeltünk minden pillanatban!

Az 1500 tonnás *Jilland* néha pontosan úgy viselkedett, mint a tengeralattjárók. Annyira belefúrta magát a hullámokba, hogy nem maradt belőle más a külvilág számára, mint az előfedélzet felépítménye, annak közepében az árboc és körülötte, kötelékbe kapaszkodva az őrség nyolc tagja, továbbá a középépítmény a parancsnoki híddal, a kormányosfülkével, a térkép- és rádiószobával, a kajütökkel és végül a magasra emelt hátsó rész, az óriási vasbakokkal, a csődökkel, az emelőtornyokkal, a darukkal. De a hajótest valahol a tenger alatt küszködött azért, hogy kibukkanjon a hullámokból.

– Kábeleket engedd! – üvöltötte újból Jan Mietje kapitány. – Fényjelzést az *Apollinaris*nak!

A kormányosfülke tetején kigyúlt a fényszóró. Mintha éles lámpa világított volna be egy agyoncigarettázott lakásba. Mindenütt füst, terhes, komor füst gomolygott... vagy legalábbis úgy tűnt, hogy füstöt látunk. Holott nem füst volt, hanem víz; fekete, hol emelkedő, hol imbolygó és összeomló hullámhegyek, a hajó oldalán és fedélzetén széthulló zuhatagok, nyomukban pedig – túl a parancsnoki híd magasán – az elporló tengervíz ködszerű, füstszerű párázata.

A reflektor végigpásztázta a fedélzetet, és megvilágított néhány kísérteties alakot. A gumicsizmákba, fekete gumiköpenyegekbe és széles peremű sapkákba (amit nálunk a tengeren „délnyugatinak" neveznek) bújtatott emberek azon mesterkedtek éppen, hogy az eláradt fedélzeten keresztül az előrészből hátrajussanak a kábelekhez. Kifeszített kötelekbe kapaszkodva

küszködtek azért, hogy teljesíthessék a kapitány parancsát. Küszködtek azért, hogy teljesítsék, és ugyanakkor – küzdöttek az életükért! Pillanatnyi gyengeség, rossz lélegzetvétel, megcsúszás, a másodperc tizedrészére elengedett kötél – és máris szervusz a világnak!

Ide vasmarkok kellettek és vasemberek. Hát hogyne állt volna el a lélegzete annak, akit félpercenként nyakig megfürösztött a fedélzeten átvágtató tenger, és aki úgy igyekezett továbbjutni, hogy ugyancsak félpercenként kiszaladt a talpa alól az egyébként is imbolygó talaj!

A parancsnoki híd védett kormányosfülkéjében a klitométernek nevezett műszer 30,35 fokos szögelhajlást jelzett. A klitométer mutatja a hajó imbolygását, dőlését, és ezúttal a *Jilland* volt az a hajó, amelyik időnként ennyire kibillent rendes helyzetéből! Negyvenöt fok már a hajó felborulását jelenti!

Kegyetlen parancs volt, amivel Jan Mietje kapitány arra késztette a hajó őrségét, hogy elhagyja aránylag biztos helyét. De nem tehetett másként.

A fényszóró most hátrafordult. A hajómester a legnagyobb, legerősebb sugárzásra állította.

Túl a hullámok és a szétporló „füst" poklán, vagy inkább a pokol közepében, valami fekete, hol az űrben elvesző, hol megint előbukkanó, meghatározhatatlan formájú és alakú szörny imbolygott. A szörnyet erős acélkötelek (kábelek) fűzték össze a *Jilland*dal, és amikor ezek a kötelek kifeszültek (márpedig szabályosan kétpercenként kifeszültek), akkor a *Jilland* felnyögött, mint az a szerencsétlen, aki már kimerült a sivatagi vándorlásban, és lehúzza a vállán levő teher.

A szörny az Apollinaris nevű, 2500 tonnás tengeri slepp volt. Annak adta le a fényjelzést a hajómester, a tiszteletre méltó Van Groove úr, közölve, hogy kábelt lazítunk.

Szinte hihetetlen volt, elképzelhetetlen, hogy a sleppen, ebben a pokoli időben valaki is meglátja Van Groove úr jelzéseit. De a parancs az parancs, különösen ilyen időben, amikor a szélerősségmérő a szélskálán tízet mutatott!

A Beaufort szélskála így jelzi a „tízes" vihart: „Erős vihar, a szél

sebessége másodpercenként 21-30 méter, egy négyzetméter felületre (vitorlára, kéményre, felépítményre, hajótestre) gyakorolt nyomása 46 kilogramm; szárazföldön háztetőket hord le, öreg fákat csavar ki, a járás lehetetlen; ritka erősségű vihar még az Északi-tengeren is."

Ez a tízes erősségű szél tört ránk, amikor Hamburg kikötőjéből lehajóztunk a sérült *Apollinaris* sleppel az Elbán, és kiértünk Cuxhavennél a nyílt tengerre. Április utója volt. Amikor elindultunk a hamburgi kikötőből, St. Pauli egyes dokkja mellől, a szélmérő ötöt mutatott, a barométer normálisan állt. Cuxhavennél a szélmérő hatot jelzett, a barométer változatlanul egy helyben állt. Nem akadt egy ember a *Jilland*on, aki ne a tengerre, vagyis előremeredt volna, amikor a torkolati *Oste Riff* világítóhajó magasságába kerültünk.

Jan Mietje kapitány a tisztekre nézett.

– Nos, mit gondolnak, továbbhaladhatunk?

Kövér, pofaszakállas arcát mintha aggodalom árnyékolta volna be. Hétpróbás, több évtizede hajózó kapitányok általában nem szokták kikérni tiszttársaik véleményét. Különösen az a fajta nem, mint Jan Mietje. Éppen ezért mindenki meglepődött, amikor a kapitány feltette a kérdést. Horváth Ferenc, a magyar származású elsőtiszt, Jan Dejius, az alacsony, mindig szuszogó, kövérkés második tiszt, Van Groove úr, a főhajós (főhajómester), aki a holland tengerészet híressége volt, no meg Tasman, a főkormányos meghökkenve meredtek Jan Mietjére.

– Én úgy vélem, mynheer, a döntés nem ránk tartozik – dörmögte Van Groove úr. – A kapitány azért van...

Jan Mietje felhördült:

– Tudom, a kapitány az kapitány! De – és megnyomta a szavakat – valami nem tetszik nekem. A szélmérőn a jelzés emelkedik, a barométer mozdulatlan. Az ilyesmi ilyenkor áprilisban szokatlan látvány. Nos?...

És szúrós pillantással mérte végig társait.

Ezek azok a különös lélektani pillanatok, amikor elmondhatjuk: néhány másodperccel előbb senki se gondolt semmire, most már annál inkább.

Egyszeriben a gond felhője ülte meg a *Jilland* tisztikarának arcát.

Alig néhány méterre tőlük a kormánykeréknél álltam Damhuis matrózzal együtt. Minden szavukat hallottuk.

Ragyogóan sütött a nap, Cuxhaven hófehér és piros téglás házai csillogtak a fényáradatban. Tavasz volt, északi-tengeri tavasz, inkább énekelni illett volna, mint töprengeni az időjáráson. A szürke hullámok mint átlátszó üveg hömpölyögtek felénk a tenger irányából, és az árboc felett sirályok keringtek. Az Elbáról egy ragyogó sárgára festett személyszállító hajó kanyarodott elénk. Kivándorlóhajó Amerika felé.

– Az időjárás-jelentések szerint erős szél várható, de nincs különösebb veszély – intett Horváth Feri első tiszt a rádiófülke felé.

– Az előbb mondta Van Gogh, hogy ilyen jelentéseket kapott a környező helyekről.

Jan Mietje bólintott, már beszélt Van Goghgal, a távírásszal.

Most bezzeg mindenki hátranézett. Ott, egy kábelhosszúságnyira a *Jilland* mögött lebegett, s hol jobbra, hol balra billent aggodalmunk tárgya, az *Appollinaris* slepp, a tehetetlen óriás. Hogy a sérült, időtől tatarozásra szoruló sleppet miért nem lehetett a hamburgi hajógyárak valamelyikében kijavítani, és miért kellett Hamburgtól Rotterdamig vontatni, azt bizony nem értettük. De így szólt a parancs, és a *Jilland* tengeri, vontatókötélre vette beteg rokonát.

Tudom, egynéhányan elmosolyodtok: tengeri vontatás?! Ugyan már, mit nem talál ki ez a messziről jött ember! Pedig így van, a tengeren is vontatnak, de hát az ilyesmi nem a legnépszerűbb hajószakma, alig is esik szó róla szárazföldi országokban. Úszó dokkot egyik kikötőből a másikba, sőt egyik világrészből a másikba, sérült óceángőzösöket, vadonatúj kotróhajókat, óriás kikötőtankokat, lebetegedett csatahajókat (különösen háborúk idején), tehersleppeket mi más vinne el Afrika, Dél-Amerika, Ausztrália partjaira Európából vagy onnan Európába, mint a vontatóhajó? És ebben a veszettül nehéz, felelősségteljes szakmában mindig a hollandok a nagymesterek. Kis nép – sokat kell tudnia, ha élni akar a tenger országútján! Még a Dunán sem könnyű a vontatás, pedig ott nincs más, mint a

folyamsodor meg néhol egy-egy ravasz zátony. De a tengeren minden órában ott leselkedik a rém: a félelmetes hullámhegyeivel ránk rontó orkán. És ilyenkor összefog két erő: a pompás építésű, karcsúnak nem mondható vontatóhajó és az emberi lelemény, hogy megmentse a rábízott „árut", amely ebben az esetben mást sem művel, mint azon iparkodik, hogy mielőbb lejusson a tenger fenekére!

Hát ilyen terhet hozott a *Jilland* a hamburgi kikötőből. A 2500 tonnás *Appollinaris* uszályt.

A feladat nem volt könnyű: csakis „lépésben" haladhattunk, igen óvatosan. Az óriási slepp minden terhelés nélkül, teljesen kiemelkedve imbolygott a hullámokon. Ballasztot (terhet) nem vehetett fel, hogy biztonságosabban merüljön a vízbe, és így kormányzása is megfelelőbb legyen, mert éppen az volt az előírás, hogy az uszályt terhelni nem szabad, tekintettel a meglazult oldal-szegecselésre. Ezért aggódott annyira Jan Mietje. Mi lesz, ha viharba kerülünk? Régi nóta: ha a vontatóhajós épségben viszi át egyik tengerről a másik tengerre akár a legócskább ládát is, az olyan természetes valami, mint az, hogy néha eltűnik az égről a hold... De ha esetleg baj történik, akkor ki a hibás mindenért, mint a vontató kapitánya? Erre gondolt Jan Mietje, erre gondoltak a többiek, amikor ott, Cuxhaven előtt igyekeztek a gond felhőjét elhessegetni a *Jilland* parancsnoki hídjáról.

Az uszályon a legkitűnőbb tengeri sleppkormányosok egyike irányította a manővereket" Ohm Klaas, Klaas bácsi. A legtöbb csikós azért lesz csikós, mert lóra született. Ugyanígy a motorversenyzőt, a pilótát, a kerékpárbajnokot is a szakma varázsa vő a helyére. A tengerész is ilyesféle valaki, igen kevés közöttük, akit a kényszer űzött a hajók fedélzetére. Messze az az idő (a nyolcszázas évek elején még így volt), hogy erőszakkal toborozták, a kikötői éjszakában hajókra rabolták a legénységet. Ma többnyire az lesz tengerész, aki úgy érzi, erre a mesterségre született. Vontatóhajós pedig valóban csak ilyen lehet. Jan Mietje, Van Groove, Damhuis, Jan Delius ilyen emberek... és mindnyájuk között a legkiválóbb öreg barátunk, Klaas bácsi. Száznyi barázdától szántott, sós víztől cserzett, napégette arca, áll alatti körszakálla (a dán-barett), pörölyre emlékeztető, szőrös keze – mind azt hirdeti, hogy Klaas bácsi talán csak pólyás korában

élhetett a szárazföldön, de akkor is csak – talán. A mi Ohm Klaasunk úgy tudja, hogy az apja, nagyapja, annak az apja és annak a nagyapja, egészen a dicső Michiel Adriansoon de Ruyter tengernagyig, akinek hajóhadában az első Klaas szolgált, minden Klaas tengerész volt! Klaas bácsi fia is az! A flottánál szolgál...

És amikor harmadik napja vert már bennünket a vihar, még mindig Ohm Klaas állt az *Apollinaris* kormánykerekénél! Nem ok nélkül aggodalmaskodott Cuxhaven előtt a kapitány: ezúttal is bekövetkezett az, ami igen ritka esetben történik meg, de megtörténhet: az érzékeny barométer nem mutatja, de egyszerre csak nyakunkon az orkán! Akkor persze esni kezd a barométer is. Most is így történt.

Künn a tengeren, mikor magunk mögött hagytuk már az *Elbe I, II, III* jelzésű világítóhajókat, és jól eltávolodtunk nyugatra Helgoland szigetétől, hogy elkerüljük a weseri homokpadok közelségét, ránk tört ez a pokoli szél. Az első éjszakán, pontban éjfélkor, ahogy az már rossz szellemekhez illik. Egyre erősödött, végül elérte a tízes erősséget!

A *Jilland* és az *Apollinaris* szörnyű helyzetbe került.

Az előző nap reggelén azt mondta a kormányosfülkében főhajósunk, Van Groove úr:

– Most még csak hagyján, legények, de akkor jön a java, ha a szélbe kell állnunk. Most még csak haladunk valahogy, és hihetjük, elérjük azzal az átkozott ládával a rendeltetési kikötőt.. De ha a szélbe állunk, mert már az oldalozás miatt a felborulás fenyeget, akkor se előre, se hátra, de annál inkább majd – a víz alá!

Végül is így történt: szélbe álltunk. Mint eddig minden esemény, ez is éjfélkor következett be, utunk második éjjelén.

Akkor is éjfél közeledett, immár a harmadik, amikor elhangzott a parancs:

– Hé, hajósmesterek! Kábelt lazítunk! Fényjelzést az *Apollinaris*nak!

A kábel lazítása olyasfélét jelent, hogy lassan majd a sorsára hagyjuk az uszályt. Minél rövidebb a vontatókábel, annál jobban függ egymástól a két hajó, minél hosszabb, annál inkább lazul ez a kapcsolat, de ugyanakkor

erősödik a kábelszakadás veszélye. A nagy távolság okozta feszülések és a még ennél is nagyobb lazulások könnyen a kábel elpattanására vezethetnek. Akkor pedig csak percek kellenek, hogy az *Apollinaris* Klaas bácsival meg tizenkét emberével (hajósokkal, munkásokkal, szerelőkkel) együtt eltűnjék a mélyben!

Egyetlen ember sem pihent azon az éjen, bár úgy mondják: a tengerész elalszik egy szál kötélen is. Nem aludtunk, mert minden percben vártuk a tragédia bekövetkezését. A tisztek és a kormányoslegénység, azok is, akik nem voltak szolgálatban, ott tartózkodtunk a parancsnoki híd zárt terében. Szünet nélkül csengtek a jelzők a gépház és a parancsnoki híd között. Hogy a főkormányos, Tasman úr és a tisztek, Jan Mietje, Horváth Feri, Jan Delius, no meg Van Groove jobban lássanak a megvilágított, de a hullámoktól örökösen elárasztott fedélzetre és az *Apollinaris* felé, éppen csak a legszükségesebb fények világítottak a parancsnoki híd fülkéjében. A gépvezénylő szerkezet lapján átvilágítottak a betűk: „Egész lassan", „Lassan", „Félerővel", „Teljes erővel"... A kompasz (tájoló) üvegkorongja zöldes fényben játszott. Ugyanígy az ingadozást jelző klitométer védődobozából is világosság sugárzott. Olykor egy-egy villanás: pipára, cigarettára gyújtott valaki. Most ugyanis lehetett. Jan Mietje szájából is egyre füstölt a pipa.

Időnként mintha redőnyt húztak volna az erős ablaküvegekre: a felcsapódó hullámok könnyen elérték a parancsnoki híd tetejét.

Még itt a zárt helyen is csak ordítva lehetett beszélni. A *Jilland* pompás vastestét döngve ostromolta a tenger. Négy-öt percenként félelmetes remegés, bőgés, rázkódás riasztotta meg a dobhártyánkat: a 2600 lóerővel dolgozó, olajfűtéses gép hajócsavarja a levegőben berregett!

Ilyenkor a fülke kísérteties fényében látni lehetett, hogy Jan Mietje kapitány még aggodalmasabban pöfékeli a pipafüstöt.

Van Groove úr nem állta meg, hogy ki ne fakadjon:

– A rézangyalát! Mi lesz ebből? A rézangyalát!

Horváth Ferivel időnként összenéztünk: igen, igen, ilyesmit az Adrián sem éltünk át. Voltunk ott is viharokban. Turkovich Daniló kapitány *Jadran*

sónerét, amin először szolgáltunk együtt, ugyancsak megdobálta néhányszor a bóra vagy a tramontána... de így akkor sem táncoltunk!

A klitométer már nem 30,35 fokos szögelhajlást mutatott, de 34, sőt 35 fokos elhajlásokat. Nem voltunk messzire a feldőléstől.

– Most még csak az kell, hogy összeütközzünk valamivel! Az lesz ám a szép halál! – nevetett a mindig mosolygó Jan Delius, a második tiszt.

Jan Mietje ráhördült:

– Nem érdekel a fecsegése, Delius, nem érdekel! Inkább arról tegyen jelentést, mi van a visszajelzéssel!

Delius, a vidám fickó, nagyot nyelt. Izzadt, szőrös, mosdatlan arcán elkomorodtak a vonások.

– Még semmi, kapitány úr, semmi

Az ám, a visszajelzés! Akkor már eléggé lesodródtunk, és a térkép azt jelezte, hogy lassan Vlieland zátonyainak veszélyes közelségébe kerülünk. Ezért a rádiófülkéből a jelzőkészülék távírókopogása világgá kattogta, hogy a *Jilland* vontató (állomáshelye Rotterdam, tulajdonos: Egyesült Vontatóhajósok Társasága) bajban van, és kéri a legközelebbi mentőőrséget, közelítse meg az *Apollinaris* uszályt, és vegye fel a mentőhajóra – ha lehetséges! – az uszály legénységét.

Igen, így történt, azt kérte a *Jilland* kapitánya, előzőleg megtárgyalva a döntést a többiekkel. Akkor már nem volt kétséges egy pillanatig sem: Ohm Klaasék végveszélyben vannak, az *Apollinaris* ócska teste a hánykolódástól még inkább meglazult, vizet vesz fel, a kábel rángatását se bírja sokáig, de legkevésbé a hullámok döngetését! A *Jilland* nem erőltetheti a vontatást, mert a leszakadás kétségtelen, ezért is engedtünk a kábelen. Mindez nyilvánvaló volt mindenki előtt, de – mi lesz az emberekkel? Klaas bácsival és a többiekkel? Az *Apollinaris*ról mentőcsónakot leereszteni, egyenlő azzal, hogy a mentőcsónak ízzé-porrá törik a hajó oldalán... de ugyanígy járna a *Jilland* giggje is! Mindenki azon a véleményen volt: más teendő nincs, mint leadni a vészjelet, hogy a mentőőrség, nyilván Texelből, jöjjön azonnal a segítségünkre.

Távírászunk, Van Gogh, a kapitány rendeleteié alkonyatkor leadta a vészjelet, és kérte Texelt – külön –, hogy mentőőrségét indítsa útnak. Texel felelete ennyi volt: „Intézkedünk, a visszajelzést figyelje!"

Nos, a visszajelzés még nem futott be hozzánk. Ezt a jelzést a mentőhajónak kellett adnia, a mentőhajónak, mely állítólag útban van.

De a mentőhajó mindeddig nem jelzett!

Lassan éjfélre járt már, és a tengeri pokol, ha lehetséges, még több rémet vonultatott fel.

A klitométer a 36-os számon állt!

Van Groove fényszórója, ha előrevágta csóváját, nem annyira hajónk előrészét világította meg, mint inkább az Északi-tenger tajtékos, nekivadult hullámait. De hogy hajónk előrésze is ott volt valahol, azt abból is sejtettük, hogy a hullámokból kiemelkedett a két daru, a horgonyállás a horgonyszerkezettel, a jelzőlámpák tartóárboca, továbbá az előfedélzet legénységi szállásának tetőzete, rajta a tartalék csónak bakjával. A csónaknak már nyoma se volt, az egyik darut (kéttonnás acéldaru) meghajlították a hullámok, a tartóárboc csonkán meredt elő a dzsinneknek eme kavargásából!

Van Groove nem szűnt meg dühöngeni:

– A rézangyalát! Mi lesz ebből? A rézangyalát!

Pontosan éjfélt csengetett a parancsnoki híd jelzőórája, amikor óriási csattanás hangzott, és a hajó megrázkódott, hogy egymásnak estünk. Jan Mietje Tasman főkormányos karjába hullott, Van Groove a nyakam közé, végül is mindnyájan egy kupacban a parancsnoki híd szél alatti oldalára vágódtunk. A kormány küllője, mint a nekivadult pörgettyű, szabadon forgott!

De csak néhány másodpercig. Elsőnek a főkormányos és a derék Damhuis matróz tápászkodott fel, s vetette rá magát az elszabadult kormányra. Mindnyájunk élete ettől a szerkezettől függött. Ha szél alá sodródunk, ha oldalt kapjuk a szelet és vele az óriási erejű hullámokat, akkor az uszállyal együtt búcsúzunk a világtól!

Mi történhetett?

Egymás után tápászkodtunk fel.

Van Groove a fejét fogta, kegyetlenül beverte a tájoló szekrényébe.

– A rézangyalát!

– Jelentést kérek! – üvöltötte Jan Mietje.

De már nyílt is, vagy inkább kivágódott az alsó építmények felőli ajtó. Egy merő víz, csupa lihegés ember kapaszkodott az ajtófélfába: a fedélzeti őrség parancsnoka, Grupsma-Lemmer, a főhajós segédje.

– A kettes tartóbak kiszakadt! – lihegte Grupsma. – Mit tegyünk?

Ez olyan hihetetlenül hangzott, mintha a nyugodtan haladó vonat utasai egyszer csak azt vennék észre, hogy a vagonoknak nincs teteje, mert levitte a szélnyomás. Elméletileg és gyakorlatilag a bakok még akkor is a helyükön vannak, ha már az összes vontatókábelek darabokra szakadnak, és a hajó különböző részei forgáccsá válnak. Ami érthető is: a tartóbakokon múlik a vontatás sorsa.

– Mit tegyünk? – ismételte Grupsma. – Így az uszályt nem bírjuk tartani.

– Márpedig tartani kell! – meredt Grupsmára a kapitány. – Megértette? Kell!

Ha kevésbé kínos a helyzet, akkor mosolyogni lehetett volna Mietje kijelentésén. Mondd azt a felboruló autónak a borulás félútján, hogy pontosan ez az, amit nem szabad megtennie. Jan Mietje ilyesfélét mondott. Eddig négy bak tartotta az *Apollinaris* vontatókábeleit, a kábelek terhelésének örökös veszélyében, az elpattanás küszöbén. Most már csak három tartja... és ugyanakkor a kapitány kijelenti: az uszályt pedig tartani kell!

Jan Mietje morcos ember volt, inkább barátságtalan, mint szívélyes, de sohase káromkodott. Most dühöngeni kezdett, és – úgy hiszem – ebben a helyzetben ez is volt a helyes.

– A szentségit maguknak, Grupsma, és mindenkinek, aki itt tatja a száját! Hát még azt meri kérdezni valaki a *Jilland*on, hogy mit tegyen, amikor veszélyben az uszály! Még maga is ezzel mer itt előállni?! Ha szétmegy a

Jilland, ha az őrség minden embere belepusztul, akkor is tartaniuk kell a bakoknak, a kábeleknek! Megértette, Grupsma?! Tartaniuk kell... tartaniuk addig, amíg a mentőhajó megérkezik! Ha sikerül Klaasékat megmenteni, akkor az az átkozott uszály mehet a pokol legalsó fenekére! Ez a parancsom, Grupsma! Most pedig kövessen maga is, Van Groove, látni akarom, mi van azzal a bakkal! Delius, Tasman, maga is, mynheer Horváth, tartsák az irányt! A szentségit a gyáváknak!

Ezzel Jan Mietje eltűnt a lejáró mélyén, utána Van Groove úr és Grupsma, mint akik az űrbe hullanak.

Egymásra néztünk. Még Deliusnak sem volt kedve mókázni. A helyzet komoly. Okosabb lett volna Cuxhavenben bevárni a szélerősség kialakulását. De hát... van egy öreg tengerészmondás: ha ismernéd a széljárás titkát, nem lenne nálad híresebb hajós a világon.

Felcsörrent a jelzőkészülék telefonja, és a kis biztonsági lámpa pislogott. Delius mint szolgálatban levő tiszt, ráhajolt a hallgatóra. A gépház jelentkezett, az alvilág, ahogy a hajókon hívjuk, érdeklődött, mit történt, mert nagy rázkódást tapasztaltak.

Delius hangja higgadtan csengett:

– Csak az egyik vontatóbak engedett. A kapitány lement megnézni. Géperősség azonos, fordulatszám, ha tartani lehet, 110. Kérem, mynheer Krooft, mondja vissza... Igen, köszönöm... Helyes, 110.

Csak az egyik vontatóbak engedett...

És mi lehet a visszajelzéssel? Ránéztem az órára, alig múlt el éjfél. Az én őrségem a „kutya" lesz, hajnali négykor kezdődik, van addig időm bőven. Meg hát: hajón vagyunk, komisz helyzetben... kinek is volna kedve megpihenni? Gondoltam, hogy benézek Van Gogh fülkéjébe, legalább megtudom, mi van már a visszajelzéssel.

Nem kell messzire menni, hogy megtaláljuk a teher- vagy vontatóhajón a rádiós kabinját. Vagy közvetlenül a parancsnoki hídfelépítmény egyik része, a kormányos állás mögötti navigációs fülke (térképszoba) mellett van, mint a legtöbb hajón, vagy egy „emelettel" lejjebb, a parancsnoki felépítmény alatt, a kapitány és a tisztek kabinja között. A *Jilland*on a tiszti fülke mellett

volt a rádiótávírász kabinja. Az egész kabin hosszúsága nem több két méternél, szélessége másfél méter. És ebben a kis helyiségben van a távírász ágya, szekrénykéje, polca, no meg az elég bő helyet igénylő készülék, az aggregátorral (benzinmotoros áramfejlesztővel) együtt.

A *Jilland*on Van Goghnak hívják a távírászt. Tiberius van Gogh. Fiatal ember, nem lehet több húszévesnél. Tavaly végezte Hilversumban a Philips-műveknél a távírásziskolát, és így még nincsenek nagy hajóstapasztalatai. Igazában ez az első „nagy tánc", amiben részt vesz, de ahhoz képest igen jól bírja a gőzös bakugrásait és a rádiósfülke konzervdobozos bezártságát. Szinte hihetetlen, hogy így van, mert – igaz-e, barátaim? – a rádiótávírász mégse tengerész? Mi ugyanis ezt mondjuk, ők viszont azt, hogy igenis tengerészek. (És ez a vita, azt hiszem, addig tart majd, míg tengerészek és hajókon szolgáló rádióműszerészek lesznek.)

Ez a derék, közel két méter hosszú, nyakigláb fickó akkor már napok óta egy percet ha aludhatott. Ott gubbasztott a készülék mellett, leste a jelentéseket, és továbbadta a mi jelzéseinket, a figyelmeztető kattogásokat, kopogásokat, szikrajeleket, hogy: Hahó, hajók! Vigyázat! Egy vontató tántorog nekivadult terhével a keleti hosszúság 4°-a és az északi szélesség 53°-a keresztezésében!

Hogy Van Gogh nem volt tengerész? Lehet. De – hős volt. Szó szerint teljesen elhagyatva, bekényszerítve egy levegőtlen dobozba (a tenyérnyi ablak lecsavarozva), azzal az utasítással, hogy aludnia a veszedelem idején nem szabad, és helyét még akkor sem hagyhatja el, ha felhangzik a vészjel, hogy minden ember a fedélzetre... nos, ez a nyakigláb fiú minden zúgolódás nélkül végezte munkáját!

Sápadtan, karikás, kivörösödött szemmel, több napos szakállal, olajos kézzel őrködött masinája mellett. Kérése mindössze az volt, hogy állandóan legyen előtte feketekávé.

– Ha feketekávét ihatok, akkor bírom az álmatlanságot és a cigaretta hiányát – mondta a nyakigláb legény kapitányunknak.

– Helyes – bólintott Jan Mietje –, majd mynheer Van Groove utasítja a smutjét, hogy kávét kapjon.

– Meleg kávét, kapitány úr, és lehetőleg santosit – kérte a rádiós.

Hát tengerész az ilyen ember?! Mert ha azt kívánja, hogy meleg legyen, hát isten neki, de – santosi kávét kér! Akkor, amikor lehet, hogy nem érjük meg a holnapot sem!

Jan Mietjénk nem vesztette el a nyugalmát.

– Helyes, fiam. Meleg is lesz és santosi. Mynheer Van Groove, így, adja ki az utasítást a smutjénak.

És így történt. Amikor mi a smutjétől (a szakácstól) csak hideg löttyöket kaptunk, Van Gogh párolgó, fönséges illatot árasztó italban részesült. De hát igaz: rádiótávírászunk csak egy volt, és tőle függött mindnyájunk további sorsa.

Amikor beléptem, vagyis inkább bebuktam a kajütbe – éppen akkor billent egy kiadósat a *Jilland –,* Van Gogh elmerülve figyelt valamit készülékén, és intett, hogy üljek a fekhelyére.

– Az előbb baj volt az aggregátorral, de kijavítottam – mondta néhány perccel később. – Most átállítom adásra. Még mindig nem válaszolnak. Talán most elcsípem őket.

A válaszfal mögött működött a dinamó, a növekvő fordulatszámtól egyre erősebb bugással. Az adókészülék nyílásain átragyogtak a lámpák, és a billentyűs távírókészülék működésbe lépett.

Kék szikrák pattantak szerteszét a kajüt különös, misztikus homályában, ahol minden fény Van Gogh titokzatos masinájából áradt.

Van Gogh, ölében a jegyzetfüzettel, fülén a fejhallgatóval úgy tett, mint a zongoraművészek szoktak a hangverseny előtt: bemelegített. Jobb keze a távírógép billentyűjét kopogtatta, bal kezével a különböző csavarokon, banándugókon, zsinórokon babrált. Egy csavarás erre, egy banándugó ide, zsinórvezeték amoda. Majd minden újból vissza, meggyőződésem szerint azért, mert ez így van rendjén, így kívánja a szertartás, a műszerészek vallása.

– Tartsa ide a fejét – nyúlt felém a fiatalember, és egy fejhallgatót kantározott rám. – Hallgassa, hátha felfedezünk valamit. Most visszaállítok

vételre.

A fülhallgató membránján kaparászások hallatszottak. A beállítócsavar lassan fordult, és az ellenőrző hangszóróból duruzsolás hangzott.

A vevőkészülék fütyülni kezdett, Van Gogh a távíróra nézett. A távíró billentyűje megmozdult.

– Éljen! – kiáltotta. – A morzegépen valami alakul! Bennünket keresnek!

De az öröm korai volt. A billentyű mozdult néhányat, majd megállt.

A fülhallgató membránján tovább hallatszottak a kaparászások.

– Hajók jelzései, nem nekünk szólnak – káromkodott Van Gogh. Sehol a mentőhajó, Texel pedig nem válaszol. Hajhaj, érthető, éjszaka van, lefeküdtek a derék családapák. Mondja, hogy állunk odakint?

Elmondtam, amit tudtam, a távírász fejét csóválta.

– Az is lehet, hogy partot már soha nem látunk? Kínos volna, felette kínos. Egy biztos, ha kimászunk ebből a csávából, többet hajóra nem szállók. Nem én.

– Annyira fél?

Rám nézett. Nyugodtan, higgadtan, éppen csak nagyon kimerülten.

– Nem, nem félek. De műszerész vagyok, és megszoktam, hogy szilárd talajon álljak. Itt meg minden mozog, tántorog. Nézze!...

A szerszámdoboz fiókja kiszaladt a helyéről, és fejest ugrott a fekhely alá.

– Hát ez az, amit nem bírok! Mindig potyog valami, és soha semmi nincs a helyén. No de figyeljünk tovább. Pontosan egy óra van, nemzetközi hajós idő, most csak a hajójelentések működhetnek. Újból adásra állunk.

A kék szikrák megint megjelentek, a dinamó 1200 wattra erősödött. A távírógép kopogni kezdett. Tá-tá-ti-ti-tá.

És egymás után sok pont. Így: . . . . . .

Ami azt jelenti: felhívást adtam, figyelmet kérek!

. . . . . .

Van Gogh ujja szorgalmasan pöcögtette a jelzést. Ugyanakkor a

fejhallgatóban mintha megszűntek volna a kaparászások. A messzeségben, ugyanebben a viharban, hullámvölgyben, hullámhegyen ugyancsak hajók küzdenek az elemekkel, és azok a hajók talán most a mi jelünkre figyelnek.

A távírász szeme megcsillant. Elszántság és könyörgés volt most a fiatalember szemében. Emberek, bármerre is vagytok, bármerre, segítsetek! Emberek!

A fülkén túl morajlott a tenger, és beomlott a hullám a hajó oldalán, fedélzetén.

És ugyanakkor Van Gogh, a drótoknak, csavaroknak, gomboknak, kapcsolóknak, lámpáknak, membránoknak, billentyűknek varázslója most több lett előttem, mint eddig volt.

Csupa lélek, eszes tudás volt az arca, a tekintete, az erek lüktetése a homlokán, szájának apró rángása, hangtalan beszéde. Két hajó sorsa és harminckét ember léte függött attól, mit talál az űrben Van Gogh, a távírász, a modern kor csodamasinájával.

(Tudnotok kell, barátaim, hogy a hajókon Marconi szikratávírójának, Morse mesterjeleinek és a rádió hármasságának összeadásából alakult ki a jelzéstudomány. A hajórádió nem műsorközlésre való; sőt nem is mindig oly szöveg továbbítására, amelyet bárki meghallhat, meg azután nem minden rádiótávírász hangja lenne alkalmas a beszédre, sőt – a hajók bizonyos jelzéseit igen fontos, hogy minden nemzet hajósa megértse, nyelvére való tekintet nélkül, így még ma is uralkodik a tengerek végtelenjén a „pont és a vonás", a nemzetközi morzeábécé és a nemzetközi rövidítések, jelek, egyezményes szövegek betűzése. Persze, ha kedve szottyan, a hajók adókészülékén szöveget is közvetíthet a rádiós.)

Van Gogh arcán mosoly volt, amikor váratlanul rám nézett. Intett:

– Hallja?!

Gyengén, de hallhatóan, igen-igen vékonykán, de kivehetően valami kapart a membránon.

És a morzerendszerű távközlő billentyűje magától megindult: vonás-pont, vonás-pont: –.–.–.

Megértettem, megértettem, megértettem!

A visszajelzés első jele volna?

Van Gogh újból adásra kapcsolt.

Ragyogtak a lámpák sárga fényei, pattogtak a kék szikrák.

Van Gogh keze a morzebetűk sokaságát röpítette bele az orkánba.

Biztonság kedvéért elővette ugyan a táblázatot és a rövidítések táblázatát, de rájuk sem nézett.

Morzejelzések betűi

.–	a	.– –	j	. . .	s	.– – –	1
.– –.–	á	–.–	k	–	t	. .– – –	2
–. . .	b	.–. .	l	. .–	u	. . .– –	3
–.–.	c	– –	m	. .– –	ü	. . . .–	4
–. .	d	–.	n	. . .–	v	. . . . .	5
.	e	– – –	o	.– –	w	–. . . .	6
. .–.	f	– – –.	ö	–. .–	x	– –. . .	7
– –.	g	.– –.	p	–.– –	y	– – –. .	8
. . . .	h	– –.–	q	– –. .	z	– – – –.	9
..	i	.–.	r	– – – –	ch	– – – – –	0

Van Gogh agyának legtávolabbi sejtjébe, érzékeny ujjainak idegeibe úgy belefészkelték már magukat ezek a betűjelek, hogy oly folyamatosan „írta" egyiket a másik után a billentyű segítségével a világűrbe, mint mi a rendes betűket az írópapírra.

– Ti-ti-tá-tá, ti-ti-tá...

Kopogtatott a távközlő. Minden jelzés (pont vagy vonás között) 1 másodperc szünetet, minden betű között 3 másodpercet és minden szó között 6 másodperc szünetet kell tartani, nehogy összekuszálódjon a jelzés.

– Miért nem válaszol? Halló, Texel, halló! Miért nem válaszol? *Jilland* veszélyben! Mentőhajót várjuk! Halló, Texel! Visszajelzésre pontos helyzetet adok! Halló, Texel, mentőhajóállomás! Halló!

Ti-ti-tá-tá-tá, ti-ti, tá-tá!

Minden szót, amit az elektromosság útján tovaküldött Van Gogh, bejegyezte a kék ellenőrző füzetbe.

Melléje a dátum: 1930. április 30., éjfél után 1 óra 39 perc. Északi-tenger, a hosszúság 4° 15', a szélesség 53° 30' keresztezésében.

Halló, Halló, Texel!

Én a fekhely deszkájába kapaszkodtam, hogy úgy-ahogy ülő helyzetben tudjak maradni, a távírász megnyergelte kis vasszékét, valósággal lovagolt, térdével szorította a szék keskeny támláját és a rádiószekrény oldalát. Mert a hajó dőlt, hol előre, hol hátratántorodva, hol oldalt bukva hirtelen rántással.

Időnként megszólalt a telefon csengője: Jan Delius érdeklődött, mi van a visszajelzéssel. Még semmi? Még mindig semmi?!

– Azt mondja a hadnagy, hogy már alig lehet tartani az uszályt – tette vissza helyére a telefonhallgatót Van Gogh. – Ronda pácba kerültünk!...

A kaparászásból, a billentyű mozgásából lassan mégis valóság lett: Texel, a texeli „Life-boat" állomás jelentkezett!

– Halló, *Jilland*, halló!

Hej, hogy fütyült a vevőkészülék, de bánta is a távírász! Recsegett-ropogott a hajó teste, valósággal robbantak a fedélzet lemezein és az építményeken a hullámok, zúgott a szél, fütyült a kötélzet, és minden két percben felbőgött a hajó ködjelzője egy kitartott, hosszú üvöltéssel. De a vevőkészülék sípolása mindezt a sok, félelmetes hangot is túlsípolta.

Texel jelentkezett!

Halló! *Jilland!* Halló!

Van Gogh keze meg sem rezdült, amikor követte a jelzések sorát.

Egy-egy betű után három másodperc szünet, egy-egy szó után hat

másodperc. Szorgalmasan diskurált a visszajelző.

Nem, dehogyis feledkeznek el a *Jilland* hajóról!

Csak annyi történt, hogy már útközben valami hiba történt a *Texel 3* nevű mentőhajó motorjával, meg kellett állnia. Viharban, orkánban! Még az adójuk is felmondta a szolgálatot, hiszen a motor nem hajtotta a dinamót, a dinamó meg nem gerjesztett áramot. Órákon át küzdött a *Texel 3* minden embere, hogy kijavítsa a motort. Megtörtént. Most már útban vannak a *Jilland* felé. Pontos pozíciót (helymeghatározást) kérnek és türelmet. Jönnek!

A *Texel 3* útban van a *Jilland* vontató felé! Erős fényeket kérnek, a ködkürt állandó működtetését és időnként egy-egy rádióhangot („H" betű" „. . . ."), hogy az irányt a feneketlen sötétségben is tartani tudják.

– Vettem, megértettem... – kopogta Van Gogh.

Majd lecsendesedett a készülék minden elektromos duruzsolása, különös, egyéni rikoltozása. Van Gogh kezéből kiesett a jegyzetfüzet, a ceruza, fejéről lecsúszott a fülhallgató. Arca egyszeriben fakó lett. Most látszott, mennyire kimerült ez a fiú. Halálosan kimerült. A mechanikusok nagy családjának egyszerű hőse, akiről nem beszél majd senki sem.

– Kérem, vigye meg a hírt a parancsnoknak – dadogta, és fejét tenyerébe ejtette. – És mondja meg a smutjének, hogy erős kávét főzzön! Nagyon kérem.

Hogy a helyzet abban az órában tovább romlott, meglehet. Az is lehet, a kabin viszonylagos biztonsága okozta, hogy kilépve onnan úgy tűnt: a pokol továbbterjedt. Mindenesetre legfőbb ideje volt, hogy a *Jilland*on és megfelelő fényjelzések segítségével az uszályon is elterjedjen a hír: jön a mentőhajó.

Akkor már a teljes reménytelenség telepedett rá mindenki lelkére.

Amikor jelentettem Jan Mietje kapitánynak, milyen jelzéseket vett fel a távírász, első pillanatban közömbösen bólintott, majd mint aki eszmél, felkiáltott:

– Hé, emberek, rövidesen itt a *Texel* mentőhajó!

Egyszeriben éledni kezdtek a tekintetek. Mert a gyötrelmektől, a kimerültségtől, a megfeszített szolgálattól, az álmatlanságtól, az aggodalmaktól mindenki arcára ráfagyott valami kemény, kérges vonás. Most ez a feszültség engedett. A mentőhajó útban van!

– A rézangyalát! – rikkantotta Van Groove úr, a hajómester.

Horváth Ferenc első tiszt, régi sorstársam, sok tengeri kalandozásban cimborám, a fiumei tengerészeti akadémián „padronénk" (az a végzős, aki felügyel az alsósokra), még ő is úgy meredt rám, mint aki nem hisz a fülének.

– Mit mondasz?! Valóban igaz? Jönnek?!

Jan Mietje megcsavarta a gépház jelzőcsengőjét, és mint az apa, aki bejelenti a családnak, hogy a fiú színjeles bizonyítványt hozott haza, remegő hangon szólt le:

– Halló, mynheer Krooft?... Ért engem, mynheer Krooft?... Nos, a gépek még tartsanak ki. A segítség útban van. Kérem, mynheer Krooft, közölje ezt a többiekkel!

És Jan Mietje, a kemény, rideg tengerész pontosan úgy tett, mint egy „emelettel" lejjebb Van Gogh, a távírász, aki állítólag nem tengerész: rátámaszkodott a tájoló szekrényére, és fejét a tenyerébe hajtotta. Majd amikor felnézett, egy újjáéledt Jan Mietje tekintett ránk. Hangja pattogott:

– Minden emberre szükség van. Pihenő nincs. Mynheer Horváth velem együtt irányítja a fedélzeti munkát, ha a mentőhajó megérkezik. Ön, Jan Delius, itt marad. Van Groove a jelzéseket veszi és adja, egyben az utasítások továbbadásáról gondoskodik. Ha sikerül Klaasékat megmenteni, becsülettel teljesítettük feladatunkat még akkor is, ha a kárért felelősségre vonnak!...

Jan Mietje valósággal feléledt. Még arra is volt gondja, hogy Van Gogh újabb kávéadagot kapjon. Csak egyben tévedett. Szükségtelen volt kijelentenie, hogy „pihenő nincsen". A *Jilland*on azon az éjszakán amúgy sem feküdt bele egy ember sem a koporsószerű kojéba. Ha így tesznek, nem lettek volna tengerészek. De a vontatón, mint láthatjátok, tengerészek szolgáltak.

A kapitány Horváth Ferihez fordult:

– A hajó helyzetét a legnagyobb pontossággal kell megállapítani. Ismernünk kell, milyen mélység felett járunk, azért is, hogy ha elvesztjük a sleppet, tudjuk majd, hol keressük. Kérem, mynheer Horváth, intézze el. Van Groove pedig gondoskodjék a fényszórók teljes működéséről.

Feri rátette kezét a vállamra.

– Gyere segíteni. A te őrséged egy óra múlva következik.

A térképszoba, helyesebben a „navigációs fülke" valójában beépített része a parancsnoki hídnak. Az avatatlan számára ugyanolyan titokzatos hely, alkimista-műhely, mint Van Gogh kabinja. Csak nagyobb és még érdekesebb. Itt található a térképtár, a mérőasztal, az összes műszerek, légsúlymérők, szextánsok, távcsövek és látcsövek, a különböző, főleg piros és kék kötésű szakkönyvek, almanachok és – itt van az „Atlas" is. A modern tengerészeti navigálás pompás segítője az „Atlas", amiről a szárazföldi patkányok annyit sem tudnak, mint a tengerész arról, hogyan kell finom úri helyen a háziasszonynak kezet csókolni.

Feri felkattantotta a mérőasztal lámpáját. Az asztalon kiterítve ott volt küzdelmünk helye: Justus Perthes mester pompás térképe, a „Nord-See, No. 11", a Fríz-szigetek sora Helgolandtól Texelig. Olyan pontos, olyan részletes az Északi-tenger térképe, hogy a hajós behunyt szemmel is eligazodhat a segítségével. Valóban behunyt szemmel, mert százméterenként közli a mélységi adatokat (egy évszázad eredményét!), és a legködösebb éjszakában sem kell mást tenni, mint mérni a mélységet, hogy a megfelelő irányban – a térképen ellenőrizve az adatokat – tova lehessen haladni.

Mi most ilyesféleképpen hajóztunk, hiszen másként, szextánssal csillagok és hold nélkül, úgyse tudtunk volna eligazodni.

Abból is láthatjátok, milyen kitűnő hajó a *Jilland,* hogy nemcsak önálló navigációs fülkéje, de „Atlasa" is volt. Bizony, pontosan kellett tudni, hol járunk a Fríz-szigetek előtt, mely részen, Justus Perthes mester melyik kockájában, mekkora mélység felett. Régi módszerrel, a több száz- vagy ezerméteres zongorahúrral ilyen orkánban mérni nem lehet. Különben is a húr vagy zsineg természetes görbülése, az áramlatok eltérő sodrása, a vízbe

megtámaszkodó mérőzsineg (húr) és a szellőtől is tovacsúszó hajó nemegyszer megtréfálta a mérőket. Ilyen eset volt a sok ezer közül az is, amikor az erős tengeri áramok megtréfálták Denham kapitányt, aki azt hitte, hogy Tristan d'Acunha mellett 14 022 méter mélységet mért, holott ott a tenger 5000 méter. Az áramlás tehát csaknem tíz kilométerrel térítette el a huzalt! Ezekkel a bizonytalan függőeszközökkel ráadásul órákig tartott a mérés!

Az „Atlas" azonban már korszerű találmány, egyszerű, okos, pontos, biztos. A hang visszaverődésének elvén alapul. Ide szerelték a térképasztal mellé, alsó része gázórára, felső része villanyórára emlékeztet. (Most, hogy itt élek a szárazon, ránézve a villanyórára, mindig eszembe jut az „Atlas". Bár inkább az „Atlas"-t látnám, és a villanyóra jutna az eszembe, bizony fiúk!)

A szakemberek így hívják: akusztikus mélységmérő, pontos neve „Atlas-Echolot". Ha megnézitek az ábrát, láthatjátok azt is, milyen módon lesz a visszaverődő hangból – mélységmérés. A hangot egy villamos kalapács (leadó) idézi elő. A visszaverődő hangot a hajófenékbe épített és tengervízzel megtelt szekrényben levő mikrofonkészülék fogja fel. A visszhanghullám a vevőkörben áramot kelt, amely felerősödve a térképfülke készülékébe kerül. A készülék üveglap alatti skáláján felvillanó neonfény mutatja azt a mélységszámot, ahonnan a hang visszaverődött.

Ilyesmit tud az „Atlas" – fél perc alatt megmondja azt, amit nem is olyan régen, még az első világháború idején, a zsinóros méréssel csak órák múlva lehetett megtudni. Gyakorta azt is hibásan. A zsinóros mérésnél átlagosan egy órába telt ezer méter huzal felgöngyölítése. Az echolottal tízezer méterről is a másodperc törtrésze alatt jön vissza a hang.

– Kapcsold be az áramot – intett Horváth Feri cimborám, a *Jilland* első tisztje.

Elfordítottam a kapcsológombot (pontosan azonos a rádiókéval), és a jelzőfény máris felvillant. Egy gombnyomás a készülék bal oldalán: a hajófenéknél, a gépház közelében a „leadó"-nál felkongott az elektromos kalapács. És a derék „Atlas" máris jelentkezett: a skálán villant a neonfény.

102 méter.

Feri a térképre meredt.

– Helyzetünk fél órával ezelőtt 4° 15' és 53° 30' volt. Akkor a térkép 1025-ös kockájában voltunk. Öt percen át mérünk, hogy kielégítő eredményt kapjunk.

Az echolottal öt perc alatt legalább negyvenszer mértük a mélységet.

Hol vagyunk?

Feri máris kiszámította: keleti hosszúság 4° 45' és északi szélesség 53° 36'. Tehát igen erősen sodródunk a partok felé, ahol éhes torokkal lesnek az éjszakában a Fríz-szigetek homokpadjai.

Feri bejegyzi az adatokat a térképnaplóba, majd külön egy papírra.

– Siess a rádiófülkébe, és közöld Van Goghgal is, hátha kéri a mentőhajó!

Nem telt el több egy negyedóránál. Van Groove, aki nem mozdult el a parancsnoki hídnak ama részétől, ahol egyre forgott az üvegkorong, s így rendesen csak ott lehetett kilátni, felkiáltott:

– A rézangyalát, fények villannak, arra, ni!

És már jött is az egyik tengerész, viaszos bőrköpenye merő tengervíz, sós ragacs.

– Kapitány úr, rakéták délkeletről!

Nem kétséges, a mentőhajójelzése a rakéta. Piros és sárga rakéták.

– Kérem, Van Groove, azonnal válaszoljon!

A főhajómester felcsapta a viharköpeny csuklyáját, indult.

– Parancsára!

A rakétapisztolyok készenlétben voltak. Csak a levegőbe kellett sütni, hogy meglássa a „life-boat", a mentőhajó, hol keresse a segélykérőket.

És percek múlva bevillantak a vizes ablakokon át a sárga és piros rakétafények.

Ideje volt, állítom, az utolsó félóra.

Az *Apollinaris* féloldalasan, a felborulás örökös veszélyével tántorgott

mögöttünk. Csoda volt (később is megállapították), hogy nem borult fel, hogy a víz színén maradt, és nem süllyedt el már az első nagyobb rohamoknál. Oldallemezei megereszkedtek, a szegecsek tágultak, a hármas számú raktár tetőzete beszakadt, és úgy dőlt be a víz, ahogy az Északi-tenger akarta. Kezdetben a szivattyúk kifogástalanul működtek, végül tömítődtek a sok rozsdától, szennytől, fenékpiszoktól, és köpködni kezdtek. Teljesítményük felére csökkent, majd a szivattyúkat hajtó motor is elromlott, hiszen nem arra készült, hogy tengervízben működjön, így nem maradt más, mint a kéziszivattyúk üzemben tartása – olyan emberekkel, akiket inkább betegágyba kellett volna dugni, gyógyszert beléjük és forró rumos teát!

Az *Apollinaris* oldalmagassága a víz színétől, mivel terhelve nem volt, nyolc méter lehetett. Magas ám egy ilyen 2500 tonnás tengeri uszály, a *Jilland* szinte eltörpült mellette. De akkor, amikor a *Texel 3* végre felbukkant, az uszály annyira féloldalt dőlt, hogy a szél felőli részen (steuerbord, menetirányban jobb oldalon) az egész fenékrész vörös míniumos teste látszott! Az volt az érzésünk, a *Jilland* két fényszórójának sugárzásában, hogy az *Apollinaris* már dől is, és egy perc múlva nincs belőle semmi a víz színén!

És a percek múltak, egyik a másikat követte, az uszály oldalt billenve bukdácsolt a vad szélben, a még vadabb hullámokon, és – nem dőlt fel!

Ilyet azóta sem láttam, ilyenről – hogy lehetséges – akkor győződött meg az öreg Tasman, Van Groove, Jan Mietje, Damhuis is, akik pedig régi vándorai voltak a tengereknek és – hihetitek – átestek egynéhány kalandon. De az *Apollinaris* úszott, hála az égnek, tengerészeket védő minden szentnek!

A *Texel 3* már ott lebegett a közelben, láttuk, örömmel láttuk. A becsület, a tisztesség, az emberi bátorság csodálatos kis hajója.

A mentőhajó.

Alig nagyobb, mint egy dunai propeller, de hát merő vas, acél, valóságos kis Dávid a hajógóliátok között. Minden légmentes, vízmentes rajta, úgy is mondhatnánk: cipzárhajó. Elsüllyeszteni nem lehet, feneke, oldala, fedélzeti része (a dekkelés) légtartályos. Nyolcvan lóerős benzinmotorját úgy

helyezték el, hogy oda egy csepp víz nem jut be, még akkor sem, ha a hullámok percenként átvágnak rajta. Oldalán körben a kapaszkodókötelek lógnak, a kötelek felett légpárnás ballon rámázza be a hajót, az esetleges ütődések elhárítására. Oldalkorlátjánál mindenféle emelő-, csáklyázó-, húzóeszközök, hálók, rudak, mentőövek, légmellények, kötelek, sodronyok, segélyládák, felfújható gumitutajok.

És ez a csodálatos kis hajó, fedélzetén tizenkét marcona, minden jóra elszánt és mindig halálba menő emberrel egyre közeledett az *Apollinaris*hoz. Ezüstösen csillogó orrfedélzetéről erős lámpa villant, hol rövidet, hol hosszút. Igen: pont, vonás, morzejelekkel érintkezett az uszállyal és velünk a *Texel 3*.

– Backboardon (balról) közelítek!

– Jelzésemre kábelt lazítson!

– Vontató álljon le!

– Mentőkötelet dobok. Legmagasabb részen rögzítsétek!

– Embereket csigakötélen áthozzuk!

– Parancsaimat ismételje!

Ilyesféléket üzen pislogó lámpájával a mentőhajó. Néha – átlag hárompercenként – úgy eltűnt fedélzeti fénykévénk sugarából, mintha ott se lenne. Csak néhány óriási hullám tornyosult a helyén, hullámok, melyek tajtékhátukkal leomlottak. És akkor újból felbukkant a *Texel 3,* mint a víz alól előtűnő vidám kis kacsa. Megrázta magát, fedélzetéről, belső részéből ömlött a tenger hideg vize. Az ezüstös-előfedélzet mögött, a kicsit mélyített középrészben, ott kuporogtak az emberek. Víztől csillogott, csepegett tengerálló gumiruhájuk és a hátukra erősített „istensegíts", a mentőmellény.

A kis *Texel 3* tizenkét embere arra vállalkozott, hogy megment a pokolból, a biztos elkárhozásból ugyancsak tizenkét embert! Éjnek idején, lámpavilágnál, dühödten bőgő szélben, hullámhegyek és hullámvölgyek csalóka játékában, egy felboruló vén teknő fedélzetéről!

– Mentőkötelet rögzítsék! Csigakötelet feszíteni! – pislogott a mentőhajó lámpája.

Hogy Jan Mietje, Horváth Feri, Van Groove és a fedélzeti őrség minden egyes tagja mit művelt, azt mi nem tudtuk. Néha egy-egy ember bebotlott a kapitány parancsával a kormányállásba:

– Hajógép félerősséggel!... Hajógép lassan hátra!... Kormányt kivetni szélnek öt fokkal!... Kormányt tíz fokkal tartsd!...

Jan Delius másodtiszt, akinek többnyire mókára állt a szája, ezúttal merő figyelem volt. Keze a gépvezénylő fogantyúján, szeme az iránytűn, a dőlésjelző klitométeren s rajtunk, kormányosokon.

– Jelentse, hogy a parancsot átvettem – intett lihegő tengerésztársunk felé, és igyekezett a lábán maradni a hol jobbra, hol balra, hol előrezuhanó helyiségben.

Az öreg Tasman, a főkormányos megcsóválta fejét, amikor kinézett a körforgós ablakon.

– No, Klaas, ha ti átkerültök arra a mentőhajóra...

Olyasmit láthattunk, amit egyébként talán cirkuszban sem mutogatnak: két billenő tárgy között, egy szál kötélen, a „breeches buoy" segítségével egyik tárgyról a másik tárgyra átverekszik magukat a halálból menekülő emberek! Mi a „breeches buoy"? Egy nagyobb mentőöv, középen légtömlős nadrág – mentőnadrág. Két kötél közt (az egyik húzó, a másik rögzített kötél, rajta szaladó csigával) lehet a mentőnadrágot, benne a megmentett emberrel a veszélyeztetett helyről a védett helyre áthúzni, átvonszolni. Persze csak akkor, ha minden jól megy, és ha az emberi erő, kitartás, elszántság, no meg a szerencse nagyobb, mint a szél és a hullámok dühe, emberpusztító vadsága.

A *Texel 3* és az *Apollanaris 30* között feszült a kötél, s már lebegett is, egyelőre az uszály felé haladva a „breeches buoy". Nem volt egy sem a megmentettek között, aki elmondhatta: szárazon került át a mentőhajóra! Ilyen ember nem akadt. A mentőnadrág és utasa többet volt a hullámok között, mint a hullámok felett, s többet nyelt a vízből, az Északi-tenger undorítóan sós vizéből, mint a levegőből. De más megoldás nem akadt. Az uszály kormányállásán, a víz színétől legalább tíz méter magasan, rögzítették meg a kötél egyik végét. A másik a mentőhajó oldalához feszült. És a két

pont között haladt a csiga, rajta a „breeches buoy", benne a tengerész – hullámhegyeken, hullámvölgyeken át!

Még nézni is rossz volt, higgyétek el!

Legutolsónak Klaas bácsi hagyta el az uszályt, így is illett: az uszály parancsnoka Klaas bácsi volt.

– Hej, Klaas, Klaas, nyeled a sós lét ahelyett, hogy rumot nyelnél! – nyögte Tasman főkormányos, kedvenc öreg barátunk bukdácsolása láttán.

A *Jilland* kétezer wattos fényszórójának éles fényében az utolsó ember is átkerült a mentőhajóra. Kemény markok nyúltak a mentőnadrágba beleszorult Klaas bácsi után. Egy hirtelen rántás, és már ott feküdt a többiek között. A segélyszolgálatosak hajolhattak föléje, hiszen – mint később megtudtuk – egy sem akadt az uszály hajósai között, aki ne vesztette volna el az eszméletét! De mindegyik életben maradt!

A mentőnadrág, a tengerészek között mumusként emlegetett „breeches buoy", becsülettel teljesítette feladatát.

Fény villanta *Texel 3* jelzőlámpájáról. Pont, vonás, vonás, pont, pont...

– Végeztem!... Legénységet viszem!... Jó utat, *Jilland!*

És a csodálatos hajócska, a jó emberek szent bárkája lassan elkanyarodott az uszálytól.

A *Jilland*ról az öregebb testvér alázatával felvillant a válaszjelzés:

– Köszönöm, *Texel 3*.

Csak ennyi s így: köszönöm... a tengerészek nem bőbeszédűek. Még csak egy kupica pálinkát sem kaptak, kézszorítást sem. Hogy az életüket kockáztatták? Fogadok, hogy volt már nagyobb tettük is. És lesz, úgy lehet. Ők is tengerészek.

Most pedig olyasmi történt, amit ha nem látok, talán el sem hiszek.

Még annyi idő se volt, hogy a vontató tatján rendelkező Jan Mietje kiadja a parancsot: a vontatókábeleket elengedni... mondom, ennyi idő már nem volt, amikor a féloldalt dőlt *Apollinaris* orra felemelkedett.

Magasra kúszott az óriási uszály orra, majdnem a vontató fölé!

Pillanatokig mint ijesztő felkiáltójel meredt az égnek, széles hasát felénk tartva, majd süllyedni kezdett.

A vontatókábeleket a bakokon kívül csörlők tartották, vagyis csörlőkre csavarták azt a részt, amelyre nem volt szükség. Azzal számolt Jan Mietje, hogy a kábelek elvesznek, hiszen arról szó sem lehetett, hogy a veszett hullámverésben és a félrebillent hajó helyzetében elszabadítsák az uszály bakjairól a kábeleket. A kábelek tehát már jó előre a veszteséglistára kerültek.

De arra már nem gondolt Jan Mietje, hogy az *Apollinaris* csak azt várja: távozzon Klaas bácsi, és akkor leszáll a tenger fenekére. Pedig egy teljes napon át másról sem beszéltünk: no, meddig bírja ez az ócska szikvizes uszály?

És akkor dőlt fel, amikor senki sem várta!

Jan Delius másodtiszt, Tasman főkormányos és másodmagammal én, megdermedve néztük az ijesztő látványt. Egy hajó süllyedése mindig megrázó, még akkor is, ha az a hajó egyszerű uszály.

Horváth Feri beszélte később: az volt a szerencse, hogy a csörlők dobjait sikerült még idejében elengedni és a három bakot elszabadítani. Ha nem, úgy függve marad rajtuk az *Apollinaris!*

Akkor együtt ismertük volna meg azt a mélységet, ahonnan visszaverte a hangot az „Atlas" echolot!

Szerencsére helyén volt mindenkinek a szíve és az esze is, amikor cselekedni kellett. És szerencse: adódott még annyi idő, hogy a csörlőkről leszaladjon a kábel, és együtt hulljon a mélybe az uszállyal együtt. Ha nem – menthetetlen a vontató!

Felvágódó víztölcsér jelezte egynéhány perccel később, hogy volt valaha egy *Apollinaris* is.

A *Jilland* magára maradt. A mentőhajó eltántorgott a hullámok útvesztőjén, az uszály első negyedóráját pihente az Északi-tenger fenekén, nagy meglepetésére a cápáknak, tengeri csillagoknak, kökörcsineknek, tüskés sünöknek, lepényhalaknak.

– Hát ezért kár volt ennyit vesződni, a rézangyalát! – dohogott Van Groove úr, amikor betámolygott a kormányállásra. – Az *Apollinaris*t már Cuxhavennél is a víz alá nyomhattuk volna, a rézangyalát, fiúk!

Jan Mietje komoran intett a navigációs fülke felé.

– Kérem, mynheer Horváth, a hajónaplót. Azonnal bevezetjük a történteket, és jegyzőkönyvet készítünk. A rádiótávírász jelentse Rotterdamnak, hogy útban vagyunk a hazai kikötőbe. Kérem, mynheer Delius, beállítani az új irányt: délkelet, Den Helder kikötője és onnan Rotterdam. Pontos helymeghatározást kérek, hogy kiegészítsük az előző adatot, mert nyilván megváltozott a pozíciónk.

Egymásra néztünk. Kimerült, mosdatlan, csapzott, véreres szemű, ráncos arcú férfiak.

Hát így történt...

Kezünk alatt lassan fordult a kormány. A *Jilland* előbb oldalt, majd hátul kapta a hullámokat, a viharos szélnyomást. A klitométer kilengése 37° volt! De most már bátrak lehettünk: a gép jó, a hajótest ép, a tisztek és legénység kitűnő.

Irány Den Helder és onnan a rotterdami kikötő!

A hajóval együtt lassan fordult a tájoló világító korongja is. Dél, délkelet.

Jan Mietje megdörzsölte meggyötört homlokát. Lassan, szótagolva mondta:

– Minden ember, aki nincs szolgálatban, pihenőre! Kérem, intézkedjék, mynheer Van Groove! És egy-egy pohár rum mindenkinek. Igen, a távírásznak és most már az egész személyzetnek feketekávé!

A hajó, a hátszéltől űzve, az eddiginél is jobban imbolyogva, a hajósok nyelvén „rollerezve" beállt az új irányba. Dél, délkelet.

Megszabadulva az *Apollinaris*tól és a töméntelen kábeltől, a honi kikötő felé tartottunk.

Amikor Van Groove úr kiadta a szabad személyzet részére a pihenő parancsot, egyvalaki akkor már javában aludt.

Van Gogh, a távírász, aki drótokból, korongokból, csavarokból, lámpákból elővarázsolta a *Texel 3* mentőhajót, tengerészhez nem illően, bizony összeomlott. Fekhelyére borulva találta meg a hajómester helyettese, Grupsma, amikor a kapitány parancsát bevitte a rádiófülkébe, hogy továbbítsa a holland partok felé. Van Gogh aludt, horkolt, semmiféle biztatásra sem volt hajlandó felébredni.

MÁSODIK FEJEZET

Ijmuidenben – Egy régi fénykép – A *Jadran* és hajósai – Sottomarina levele – A csatornában – Gépészek és fűtők között – A gépház titkai és a *Jilland* főgépe – A világpolgár teherhajók – Hajótervrajz a vázlatkönyvből – Amott van Amszterdam! Javítódokk és a Mi Külön Sajtunk – Klaas bácsiék – Mit hallottunk a tengerészotthonban? – A „Mary Celeste" titok – Klaas bácsi elmondja a Grönland Harry óriás bálna történetét

Ijmuiden külső kikötőjében, a Noorderhooft védgát mellett horgonyoztunk. A kazánok alatt égett az olaj, a gépek menetkészen álltak, s csak arra vártunk, hogy megkapjuk a jelt: a külső csatornából átmehet a *Jilland* a belsőbe, az öreg erőd tövébe, és onnan tovább az Északi-csatornán Amszterdam városába. Útközben vettük a parancsot, hogy Rotterdam helyett az ősi kikötővárost keresse fel a vontató, és ott javíttassuk ki a sérüléseket, így kerültünk Ijmuidenbe, Amszterdam előkikötőjébe, ahonnan széles csatornán (a Nordsee-kanalon) vezet az ötven kilométeres út a tengeri mocsaraktól elhódított síkságon, szélmalmok, tulipánföldek, tavaszi fényben éledő legelők között: Rembrandt városába.

Az első tiszt igen nagy úr egy olyasféle rendes, gondozott kereskedelmi gőzösön, mint a *Jilland* vontató. Az első tiszt nem az „előkastélynak" becézett helyiségben lakik, mint a kormányosok és a matrózok, amott a hajó elején, a horgonyállás alatt. Az első tiszt kabinja a kormányház alatt található, pompás lakás, bárki megirigyelheti, aki szereti a tengeri utakat, és egy ilyen szobára vágyik. A vontató első tiszti kabinjának a magyar Horváth Ferenc hajóhadnagy a gazdája. A szokásos keskenyre méretezett és keményre „ruganyozott" ágyon kívül egy falba épített szekrény, csillogóra polírozott íróasztal, fali mosdó, könyvállvány egészíti ki a kajüt berendezését.

A két kerek, csavarokkal rögzíthető ablakon még függöny is díszeleg. Nem holmi fejkendő vagy matrózsál, hanem valódi függöny! Pontosan olyan, mint a szomszéd fülkében, a kapitányparancsnok kajütjében: csipkefüggöny. Hát ilyesféléhez mi, Fiumében tanult és onnan világgá röpített tengerészek,

nem szoktunk hozzá. De hát a *Jilland* holland hajó, és a holland tengerész a kajütöt nem tudja elképzelni az ő fapapucsos polgári kényelme nélkül. Mi ennél marconább körülmények között tanultuk meg a hajóséletet. Az én régi hajóm, a kétárbocos *Jadran,* Turkovich Daniló kapitány sónere inkább kalózidők romantikáját idézte, mint a polgári kényelmet.

Hej, a *Jadran!* Az volt ám a hajó, az igazi, a nagyszerű, a *valódi* hajó!

Az első tiszt íróasztalán egy fénykép látható, szépen berámázva, rézállványon. Jan Mietje kajütjében ugyanezen a helyen szintén egy fénykép díszelgett: közepén Mietje kapitány ült a feleségével, mellette két fia a családjával, Jan Mietje számtalan unokájával. Az első tiszt íróasztalán álló fénykép majd egy tucat évvel ezelőtt készült, a fiumei kikötőben, Zamboni mester jóvoltából. A *Jadran* kormányfedélzetét örökítette meg a tengerészek neves fényképésze: ott ültünk, kuporogtunk, kapaszkodtunk a főárboc köteleibe – rendezés szerint, ahogy Zamboni mester elosztott bennünket.

Ha Horváth Ferivel elfogott minket az Adria utáni honvágy, ha felidéztük a múltat, amikor a régi cimboráinkkal együtt a mindennél kékebb vízen hajóztunk, akkor csak elővettük ezt a képet és egyszerre megjelentek, megelevenedtek – *ők,* a *Jadran* hajósai!

Mert nézzétek, nézzétek csak, barátaim: akadhat náluk a föld kerekén különb tengerész?! Ki az, aki nem hallott róla, Turkovich Daniló kapitányról, a dalmata kalózok, az uszkokok leszármazottjáról és a tengerésztudományok nagy mesteréről? Vagy arról, aki itt ül mellette, csíkos kék trikóban, széles mellel, kínai sárkányokkal tetovált karokkal, hetyke mosollyal a szája szögletében... ki az, aki nem ismeri őt, Sottomarinát, az Adria vidék legerősebb emberét?! Vagy ezt a szakállas, zordon, idősebb embert, vállán egy zöld papagájjal – Suttorát, a volt világítótorony-őrt, akit Fiumében mindenki így hívott: a kalóz! És a többieket, Guzsik apót, Gommót, a majomembert, Szevért, Gáspár Bélát, a volt torpedómestert, a derék Krantzot, Zollert, az én kövér társamat, no és Lau-Laudont, minden idők leghűségesebb hajókutyáját?!

Talán emlékeztek rájuk, barátaim, vagy hallottatok róluk, a büszke *Jadran* pompás hajósairól? És velük együtt arról, aki most a *Jilland* első tisztje,

Horváth Feriről meg hát rólam, az Adria krónikásáról.

Igen, a kép – amin annyiszor elmerengtünk már – a *Jadran* hajósait ábrázolta.

Ott, az ijmuideni kikötőben, amikor a Noorderhooft védgát mögött arra várt hajónk, hogy a belső kikötőbe kerüljön és onnan tovább Amsterdam felé, akkor is ránéztünk a régi-régi fényképre.

Mosolyogva néztük. Jó érzéssel.

Hogy azok ott a képen barátaink, és hogy nemcsak mi, de ők is gondolnak ránk.

Mert Feri kezében egy levél fehérlett – akár hiszitek, akár nem: Sottomarina írta!

Sottomarina, az óriás, aki már annyi embert két vállra fektetett a különböző kikötőkben, és aki a tengerészekkel ellentétben igen szeretett levelet írni, mint azt talán tudjátok. Nem múlt el hét Sottomarina felett, hogy ne írt volna Zengbe, a feleségének.

Most tőle jött levél. Az előbb hozta a kikötői postás a *Jilland* többi paksamétájával együtt. Amolyan tengerészlevél volt, borítékján szárazföldi postás bajosan igazodott volna el. Pecsét pecsét mellett, ez a kikötő, az a kikötő – végül Ijmuiden pecsétje. Itt akadt ránk Sottomarina levele!

Nem, azt nem lehetett állítani, hogy annak idején Sottomarinának kitűnőt vagy jelest adott volna írásból a zengi iskolamester. A betűk tengerészbetűk voltak: az egyik erre, a másik arra lépett, mint ahogy a hajón sem lehet utcai sétáló módján járni. Azt sem lehet letagadni, hogy Sottomarina olykor kihagyott egy-egy neki nem tetsző betűt vagy jókedvében összevont szavakat. Ebben is egyéniség volt. De többségében mégiscsak el lehetett olvasni óriás barátunk írását, ami mégis a legfontosabb.

Miről írt Sottomarina?

Kérdezte, merre járunk, miféle hajón szolgálunk, milyen a koszt és a parancsnokság? Majd beszámolt arról, hogy Fiumében valami D'Annunzio nevű író vagy mifene mesterségű tábornok volt hosszú időn át a város kormányzója.

„Ez a D'Annunzio naponta szónokolt a városháza erkélyéről – írta Sottomarina –, azt mondta, hogy most már mindenkinek igen jó a sora, mindenki boldog. Csak az a baj, hogy üresek a raktárak, nincs ennivaló, pestis volt, és aki dalmata vagy szláv, azt börtönbe vetették, így mi is szétszóródtunk, de összeállunk rövidesen, mert a kapitány szólított. Titeket is hív a kapitány, cimborák, és jó volna, ha máris itt lennétek. Kikötőnk címét ide írom a levél végére, mert még nem tudjuk pontosan, honnan indul a *Jadran*. De jertek mielőbb, itt a helyetek köztünk. Daniló bácsi tengerre száll, úgy mondja, fontos ügyben, és nem hiányozhattok a fedélzetről..."

így írt Sottomarina, persze nem ilyen folyamatosan, de úgyis fordítom levelét, hát így a zamatból, a jóféle zengi stílusból és a tengerészcikornyákból valóban minden kimaradt. A lényegét értitek: nagy hírű cimboránk hív bennünket a *Jadran* fedélzetére, Turkovich Daniló parancsnoksága alá, és bár a levél végén azt ígéri, hogy közli a sóner indulási kikötőjét – azért mégis éppen ez hiányzik! Tetovált karú hajómesterünk elfelejtette a címet leírni. A betűk hetyke ákombákomában sehol sem tudtuk felfedezni, honnan is indul el újabb kalandok felé a mi régi, büszke vitorlásunk. Még a levél feladásának helyét se tudtuk kisilabizálni, teljesen elmosódott a pecsét. Csak annyit sikerült megállapítani, hogy március első napjaiban küldte Sottomarina a levelet, és amikor mi olvastuk, amikor az ijmuideni vízi postás reánk talált – május második napja volt!

Szomorúan bólintottunk.

– Hiába, no, az a fránya Sottomarina! Csak felheccel, és látod, egy szó se, hová mehetnénk, hogy Daniló bácsi elé állva így tisztelegjünk: kapitány úr, megjöttünk, szolgálatára jelentkezünk!....

Majd elnevettük magunkat. De bolondok is vagyunk, de bolondok!

– Kerek két hónap eltelt már, hogy Sottomarina ezt a levelet írta – kacagott Feri előbbi búsulásunkon –, s mi a kikötőt keressük! Hol van már azóta a *Jadran!*

– Talán Afrika partjainál hajózik, és a déli tengerekre tart!

– Vagy Nyugat-Indiába, Columbus útján!

– Az is lehet, hogy Dél-Amerikának, az Amazonasra visz

kutatóexpedíciót!

Így találgattuk, merre is haladhat a *Jadran*. Mert az biztos, hogy ha valamerre elindult, annak értelme van, komoly oka! Daniló bácsi csak nagy tervekbe vág bele! Különben is, ahol Daniló bácsi található, ott pezseg a levegő, ott a nagy kaland izgalma fűszerezi a nap minden óráját. És mi ebből az újabb kalandból kimaradunk!

– Ha idejében kapjuk a levelet, és megvan a cím, elindulnál? – kérdezte Feri a *Jilland* tiszti kabinjában.

– És te? – néztem társamra. – Mert én gondolkozás nélkül elindultam volna.

Feri napégette, csontos arcán vidám táncot jártak az apró ráncok.

– Gondolkozás nélkül! Hajlandó lettem volna szerződésszegésre, itthagytam volna ezt a kitűnő beosztást, az első tiszt sarzsiját – mert a *Jadran* és Daniló bácsi mindenekelőtt! De hát így puffra mégse kereshetjük meg, hol járnak, a nagyvilág melyik tengerrészén!

Hiába ültünk a *Jilland* nagyszerű kabinjában, Feri mint első tiszt, hajóhadnagy, én kormányos-főmatróz... hiába tekintettünk ki az ijmuidení kikötő vizére, és szívtuk a nagyszerű jávai dohányt a délelőtt vásárolt kitűnő csibukból... hiába: gondolataink messze jártak.

A kép és a levél *őket* idézte – a régieket, az Adria csavargóit, a kék tenger, a bóra és a sirokkó hajósait, akikkel egyek voltunk, szóban, tettben, gondolatban egyaránt.

Pedig régen elkerültünk egymástól.

Mégsem úgy, hogy sose látjuk egymást.

„Sajnos, barátaim, nincs más választás – mondta akkor meghatódva Daniló bácsi –, komisz a helyzet. A *Jadran* leszerel. De ha majd elindul, akkor szólítalak benneteket, hogy jöjjetek, mert a helyetek itt van, bizony, barátaim!..."

Így volt, így történt. Szétszéledtünk. Horváth Feri visszament a tengerészakadémiára, utolsó éves volt, kár lett volna elveszítenie azt a lehetőséget, hogy egy-két év múltával hadnagyi vizsgát tehet. Suttora újból

megtért világítótorony-őrnek, a többiek a *Ragusa* háromárbocosra szegődtek, Szevérrel és Sottomarinával az élen. Két fiatal legényke, Zoller és jómagam, a tengerészeti akadémia félbemaradt elsőévesei, a *Jadran* moccói (hajóinasai), parti gőzösökre szegődtünk előbb legénykének, majd matróznak.

Múltak az évek. Zoller magyar hajóra került, s én csak akkor szabadultam el az Adriáról, amikor Horváth Feri már régen hadnagy volt, és hívott, hogy jöjjek Hollandiába, legyek vontatóhajós.

Nos, ez is megtörtént – a *Jilland* kormányosai közé kerültem.

De nem múlt el nap, hogy gondolatban ne álmodtam volna vissza magamat igazi barátaim közé, a *Jadran* kétárbocosra, ahol olyan nagyszerű volt az élet!

Akkor 1919 nyara volt, most 1930 tavasza. Közel tizenkét év telt el, hogy együtt hajóztunk. De a tengerész már ilyen: igazi barátok csak ott találhatók az árbocokon, a hullámtól szántott fedélzeten, az előhajó horgonyőrségén, a kormányállás imbolygásában, a mentőcsónak padján. A *Jadran*on ilyen barátságok szövődtek. A kapitánytól a moccóig egyek voltunk mi mind.

Hát hogyne néztük volna a régi fényképet, Zamboni mester remekét, közepén Daniló bácsival, a kapitánnyal. És persze hogy remegett kezünkben Sottomarina késve érkezett levele, tudatva: a *Jadran* tengerre száll.

Most már biztos, hogy nélkülünk – s mint Van Groove úr mondaná: nélkülünk, a rézangyalát!

– Így azután hajózhatunk tovább a *Jillandon* – búslakodott Feri.

– Legalább ne késett volna ennyit a levél – sopánkodtam én.

A *Jillandon* pompás tiszti kabinban pihen le Horváth első tiszt, egy olyan kabinban, ahol villanytűzhely melegít télidőben. Daniló bácsi kétárbocosán nem is kell első tiszt, és számára a fekhely csak a közös kabinban, a hajóorrban volna, s nem máshol. És az én munkahelyem a *Jadranon,* is kicsit más lenne, mint a *Jilland* szélvédett kormányházában. Az sem vitás, hogy a sóneren nem a kormánynál kerekeznék, de sokkal inkább fedélzeti matrózként szolgálnék, vitorlákat húznék, árukat cipelnék, raktárt sepernék,

köteleket sodornék, „fuxolnék".

És mégis!

Akkor, ott az ijmuideni gát mögött, úgy éreztük, hogy mindent odahagynánk, ha valami csoda révén felbukkanna valamikori otthonunk, a *Jadran* sóner.

Ha felbukkanna.

De hát ez annyira valószínűtlen volt, mint az, hogy Van Groove úr leszokik a rézangyalozásról.

Odakint a hajóharang kondult. Négyszer két ütés jelezte a déli tizenkét órát. Mint ahogy a nap bármely részében négy hajókongás jelzi a tizenkettő, a négy és a nyolc órai váltást, a szolgálatos őrségek munkába lépő és munkából távozó idejét.

Horváth Feri felugrott, fejébe nyomta ellenzős sapkáját, magára kapta bőrkabátját.

– Észre se vettem, hogy dél van!

És már rohant is, hogy átvegye a szolgálatot Jan Deliustól a parancsnoki hídon.

Nekem nem volt sietős dolgom. Akár egész nap ott maradhattam volna az első tiszt kabinjában. Szabadnapos voltam. Ilyesmi is előfordul a tengerész életében, igaz, igen-igen ritkán... De hát nem maradtam a kabinban. Egy búcsúpillantás a fiumei képre és egy sóhaj: hej, Sottomarina, miért nem írtál előbb! – aztán kiléptem a kabinból, hogy megnézzem az ijmuideni kikötőt. A déli őrségváltás harangkongásával egy időben felhangzott Van Groove úr főhajós sípja: legények, a horgonyhoz!

Nehéz tengerészcsizmák dübörögtek a fedélzeten. Láncok csikorogtak, az emelőgép nyögött, szuszogott, és a gondosan kitisztított horgonyállásról lassacskán folydogálni kezdett az iszap.

A parancsnoki híd nyitott oldalrészén Horváth Ferenc első tiszt állt.

Az egész hajó reszketett, remegett: mélyében dolgoztak a gépek, de a hajócsavar még mozdulatlan volt. Az első tiszt a főhajómester sípjára várt, hogy a következő pillanatban indulást jelezzen: a *Jilland* megindulhat

Ijmuiden belső kikötőjébe, az igen szűk bejárónyíláson, két világítótorony között, el a Fort (Erőd) mellett, az óriási halrakodó mentén, a legkülönbözőbb vízi utak egyikén – Amszterdamba, a kis Hollandia legszebb, legromantikusabb városába.

Van Groove hátrafordult, sípját szájához emelte: éleset füttyentett a hajómester ezüst sípja.

Már hallani is lehetett a gépvezénylő csengő jelzését, majd rövidesen a gépházból érkező visszajelzés csengetését, azaz inkább berregését.

A *Jilland* faránál hullámok támadtak: egyre nagyobb, habosabb, elevenebb hullámok. Pörögni kezdett a hatalmas hajócsavar, és a csupa erő tengeri vontató, elkanyarodva a Noorderhooft gáttól, lassan a világítótornyok felé tartott.

A gépvezénylő szerkezetén időnként felcsengett a jelző. Láttatok-e már ilyen szerkezetet, gépvezénylőnek nevezett irányító masinát, aminek a segítségével összeköttetésben áll egymással a parancsnoki híd és a gépház, a haj ó vezénylő tiszt és az ugyancsak tiszti rangban levő főgépész? Úgy hiszem, láttatok, csak nem figyeltétek meg: a nagyobb dunai hajókon is ilyen gépvezénylőkkel beszélget egymással a külvilág és az alvilág. A rajzon is láthatjátok, miféle „kisokos" ez a masina: minden nagyobb teketória nélkül, egyszerűen teljesíti feladatát. Az úgynevezett adószerkezet a parancsnoki hídon áll, rézborítású korong, rajta üveglap alatt betűk, az üveglap előtt fogantyú és a korong alatt a tartóállvány.

Pontosan ugyanilyen készülék látható a gépházban is, csak ott fordított módon, a főgépész őrállásának tetőzetére erősítve. Mind a vevő-, mind az adókészülék kör alakú lapján azonos parancsszöveget láthattok: a külső körön „Egész lassan", „Lassan", „Félerő", „Teljes erő" és „Állj"jelzéseket, a belső körön két utasítást: „Hátra", „Előre" szavakat. Ennyi kell ahhoz, hogy egy hajó gépházában a parancsnok utasítása szerint dolgozzanak a gépek. Összesen tizenegyféle utasítás! A tengeren ugyanúgy, mint a Dunán, hadihajón ugyanúgy, mint kereskedelmi gőzösön!... A *Jillandon* Horváth első tiszt az adókészülék fogantyúját az „Egész lassan" betűkre állította akkor, amikor elhangzott Van Groove új sípjele. Ugyanakkor a gépház

vezénylőjén a nyíl automatikusan ugyancsak az „Egész lassan" betűkre állt. Ezzel egy időben megszólalt a jelzőcsengő, és szólt addig (ezúttal rövid ideig), míg a főgépész a fogantyút az „Egész lassan"-ra nem állította. Most a parancsnoki hídon is felberregett a gépvezénylő, és a jelzőnyíl pontosan ugyanúgy beállt, mint a gépházban. Ami ebben az esetben azt jelentette: parancsot igazolom, végrehajtottam! Nem hallócsövön, mint annak idején, a híres „élje" (előre helyett) időkben, és nem telefonon, ami a gépház zúgásában, a fedélzeti viharokban könnyen félreérthető, hanem valóban a „kisokos" segítségével, ahol se tévedésről, se félreértésről szó nem lehet.

És mielőtt a belső kikötő szűk bejáratához értünk, a két világítótorony közé, újból felhangzott a gépvezénylőn a jelzés: „Lassan..."

Horváth Feri első tiszt, a kormánynál álló két tengerész és a hajó orrán figyelő főhajósunk mereven nézte az ijmuideni kikötő közismerten keskeny bejáratát. Majd újból berregett a készülék: „Egészen lassan."

A *Jilland* csendesen dohogó gépekkel, inkább kotyogó, mint kavargó hajócsavarral, akárha zsinegen húzták volna – elvonult a világítótornyok között.

Szebben hadihajó se csinálhatta volna! Pedig ott az ilyesmire sokat adnak.

Van Groove úr a hajóorrból felnézett a parancsnoki hídra. Sokat sejtetően felhúzta bozontos szemöldökét, ami nála ilyesfélét jelentett: ez már igen, a rézangyalát!

A kikötőbejáró őre is mosolygott. Kedélyesen intett.

– Hahó, *Jilland!*

Horváth Feri visszaintett.

– Hahó!

Ezzel a hahóval minden megtörtént. Üdvözöltük Hollandiát, örömünket fejeztük ki, hogy láthatjuk a honi kikötőt és magát az őrt; az őr pedig örömét fejezte ki, hogy láthatja a *Jilland*ot, a parancsnokié első tisztet és a hajó ilyen pompásan halad a belső kikötőbe. Ó, a tengerészek igen szűkszavúak, és sokat mondanak el egy-egy szóval! Szűkszavúak, bölcsek, és igen-igen kedvükre való, ha ugrathatják egymást. Azon a napon, amikor Van Gogh, a

távírász először ült le a tiszti asztal mellé, Jan Delius, a kövér, jókedélyű második tisztünk azt kérdezte tőle igen komolyan:

– Ön műszaki ember, nemdebár, mynheer Van Gogh? A távírász látható büszkeséggel bólintott:

– Akkor feladok önnek, mynheer Van Gogh, egy találós kérdést. Egy hajó hosszúsága 120 méter, szélessége 22 méter, van három árboca és két mentőcsónakja – hány éves a kapitány?

Van Gogh bámult. Mukkanni se tudott.

– Pontosan negyvenöt – mosolygott Jan Delius hajóhadnagy.

– Honnan tudja? – csodálkozott a távírász.

– Mert megkérdeztem tőle! – vigyorgott a hadnagy, és a kórus röhögött hozzá.

Ezúttal a távírászunk ott könyökölt a hajó szélén. Most végre pihenhetett, innen kezdve már szárazföldi vándor lesz a *Jilland,* és több falut, fát, kertet, tanyát, városkát, földet és utat látunk, mint hullámot, vizet, kikötőt. Valójában vizet még csak látunk, de hullámot, kikötőt még játékból sem!

Felberregett a gépvezénylő jelzése, és vontatóhajónk csavarját „Félerő"-re kapcsolta a gépház.

A kéményből vidáman pipált az olajfüst. Ráterült a raktárakra, a nyirkos, szörnyű bűzt árasztó, hírhedt ijmuideni haltárolókra, ahonnan a szél tíz-húsz kilométer messzeségbe is elviszi Amszterdam előkikötőjének kábító szagát.

A derék Van Gogh láthatólag élvezte a hajó nyugodt járását, a kikötő vizének, majd a csatorna víziútjának hullám nélküli simaságát. A szél már csendesedett, nem volt nagy, talán csak hetes erősségű, de túl a hullámvédőkön még mindig gonosz arcát mutatta felénk az Északi-tenger. A *Jilland* összecsuklott daruja az előfedélzeten, a megtépázott korlátok, az elgörbült hullámvédők mind azt hirdették, hogy a hajónak nagy vitája volt a tengerrel. Szégyen ide, amoda, de úgy hiszem, nem akadt egy tengerész közöttünk, aki ezúttal ne örült volna, hogy végre nyugodtan állunk a lábunkon, a hajó sem járja a részegek táncát, és hogy a fedélzetre nem borulnak rá az átcsapódó, borzalmas erejű hullámok.

Még Van Groove úr is elégedett arccal állt a hajóorrban, és egyre integetett a partok felé. Úgy állt ott, mint diadalmas csatából megtérő, győztes hadvezér. Pedig a mi csatánk nem volt túlzottan győztes: az *Apollinaris*t elhagytuk, elengedtük a tenger mélyére. De hát könnyen a *Jilland* is ott maradhatott volna. Megmaradásunk tehát győzelemnek számított!

A középépítmény egyik ajtaját kinyitották. Ellentétben a kikötő bűzével, az ajtónyíláson orrcsiklandozó illatok szöktek elő. Van Gogh is felfigyelt a hajókorlát mellől. Kávét, az örökös, tengerészeket soha ki nem elégítő kávét főzött a smutje, aki természetesen kövér és nagyszájú volt, mint a világ minden hajószakácsa. A nyíláson kivillant a smutje kuktasapkája, fehérnek nevezett köténye.

– Hé, mynheer Van Gogh, idejöhet, kész a kávé! – kiáltotta a smutje.

És Van Gogh tétovázás nélkül megindult. A kávé nála többet jelentett, mint a szárazföld megnyugtató látványa. Majd hozzám fordult a szakács:

– Le vinnél-e a gépházba egy ibrik feketét? Ha megteszed, duplát kapsz, dupla adagot!

Az ám, a gépház! Eddig egyebet sem hallottatok tőlem, mint azt, hogy így dől a hajó, meg hogy micsoda erővel halad vagy lassít a gép, de magáról a gépházról szó sem volt. Holott a *Jilland* gőzhajó és így rajtunk, fedélzetieken kívül jó néhány ember kivette a részét a pokoli küzdelemből. Emberek, akiket nem láttunk, akik a mélyben élnek, küzdenek azért, hogy ez a kis birodalom eljusson rendeltetési helyére, elvégezze munkáját, és arra haladjon, amerre a parancsnoki híd gazdája irányítja.

A gépészek és a fűtők ezek az emberek.

Főnökük, mynheer Krooft, a főgépész, valójában gépészmérnök, ugyanabban a rangban, mint Jan Mietje, a parancsnokkapitány.

Az igazsághoz tartozik, hogy megmondjam: Krooft urat, a főgépészt, de egyetlen más gépészt sem láthattunk a nyílt tengeren töltött három-négy nap alatt. Ők, mint háború idején lovuk mellett a huszárok, még váltás idején sem mozdultak el a gép mellől. Különösen nem Krooft főgépész, aki a földön egyetlen helyen érzi jól magát, s az nem más, mint a gépház. Krooft

főgépészt én még máshogyan nem láttam, mint néhány percig a fedélzeten, közvetlenül a gépház-lejáró küszöbén. Kivételesen a hajó hátsó részén is, ahol a gépszemélyzet hálóhelyei találhatók, többek között a főgépész kabinja. Egyébként Krooft főgépész lent matat állandóan a gépházban; szájában az elmaradhatatlan pipa, jobb kezében egy darab szarvasbőr.

Ha Van Gogh a rádiószerkezetek és a távírószolgálat fanatikusa volt, Krooft főgépész mindenféle dugattyú, kazán, lendkerék, feszmérő, motor, porlasztó és propeller megszállottja.

Itt valamit elárulok nektek, de csak nektek, barátaim: a fedélzetiek és a gépház-béliek nem túlzottan szívelik egymást! Nem úgy értem, hogy a *Jillandon,* hanem sehol, semmiféle hajón, legyen az lassan kullogó trampgőzös (teherhajó) vagy harmincezer tonnás, óriási személyszállító. Ez már így van, mióta gőzhajó járja a világtengereket. Már az is kihangsúlyozza a két csoport különbözőségét, hogy a gépészek a hajó hátsó részén, a fedélzetiek a hajó elején laknak. Külön étkeznek, külön szórakoznak, külön barátkoznak.

A *Jillando*n is így éltünk, nem másként.

Érthető tehát, hogy mynheer Krooft ugyancsak elbámult, amikor megjelentem a feje fölött a létrán. Mit keres egy fedélzeti a gépházban? Krooft főgépész gyanakodva felhúzta szemöldökét. Pipáját áttette egyik szája szögletéből a másikba, a szarvasbőrrel letörölte nedves homlokát. De nyomban elmosolyodott, amikor meglátta a kávésibriket. Ebben azután egyek vagyunk, gépészek és fedélzetiek.

– A smutje küldi – mondtam, és letettem a kis asztalkára az ibriket.

Ezzel feloldódott a jég. Ha nem is dőlt össze a világ, de valami olyasféle történt: egy fedélzeti kávét hozott a gépházba! A gépészek derűsen néztek rám. Az egyik hátba vágott.

– Derék legény vagy, kormányos. Köszönjük.

így azután kihasználtam az alkalmat – időmből futotta –, és letettem fedélzeti gőgömet. Örömmel tettem le, mert bevallom: külön gyönyörűség ám ilyen gondosan kezelt, szép, korszerű hajó gépháza, mint amilyen a *Jillando*é.

Sehol máshol, mint a tengeri hajókon, nem látni annyira, milyen nagy egyetértés lehet ember és a gép között.

A hajógépek engedelmes társai a gépészeknek. Ha nézed ezeket a ragyogó, fénylő, réztől és acéltól csillogó, forgó, zakatoló, dünnyögő, állandóan mozgó, a ritmus és a pontosság dalát éneklő hajógépeket, nem gondolhatsz másra, csak arra: itt cinkosok vannak jelen, a gép cinkosa az embernek, hű kutyája, engedelmes rabja.

Az a szarvasbőrdarab Krooft főgépész kezében nem más célt szolgál, mint azt, hogy olykor végigsimogasson vele egy-egy masinadarabot, szeretettel, elismerőleg, hadd forogjon, zakatoljon, duruzsoljon, pöfékeljen a *Jilland* géptermének ez az acéltáltosa még jobb kedvvel.

Persze, egy fedélzeti hajós azért nem cserélne egyetlen gépésszel sem. Én se cserélnék. De azt nem lehet letagadni, hogy a gépháznak is megvan a varázsa, a csalogató, hívogató, ember szívét simogató csábítása. Elgondolni is jó érzés: csak egy fogantyú elfordítása, és máris elindul a nagy darab hajó, Európából Amerikába vagy a föld bármely részébe, ahogy a parancs kívánja. És mindez azért, mert van egy ilyen gépház, ahol összhangban él ember és gép, fém és hús, acél és izom, gondolat és konstrukció.

A levegő fülledt, olajszagú, nehezen szippantgat az, aki leereszkedik ide a magasból. De a kék zubbonyos, olajfoltos gépészek és fűtők mégis fürgén mozognak. Megszokták, hogy itt éljenek. Megszokták azt is, hogy dobhártyájukat állandóan döngeti a gépek egyenletes, kitartó dübörgése. Megszokták, hogy bármihez nyúlnak, az olajos, ragad és piszkít. Megszokták, hogy a legnagyobb viharban, a tántorgó hajó mélyén csak kettőre figyeljenek: a kazánok táplálására, a gépek egyenletes munkájára. Ilyenkor ki gondol rajtuk kívül arra, hogy nincs perc, amikor nyugodtak lehetnének: egy elcsúszás, és máris széttépi őket a dugattyú, egy hibás mozdulat, és a kazán tűzteréből kivág a láng, s ha széntüzelésű a hajó, akkor lávaként kiömlik a tűz!

Ebben a fülledt, olajszagú levegőben olyan emberek dolgoznak, akik szeretik a mesterségüket. Nagyon szeretik. Néznétek meg mynheer Krooftot, ha feltennétek neki a kérdést, szereti-e a mesterségét. Úgy bámulna rátok,

mint a futballista, aki egymás után berúg három gólt, és megkérdezik tőle, örül-e a góljainak!

Akik a gépterem és a kazánház különös, nagyon érdekes világában élnek, azok legalább annyira alkalmazkodtak környezetükhöz, mint emlős létükre a fókák a halélethez.

Az óriási gépterem karzatain, lépcsőin, létráin csak az igazodik el, aki itt tölti napjait. Az oldalfalakon csövek, kábelek, műszerek, villanyjelzők, a mennyezeten vastraverzek, azokon különleges emelődaruk a gépek, a tartalék alkatrészek számára s egy kis függővasút, amivel a gépterem egyik részéből a másik részébe lehet nagyobb gond nélkül súlyos, több mázsás szerszámokat vinni.

Rengeteg a rézcső és a zsákvászonnal borított cső. A rézcsövek párásak, ezekben vagy hideg víz, vagy hideg levegő áramlik. A zsákvászon borítás többnyire nem is zsákvászon, hanem – azbeszt, mert ezekben a csövekben forró víz vagy forró levegő cirkulál. A csöveken kívül annyi a kábel, hogy azoknak rendeltetéseit csak az olyan tapasztalt, nem tengeri, hanem gépmedvék tudhatják, mint amilyen myhneer Krooft. A kábelek különben az egész hajótestet behálózzák. Kábelek *százai* találhatók a raktárakban, a fülkék folyosóján, a hajófalak belső oldalán, a parancsnoki híd alsó részén, a mennyezeteken. Három különböző (vulkanizált gumi, impregnált juta, horganyzott vasbeszövés) réteg védi a kábeleket a víztől és a sérülésektől.

A gépteremben nemcsak a főgépek (a tulajdonképpeni hajógépek) dolgoznak. De nem ám. Itt működnek, innen küldik szerteszét a villamosságot az áramfejlesztők, a jelzőberendezéseket, a parancsadó készülékeket ellátó villamos segédgépek. Egyedül Van Gogh birodalma a kivétel: a rádiótávírász készülékét, a biztonság kedvéért – mint láttátok is – külön áramfejlesztő működteti.

– Na, kormányos, bámulsz, mi? – nevetett rám a hátba vágó barátságos gépész, amikor látta, hogy érdeklődve nézek körül.

– Ér ez is annyit, mint a kormánykerék!

Hát igen, fiúk, úgy gondolom: mindnyájunknak hasznos, ha a gépészek és a fűtők mellé szegődve körülnézünk a *Jilland* mélyén. Két részből áll ez az

alvilág. A kazánházból és a gépházból. A kazánház mindig a hajónak abban a részében található, ahol a kéményt láthatjátok. A kémény kürtője és a nagy torkú szellőzőcsövek közvetlenül a *kazánház* felett láthatók. A kémény talapzatánál, a kürtőnél van egy vasajtó, az ajtó küszöbénél mélybe vezető vaslétra. Ezen a vaslétrán lehet lejutni a gépházba vagy visszamászni a külvilágba.

Mi nem a létrán megyünk a kazánokhoz, hanem egyszerűbb módon. Úgyis a gépházban nézelődtünk, onnan is vezet bejárat a kazánházba. Ha a gépházban nyirok, olajbűz, fülledt, nehéz levegő fogadott, úgy itt még nagyobb a hőség, de a nyirkosság eltűnt – akár a sivatagban volnánk, annyira száraz a levegő. De az olajbűz azért itt is kísért. Láttatok már pékséget? Hát valami ilyesfélére gondol az, aki először lépi át egy hajó kazánházának küszöbét. Szép sorjába, egymás mellett helyezték el, a gépház bejáratával szemben a kazánokat. Valamikor, amikor a gőzhajókat csak szénnel fűtötték, a kazánok henger alakúak voltak, és a fűtőanyag, a szén, jóformán annyi helyet foglalt el, mint a kazánház és a gépház együttvéve. Ma már a gőzgépeket másként is lehet fűteni, anélkül, hogy a jól bevált géprendszeren változtatni kellene. Ez a fűtőanyag az olaj. Nem kell tehát óránként egy nagy hajó kazánjába a fűtőnek (kazánonként!) hat mázsa szenet lapátolnia, hanem – mindössze egy csapot nyit ki!

A *Jilland* kazánjai szögletes, úgynevezett Yarrow-rendszerű kazánok. Kémlelőnyílásukon sárgásán világít ki a tűz fénye. Korunk technikai győzelme, hogy a nagy lángok nem több mázsa szén eredményei, hanem keskeny csövön csepegő olaj égésének fényei! Az olaj csepeg, belecsepeg a tűztérbe, és menten lángra lobbanó olajgőz lesz belőle. És ez a lángra lobbanó olajgőz ad annyi hőt (sőt többet), mint a szénfűtéses kazánok szene. A kazánokból kiáramló gőz nyomására indulnak meg a gépteremben Krooft főgépész agyondédelgetett masinái.

A kazánokon nemcsak a vasajtót, a kémlelőt és a vízgyűjtő hengerét látni. Különböző, állandóan ellenőrzött műszereket figyelnek a kazánkézelők. Az óra alakú nyomásmérő (manométer) a kazánban uralkodó gőznyomást jelzi. A hosszúkás, üvegcsöves vízállásmutató a kazánban fellelhető víz mennyiségét mutatja. A közönséges vízcsapra emlékeztető (de csak

emlékeztető!) főgőzszelepen át távozik a termelt gőz a gépházba, a főgéphez. Végül itt csillog a biztosítószelep. Feladata: ha a gőznyomás a megengedettnél erősebb, automatikusan kinyílik, és a felesleges gőzt kibocsátja. Majd önműködően becsukódik.

Tudom, néhányszor felfigyeltetek, amikor olvastátok: főgép. Igen, a hajókon így hívják, így szólítják magát a hajtógépet, mert hiszen a korszerű tengerjárókon (még a vontatón is) igen sok „segédgép"-nek nevezett szerkezet található. Tengeri hajókon háromféle főgépet használnak: gőzzel hajtott gőzgépet, gőzzel hajtott turbinagépet és nyersolajjal hajtott motorgépet. A *Jilland*ot gőzzel hajtott gőzgép vitte előre tengeri útjain, de a gőzt nem szénnel termelték, hanem olajjal. Ezért a gép pontos elnevezése: olajfűtésű gőzgép.

Nos, ez az olajfűtésű gőzgép ott duruzsolt, zakatolt a gépterem közepén, amikor a kazánházból kiléptem. A dugattyúk félerővel, kényelmesen működtek. Fényes acélkarjaik az elmúlt napokban komoly munkát végeztek – tízes erősségű viharban kitartottak, pedig a reggel kapott hírek szerint két hajó Orkneynél, egy meg a dél-angliai Scillynél nyomtalanul eltűnt!

A *Jilland* főgépe becsülettel helytállt, egyetlen perce nem akadt a gépháznak, hogy azt kellett volna jelenteni a parancsnoki hídra: a kazánokkal vagy a főgéppel baj van. Krooft úr kedvencei – hála a sok simogatásnak, dédelgetésnek – úgy dolgoztak a hullámok haláltáncában is, mint most, amikor az ijmuideni csatornában haladtunk.

– Lehet, hogy a legújabb turbinagépek vannak olyan jók, mint a *Jilland* dugattyús gépe – mondta büszkén, pipáját rágva a főgépész, amikor megálltam „fedélzeti" létemre acélóriásuk előtt. – Lehet. De azt már nem hiszem, hogy jobbak legyenek! Az ön véleménye mi, kormányos?

Nagyon nagy, komoly energia feszült a dugattyúk karjában: 2600 lóerő! Ezt én is tudtam, de azt is, hogy a régi rendszerű, de modern fűtésű gép Krooft úr keze alatt – a lehető legnagyobb teljesítményre képes. Mert mi a három típus között a különbség? A dugattyús gőzgép lassan járó hajók gépe, ámde biztos, nyugodt gép. A gőzturbina a gyorsjáratú személy- és postahajók főgépe. A nyersolajmotor egyformán használatos teherhajóknál ugyanúgy,

mint a személyforgalomban. Ha nem lenne vele gyakorta zűrzavar (eltömítődés, üzemhibák), igen kitűnő gép volna, így az igazi gép a teherforgalomban még mindig ez a tisztes aggastyán, a dugattyús gőzgép.

– Az én véleményem, myhneer Krooft, az, hogy az elmúlt hét tapasztalata alapján nyugodtan kiállíthatjuk a bizonyítványt: tíz turbinagépért sem adnám ezt a masinát – válaszoltam.

Krooft úr kezet nyújtott.

– Látom, érti a mesterségét, kormányos.

Ettől kezdve barátok lettünk. Talán én voltam az egyetlen fedélzeti Jan Mietjét kivéve, akivel szívesen elbeszélgetett a mi főgépészünk. Jan Mietje ugyanis kivételnek számított. Állítólag gépésznek készült a mi kapitányunk, és csak később ment hajóstiszti iskolára, amikor megállapították, hogy a tüdeje nem bírja a gépház zártságát, így tehát Krooft úr a parancsnokot kebelbélinek tartotta, aki önhibáján kívül került az átkos fedélzetiek sorába.

Krooft úr lelkesen magyarázott:

– Nézze csak, kormányos, az egész probléma nem valami nagy ördöngösség. A dugattyús gőzgép a gőz energiáját használja fel mechanikai munka végzésére. Felváltva gőzt bocsátunk a kazánból a dugattyúnak hol egyik, hol másik oldalára. A dugattyúrúd a hajtórudat mozgatja, a hajtórúd a forgást továbbadja a forgattyú-tengelynek, aminek a végén, a kormánylapát alatt ott forog a propeller! Ennyi az egész, kormányos, legalább ennyit kellene tudnia a gép életéből minden fedélzetinek! De semmit sem tudnak, csak annyit, hogy a hajócsavar forog. Azt már nem tudják, mitől forog. Hát ördöngösség, ennyit abba a konok tengerészagyba elhelyezni?! Dehogyis, dehogyis. Csak kényelmesebb úgy gondolkozni: amott a mélyben él néhány emberféle, akik a mi csengetésünkre, telefonunkra, vagyis parancsunkra hajtóenergiát termelnek!

Krooft úr kivette szája szögletéből a pipát, markába verte a bagót, amit azután az apró munkaasztalon levő tálcába szórt. Majd a szarvasbőrrel végigsimított a gépállványon.

Mosolyogva nézett rám.

– Ne értsen félre, fiatalember: nem ennyiből áll a hajógépész tudománya. Amit nekünk tudnunk kell, azt három vaskos kötetben írták meg, és egy életen keresztül, itt a gépek, mellett tanuljuk. Amit én most magának elmondtam, az nem más, mint a dugattyús gőzgép egyszeregye. Ha máskor is lenéz ide hozzánk, akkor majd elmesélem, mit jelent a vezérlés, az irányváltás, mi az előnye a több hengeres gépeknek, mi a kondenzáció, az indikátor, az expanzió, a kompresszió és a diagram, sőt azt is, mint kell a gép teljesítményét kiszámítani. Ezek nem ördöngösségek, állítom. Csak jöjjön, szívesen látom.

És amikor felfelé botorkáltam a gépház vaslépcsőjén meg a vaslétrán, éreztem: Krooft úrban barátra leltem. Valóban igaz: a fedélzetiek nem konyítanak semmit a gépház rejtelmeihez, mint ahogy az utas nem tudja, hogyan működik a vasúti mozdony, a városi villamos motorja, az autóbusz szerkezete. Sőt a legtöbb természetrajongó, aki minden szabad idejét a hegyek között tölti, nem tudja, milyen fák között jár, milyen bokor tövében pihen le, és miféle virágokat visz haza. Hát ez nagy hiba, barátaim! Kövessétek az én régi parancsnokomat, Daniló bácsit, aki azt vallotta: ha valahova belépsz, tudd meg, miféle népek laknak a házban, még akkor is, ha ezt a házat gyárnak, hegynek, városnak, autómotornak hívják! Ne légy rabja a kényelmes – nem tudásnak...

A gépház fedélzeti vasajtaján kilépve – kicsit meghökkentem. A tenger távlatához szokott tekintetemnek váratlan élmény volt, ami elém tárult. Alig néhány méterre a hajótól, a fedélzettel egy szinten, fekete-fehér szőrű tehenek legeltek. Busa fejüket feltartották, s komoly bámulattal meredtek az elvonuló hajóra. A tengeri párázattól mindig zöld, dús hollandiai legelők még ilyenkor, kora tavasz idején is, bő táplálékot adnak az állatoknak. Amott egy szélmalom forgott nagy kelepeléssel, sebes vitorlákkal egy domb tetején. Mögötte még egy s arra, a messzeségben még több. A szélmalmokban nem lisztet őröl a molnár, sőt molnár se található bennük. Az okos hollandusok már réges-régen befogták az örökösen fújó szelet; a földeken összegyűlő talajvizet ezekkel a szivattyúmalmokkal továbbítják a csatornákba. Ezer, tízezer ilyen szélmalom dolgozik Hollandia térségein, ahol állandó veszélyt jelent a betörő tenger, a talajvíz felbuggyanása, mert

bizony ennek a szép országnak jó részét a tengertől hódította el az ember, és a tenger mindent elkövet, hogy e birtoklást megsemmisítse.

Amott egy falu közeledett, vagyis mi közeledtünk a falu felé. Mindenütt aszfaltozott utak és utacskák, piros téglából épített házak. A falu asszonyai nagymosást tartottak, de milyen különös nagymosást! Ilyesmit nem láttatok, tudom. Ilyesmi csakis Hollandiában látható. Elmúlt a tél, itt a tavasz, és bár tegnap, tegnapelőtt erre is ömlött az eső, s még egyre fütyörészett a szél – a falusiak locsolócsövekkel, több méteres rúdra erősített kefékkel, félkilós szappandarabokkal felfegyverezve mosták, sikálták, kaparták, dörzsölték – a piros téglás házakat! Hollandiában nemcsak a fehérneműket, de a házakat is mossák.

Munkájukat csak akkor hagyták abba, amikor a *Jilland* méltóságteljesen elvonult előttük. Itt úgy üdvözlik – kendőt lengetve, integetve – a hajókat, mint régi ismerősöket. Egy kicsit mindenkinek köze van errefelé a tengerhez, a hajókhoz, a hajózáshoz.

– Ahoj, *Jilland!* – integettek a falusiak.

Ahoj, asszonyok! – integetett vissza a fedélzetről Van Gogh, Van Groove és Horváth Feri.

Igen családiasan megy ám az ilyesmi Hollandiában, Ezen az Északi-csatornán egyébként is nagy köszöngetés folyik. Ha elhalad mellettünk egy kisebb hajó és megelőz bennünket – köszön, zászlóval, sapkalengető hajósokkal és szalutáló tisztekkel. Ha szembejön velünk egy-egy nagyobb rokon, személyszállító vagy megrakott teherhajó, akkor – ahogy az már illő, és elő van írva a tengeri rendtartásban – egyszerre köszönünk. Zászlóval, sapkával, szalutálva. Egyedül akkor köszönünk előre, amikor hadiegység vagy a tengeri rendőrség hajói haladnak el. Ilyenkor a tisztes polgárnak meg kell hajolnia (jó előre lehúzott és feleresztett lobogóval) az egyenruha előtt.

– Ahoj, *Jilland!*

Így haladtunk vidám köszöngetéssel a mindig mosolygó holland tájban, az Északi-csatornán, a világ egyik legérdekesebb városa felé. Bizony csak „félerővel", olykor mindössze az „egészen lassan" jelzéssel, ahogy a csatornán való áthaladást megszabják az eléggé körülményes utasítások, így

van ez mindenütt, Szueznél, Panamánál, Korinthosznál, Nicaragua csatornáinál, e felmérhetetlen kincset érő alkotásoknál, hogy védjék a nagy hajók szívó hatásától és a felkavart víz hullámzásától a csatornák oldalfalát, fenékbontását. Még szerencse, hogy az unalmas döcögést felderítik a falvak integető asszonyai, a szélmalmok sebesen forgó kerekei, a bámész tehenek és az egymásnak tisztelgő hajók s a hajókon egy-egy ismerős arc látványa, cimbora felismerése.

– Hé, a rézangyalát, amott az én régi hajóm, a *Groningen!* – rikkantott nagyot Van Groove úr. – Hé, *Groningen!*

És már jött is a válasz a *Groningen*ről:

– Ahoj, Van Groove! Honnan jöttök?!

A *Groningen* teherhajó, ugyancsak szerényen pipáló kéménnyel, lassan elhaladt mellettünk. Derűs, nevető férfiak intettek át az előfedélzetről, a parancsnoki híd emelvényéről. Egy fiatal hajós felugrott a mellvédre, megkapaszkodott az árbocmerevítőbe, úgy kiáltottál:

– Hahó, Rézangyal, megismer-e még?

Van Groove elbámult:

– Te lennél az, Pieter?

A legény kacagott:

– Én hát, Pieter Aersten! Hát megismert?

– Adtam már neked egy-két pofont, Pieter, hogyne ismernélek meg! – derült a főhajós. – Használt-e?

Hahotázás hangzott a teherről, egy szakállas tengerész átkiáltott:

– Használt, ember lett belőle! Hát engem megismersz-e, Van Groove?

– De mennyire, a rézangyalát, Cornelius vagy, a csámpás!

Büszkén jött a válasz a távolodó teherhajóról:

– Az hát... de most már a *Groningen* főhajósa!

Ahány szélesebb kitérő, annyi hajó, hajóelőzés. Főleg teherhajók, kisebbek, nagyobbak, kétezertől tízezer tonnáig. A *Groningen* nyolcezer tonnával haladt a tenger irányába.

Fedélzetéről még átkiáltottak, hogy Jávába mennek.

A teherhajók, de az ilyen *Jilland*-féle vontató is, világpolgárok. Ma itt, holnap amott rakodnak, vagy haladnak az egyik világrészből a másikba. A személyszállítók leginkább meghatározott vonalon közlekednek, és néha egy évtized is elmúlik, különösen a Lloyd-hajóknál, és a tisztek is, a legénység is még mindig ugyanazt a vonalat járja. A teherhajók nem, a teherhajók legtöbbje vándor, világvándor.

Hát addig is, míg beérünk Amszterdamba (az az érzésem, addigra leszáll az este), előveszem az én sok vihart és jó néhány évtizedet látott vázlatfüzetemet. Még akkor kezdtem a füzetbe, Horváth Feri cimborám buzdítására, a rajzolgatást és a vázlatos jegyezgetést, amikor csak alig egy hónapja éltem a fiumei tengerészakadémia falai között. Régen volt, de a vázlatfüzet megmaradt, vaskos lett, pótlást kapott, és örülök, hogy hallgattam akkor Ferire. Minden megtalálható benne – nézzétek csak! –, amire a magunkfajta tengerésznek szüksége van, kezdve a jelzőzászlóktól, az „én" régi *Ragusa* barkóm tervrajzától egészen a legkorszerűbb hajófelszerelésekig. Most ideiktatom az általános teherhajó tervrajzát, hogy mégis legyen valami fogalmatok az ilyen, *Groningen*-féle hajók beosztásáról, formájáról. Természetesen nem minden teherhajó ilyen, de – én úgy hiszem, ez a lényeg – nagyjából ilyen, főleg felépítményei, a fedélzeti beosztás és az elhelyezések rendszerében. Még a *Jilland* is hasonló valami, pedig Jan Mietje hajója vontatóhajó, zömökebb, rövidebb, kevés rajta a raktár, annál több a csörlő, a dob, a bak, a kábel, a műhelyfelszerelés, a felvonógépek elhelyezését szolgáló helyiség.

Könyvekben előbukkan az ilyen szó, mint „tankhajó", „tramp-hajó", „tanker", „cargo-liner", „steamer", „turbo". A „tankhajó" és a „tanker" egyet jelent: tartályhajót, amelyet úgy építettek, hogy folyékony árut szállítson. Ezt a folyékony árut nem hordókban, bádogkannákban szállítja a tanker, hanem beépített, óriási tartályaiban. Az átlagos nagyságú tanker belsejében, közepén beépített hosszanti válaszfalakkal és harántfalakkal, összesen tizenhat légmentesen épített tartály található. A tanker tehát nyersolajat, ásványolajat, petróleumot szállít, valamint a különböző kenőolajak hosszú sorát. Ezért is hívja a tengerésznyelv a tankert bűzfáklyának. Ha az ijmuideni

kikötőt kegyetlen halszagáról, úgy a vízen úszó tankert – ha felőle fúj a szél – árujáról lehet felismerni. A „tramphajó" nem különleges építést jelent, hanem a tramp (csavargó) angol szó értelmezését. Tramphajó lehet minden tengeri teherhajó, amelyik hol itt, hol ott rakódik árujával, és nem tart be semmiféle menetrendet. A legtöbb teherhajó „tramp". A „cargo-liner" nem más, mint a nagyméretű, korszerű építésű személyszállító, dugattyús gőzgéppel hajtott vagy olajfűtéses csavargőzös. A „turbó" vagy „turbinahajó" külsőleg ugyanaz, mint a „steamer", de gépházában nem dugattyús gőzgép működik, hanem gőzturbina. A „steamer" és „turbó" raktáraiba nem folyékony áru kerül, hanem gabona, ládák, csomagok, deszka, szén, vasanyag, gépek, gyarmatáru.

A *Groningen,* amelyik elhaladt mellettünk, és Jávába vasárut visz, szabályos teherhajó, „steamer". Nagy hajó, de nem a legnagyobbak közé tartozik. Illik azt is megtudnotok, hogy a különböző hajózási útvonalakon különböző méretű hajók használatosak. Az észak-atlanti útvonalon például a 10-12 000 tonnás hajók váltak be. Az átlagos teherhajók 6-8000 tonnásak. A Keleti-tengeren, az Adrián, a Fekete-tengeren járó hajók tonnatartalma 4000 alatt marad. A folyam-tengeri hajók (a mieink is) 1000-1200 tonna hordképességűek.

Ha ránéztek a rajzra, és visszagondoltok az előző oldalakra, amikor szó volt a *Jilland* egy-egy részletéről, akkor nem is lesz olyan ismeretlen az átlagos teherhajó vázlata. Például a parancsnoki híd, a kormányház és mögötte a térképfülke, ezzel együtt az egész parancsnoki felépítmény (híd, kormányház, térképfülke), valamint mindezek felett a „felsőhíd", ami inkább egyszerű lelátó s ahonnan a viharban, míg lehetett, Van Groove úr fényszórózott, pontosan azonos a mi hajónkéval. Ugyanígy az is, hogy a híd alatt láthatjátok a parancsnok, az első tiszt, a második tiszt, valamint a távírász kabinját s azt a kis előteret, ahonnan a parancsnoki felépítményt el lehet érni. Mindezek alatt van a tiszti étkező, mellette néhány magasabb beosztású tiszt kabinja, sőt lejjebb (már a főfedélzet alatt, a másodfedélzeten) a raktárkabinok (pantryk), ahol a személyzet felszerelését, téli-nyári váltásait, ágyneműjét, pótfelszerelését tartják. A „pantry" egy része élelemraktár.

A főfedélzeten, amott elöl, láthatjátok a híres matrózszállást, a „Forecastle" nevű, magyar hajókon „foxli"-nak nevezett tömegtanyát. Hát a „foxli"-t mindenki megemlegeti, aki valaha lakója volt! Itt dongnék legerősebben a hajó oldalfalán a hullámok, ez a rész merül legkönnyebben a víz alá, ide a legnehezebb viharos időben hazabotorkálni, pihenőre térni. Nem sokkal derűsebb hely a tatfelépítmény és a hozzá tartozó, egy fedélzettel alacsonyabb „crew", a hajógépészek, fűtők szállása. Ők is megemlegetik az összes szenteket, amikor viharban a gépháztól idáig kell eljutniuk, hogy kipihenjék a gőzpokol fáradalmait. Az ilyen típusú hajón különben a főgépész és a tiszti rangban levő gépészek kabinját a középépítménynél találjátok meg. A *Jilland*on Krooft úr és helyetteseinek szállása a tatfelépítményen van. A tervrajzon a tatfelépítmény a kórházat és a pótkormány házikóját tünteti fel. A kórházból („Hospital") mentsen a jó isten minden hajóst, úgyszintén attól is, hogy a pótkormány működésbe lépjen. Ha a pótkormányt üzembe helyezik, akkor már baj van. Azt jelenti, hogy a parancsnoki hídon nem működik a gőzzel szabályozott kormánykészülék, és nincs más lehetőség, mint innen a hajó faráról, igen komisz látási helyről, a kézi erő küzdelmével irányítani a szörnyen nehéz lapátot és vele irányban tartani a hajót.

Középen, hiszen az egyensúly szempontjából így a leghelyesebb, helyezték el a kazánházat, a gépházat, a kazán- és a gépfedélzetet, valamint a kéménykürtőt és a kéményt. Igen ritka az a hajó, ahol a gépház és a főfelépítmény, a parancsnoki híddal a tat közelében, tehát a hátsó harmadban épült. Vagy igen kicsi, alig ezertonnás, de még ennél is kisebb, ötszáz, hétszáz tonnás hajók az ilyenek, amelyek parti hajózásra alkalmasak csak, vagy pedig régi ócskaságok, amelyeket még mindig működtetnek. Régen rájöttek arra, hogy a nyílt tengeren csak azokkal a hajókkal lehet nyugodtan lavírozni, amelyek stabil építésűek: gépházuk, kazánházuk a középre épült.

A főfelépítménynél, az első tiszt kabinja mögött egy apró kabint láthattok. Ez az „udvariassági kabin", a hajóra lépő piloté (kikötői vagy szuezicsatornai révkalauzé), aki a gőzöst a megfelelő helyre vezeti.

A főfelépítmény (vagy ha tetszik: középfelépítmény) a tervrajzon valójában három részből áll: a parancsnoki híd és a kabinok tömbjéből, a

hármas számú raktár és a gépház-kazánház fedélrészeiből a kéménytartóval együtt, majd ezt követőleg ugyancsak egy kabintömbből. Mint már említettem, itt lelitek meg a főgépész és a gépésztisztek kabinjait, valamint az ő céljaikat szolgáló, „kaszinó"-nak nevezett tágas helyiséget. A kaszinó a gépésztisztek ebédlője, szórakozó helyisége, klubszobája. Ebbe a tömbbe helyezték el a konyhát, a szakács és a két pincér kabinját, a mosdóhelyiséget s több vendégkabint. Ezeket a kabinokat utasoknak szánták, főleg a hajóstársaság megbízottja és az árut feladó cégek emberei számára. Nagy hajón, mint a nyolcezer tonnás *Groningen,* a parancsnoknak nemcsak egyszerű kabinja, de külön dolgozószobája is lehet! Mert bizony igaz az a tengerészmondás: minél nagyobb a hajó, annál nagyobb úr a kapitány!...

Láthatjátok azt is, hogy a hajó három részre osztható: orr-, közép- és farfelépítmények részeire. A középrészt, mivel itt helyezték el a parancsnoki hidat, főfelépítménynek nevezik. A fedélzetek alatt, egy szinten a gépházzal, húzódnak végig a hajóorrtól a far (tat)-részig az árutároló, vagyis raktárhelyiségek. A tervrajz öt raktárhelyiséget tüntet fel, a legutolsó kettőt, a gépháztól kezdve, a középen embermagasságú cső metszi ketté. Ez a „Tunnel" (alagút) a hajócsavar forgótengelyének védőburka, védőköpönyege. Itt nyugszik jól olajozott ágyában az a hatalmas súlyú acélrúd, amelynek végén a hajócsavar forog. Ha a gépház a hajó szíve, akkor ez az acélrúd a főütőér: ha ez elpattan, megáll a szív!

Hogy fogalmatok legyen egy ilyen középnagyságú teherhajó hordképességéről, érdemes felemlegetni, ugyan mennyi áru fér el az öt raktárhelyiségben. Említettem, hogy a mellettünk elhaladt *Groningen* 8000 tonnás, és így (bizony, bizony!) raktárainak mélyében 800 vagon rakományt tárolhat. Ráadásul, ha nem olajfűtéses, hanem még régi szénfűtésű volna, akkor harmincnapos javai útjára 6000 mázsa szenet kellene vinnie, hiszen a kazánok egy nap alatt 200 mázsa tüzelőt nyelnek el!...

A hajó gőzsípján két rövid fütty hangzott el, majd még egyszer kettő.

Ez a *Jilland* nyelvén annyit jelent: jobbra fordulok.

Otromba komphajó jött velünk szembe, olyan, amilyenek a vizek városában, Amszterdamban a partok között közlekednek. Az ilyen hajóknak

nem árt a figyelmeztetés. A komp komolyan, megnyugtatóan visszafelelt, ugyancsak két rövid füttyel. Megértette, mit mondott derék, viharoktól megtépázott hajónk.

Majd a komp mögött feltűnt egy kisebb, fürgén iramló, hófehérre festett hajócska. Játékszer árbocán fehér-piros sávú zászló lengett. Az amszterdami kikötő révésztisztjének hajócskája jött elénk. A kis hajó a *Jilland* mellé állt, és a meredek oldallépcsőn felkapaszkodott egy aranygombos egyenruhába öltözött tiszt, a pilot. Kezet rázott Jan Mietje kapitánnyal, majd a behorpadt oldalvédekre és a megroggyant daruárbocra tekintve elmosolyodott:

– Nagy táncban volt részük, capten?

Jan Mietje is elmosolyodott:

– Hát ami azt illeti, némileg erősebb szelek fújnak és nagyobb hullámok kavarognak künn a tengeren, mint az amszterdami kikötőben.

A pilot bólintott:

– Tudom, capten, valamikor én is jártam odakünn. Majd táskájából elővett egy írást:

– íme, capten, az utasítás. A kikötőhatóság értesülése szerint a *Jilland* javítódokkba kerül, így van?

Jan Mietje intett: így.

– Akkor, így szól az utasításom, a *Jillandot* a Julianna-dokk kettes javítójába kell irányítani.

Jan Mietje megint csak intett: helyes, gyerünk.

– De egy pohár grogot nem utasít vissza, mynheer?

Nem, nem utasította vissza a pilot. A holland hajókon a grog járja. Ez a nemzeti ital. Látszólag olyan, mint a víz, pedig méregerős. Cserépkorsókban tartják. Van Groove úr egy ültében hat pohárral is lehajtott, meg se kottyant neki. De hát az Van Groove úr volt.

– Igen, egy pohárral meginnék – csettintett a pilot. – De csak egy pohárral, capten.

– Igen, csak egy pohárral – helyeselt a parancsnokunk. – Jöjjön, mynheer,

a kabinomba.

A távolból már a város integetett felénk. Valóságos füstbura terpeszkedett a háztetők felett. Ezernyi hajó, gyárkémény, kicsi és nagy komp, gőzdaru, raktárak, dokkok kazánháza, polgári épület kéménye okádta a füstöt az ég magasára.

Templomtornyok emelkedtek ki a síkságból: a Müntze, a Nord-kirche, Südkifche, Altekirche, Neuekirche. Mennyi Kirche! No meg azok a szokatlan, meredek tetejű, keskeny derekú házak, amelyek századokkal ezelőtt épültek – fadúcokra és vízben! Amszterdam a vizek városa, sokkal inkább, mint Velence, ahol a városnak csak egy részét metszik a csatornák. Amszterdamnak legalább ötven utcáján csónakokkal közlekednek a lakók! Hatszáz kisebb és nagyobb hídja van, s nincs olyan háza, nincs olyan utcája, amelyet ne fadúcok támogatnának. A főtéren rangoskodó királyi palotát 60 000 fenyődúc tartja!

Hát itt voltunk a vizek városa előtt, amelyet évszázadokkal ezelőtt a spanyol Álba herceg csapatai hiába ostromoltak. A polgárok bátorsága és a tenger minden spanyol rohamot visszavetett...

Lámpák gyulladtak. A csatornán átívelő hídon, szikrázó fényességben, a zaandami villanyvonat rohant el a fejünk felett. Houthavennél kijött a pilot a parancsnok kabinjából, és a következő percben a kormányosház ablakán nézett ki. Most ő volt a parancsnok, neki tartozott engedelmeskedni minden szolgálatban levő ember, az ő utasításaira jött a válasz a gépházból, s a fedélzeten Van Groove úr az ő parancsát figyelte. A kikötő útvesztőjében csak ilyen gyakorlott, itt szolgáló, minden hajó és kikötői alkalmatosság helyét pontosan ismerő tiszt igazodhatott el.

Különösen ilyenkor, sötétedéskor, sőt már sötétben, amikor nemcsak minden néger fekete, de minden hajó árnyéka, minden partrész, raktárépület, házsor is fekete.

A pilot hangja nyugodtan csengett, amikor hátraszólt a kormányosokhoz:

– Két fokkal, vigyázz!... Három fok vissza!... Kormányfélre vesd ki!...

Mint a gépfegyverropogás, úgy pattogtak a hajóüzemek szegecselői, komoran, zúgtak az emelődaruk, rikoltoztak a kikötői bárkák, az utasokkal

megrakott kompok.

És a *Jilland* lassan, de biztosan bekanyarodott a kikötő Ij nevű belső vizére, ebbe a kikötői káoszba, ahol hajók sokasága horgonyzott, rakodott, füstölt, pöfögött, húzott és vontatott, sípolva tolatott, vagy egyik partrészről a másik partra tartott.

A Julianna-dokksor előtt megszólalt a *Jilland* gőzsípja.

Egyúttal a hajómester ezüst sípja is.

A *Jilland* bebocsátást kért a dokkba, Van Groove úr ezüst sípja azért szólt, mert minden embert a fedélzetre szólított. Sohasem lehet tudni, mennyi kézre lesz szükség, amikor javítódokkba áll be a hajó.

– Emberek, a rézangyalát, mindenki a helyén legyen!

A parancsnoki híd ablaksorában könyökölt Jan Mietje, a pilot, Horváth első és Jan Delius második tiszt.

A dokkbejárónál fényjelek csillogtak.

Csengett a gépház jelzője. „Igen lassan" – jelezte a gépvezénylő.

Megérkeztünk. Megtépázva az Északi-tenger viharától, az *Apollinaris* nélkül, de egyébként épségben.

Valaki felkiáltott:

– Hahó, nézzétek, a mieink vannak ott!

És ahogy lassan, igen lassan a nyitott dokk-kapun befelé szuszogott a *Jilland,* és átvettük a dokkcsörlő vontatóköteleit, csak látjuk ám, hogy hurrázó emberek integetnek felénk.

Klaas bácsi és néhány embere!

Az *Apollinaris* kormányosa több hajóstársunkkal együtt.

A mentőhajó Texelbe vitte őket, onnan vonaton, kompon, majd megint vonaton befutottak Amszterdamba. És Klaas bácsi nemhiába volt amszterdami, órák alatt megtudta azt is, hogy a *Jilland* nem Rotterdamba, de a közelebbi kikötő javítódokkjába kerül.

– Ahoj, *Jilland!* – kiáltották a mieink, ahogy csak a torkukon kifért.

Valóban ők voltak azok: az *Apollinaris* hajótöröttjei. A dokk ívlámpáinak erős fényében állva, hollandusnál szokatlan élénkséggel, bolondos jókedvvel integettek.

– Ahoj, Klaas! – integettünk. – Csakhogy megvagytok!

– Már azt hittük, a halakhoz mentél lakni! – kiáltotta a partra a kormányházikó ablakából Tasman.

– Emberek, a rézangyalát, előbb kikötünk, azután lehet szájalni kedvetekre! – dühöngött Van Groove úr, aki ilyenkor, minden kikötés alkalmával olyan izgatott volt, mint valami kezdő hajós.

Ez volt Van Groove vesszőparipája: a kikötés. Gyakorta mondta:

– A kikötésről lehet megtudni, miféle kézben van a hajó. Ha nyugodtan, helyes ívben közelíted a partot, akkor már tudom, hogy a vezénylő tiszt és a kormányosok értik a dolgukat. Ha látom, hogy a fedélzeten csendben megy a munka, egy hang se hallatszik, a dobókörték idejében repülnek, a kötelek pedig – egyik a másik után – úgy feszülnek meg, mint a húr, akkor tudom, hogy érti a dolgát a hajómester és a legénység!...

Így azután elképzelhető, micsoda hangulatban lehetett a hajómester, amikor a dokk ölelő karjaiba úgy vonult be a *Jilland,* hogy a fedélzetről nagyobb zsivaj hangzott, mint egy kisebb hollandiai piacról. Ráadásul ott állt már a dokk szélső állványán a kikötőhatóság több embere, egynéhány mérnök és a mi hajóstársaságunk megbízottja, a holdképű, csupasz arcú Justus Cornelis. Ezt az embert, kövér hasa és kerek feje miatt, a Mi Külön Sajtunk névvel tisztelte meg a *Jilland* személyzete. Cornelis volt a polgári összekötő a hajó és a társaság között, a megbízott tisztviselő, aki különben úgy viselkedett, mintha földön és égen ő volna legfőbb parancsnokunk.

Ahogy megláttuk az „urak" karéjában állva a Mi Külön Sajtunkat, egyszerre elmúlt a kedvünk a hurrázástól, a vidámságtól. Úgy állt ott, kerek hasát előreduzzasztva, krumpliorrát gőgösen felhúzva, mintha ő lett volna Hollandia hercege és a királynő férje. Jan Mietje kapitány is igen vegyes érzelmekkel tekintett Cornelis felé: a kerek has és a zordon sajtarc nem jót sejtetett. Elveszett az *Apollinaris,* a *Jilland pedig* dokkba került.– Pénz, ráfizetés, pörösködés, kártérítés – ezt hirdette Cornelis utálatos figurája.

De a kikötés szabályos volt, ha lehet mondani: szép. A csörlők nyugodtan dolgoztak, a vadonatúj, karvastagságú manillakötelek recsegtek-ropogtak, ahogy a *Jilland* egyre beljebb tornászta magát a javítódokk falai közé. Ha majd a helyén áll a hajó, acélkötelek és dúcok rögzítik a falakhoz, s megkezdik a lezárt dokk szekrényéből a víz kiszivattyúzását. Akkor, mint valami játékdobozban a játékhajó, áll majd a *Jilland,* és minden részéhez, oldalfalaihoz, fenekéhez, csavar- és lapátszerkezetéhez hozzáférhetnek a munkáskezek. De hát erre majd csak másnap, harmadnap kerül sor. Ezúttal a szép kikötésen volt a hangsúly. Sikerült.

Van Groove úr a parancsnoki híd felé fordult, és két hosszút fújt az ezüst sípba: lefújta a kikötést. A *Jilland* dokkhoz állt.

Az „urak" a fedélzetre jöttek. Justus Cornelis a gazda komolyságával lépkedett. Van Gogh hallotta, amikor a Mi Külön Sajtunk rászólt a parancsnokunkra:

– Maga szerencsétlen, mit tettek? Tudja, mennyit ér az *Apollinaris?*

– Önök kívánták, hogy minden körülmények között tengerre szálljak – dadogott komor kapitányunk.

– Lárifári, capten, nem mi, de ön a tengerész! – hetykélkedett Cornelis. – A mi rendelkezésünk, capten, csak addig rendelkezés, míg ésszerű! De menjünk a kabinba, ott tárgyaljunk.

Amikor Van Gogh ezt nekünk később elbeszélte, elképedtünk: íme, az örök körforgás, ha valami prímán sikerül egy hajóút alatt, az a társaság érdeme, de ha olyan katasztrófa történik, mint ami velünk megesett, és ha a kapitány a további katasztrófát embereivel együtt megakadályozta, akkor a bűnös mindig a kapitány!

– És Mietje nem vágta szájon a Sajtot? – bámultunk.

– Nem, csak lógatta fejét – sóhajtott a távírász. – Mondják, nagy a családja.

De hát ott voltak Klaasék, Ohm Klaas, a mi jó barátunk.

– Gyermekeim – ölelte Ferit és engem Klaas bácsi –, csakhogy látlak titeket! Már azt hittem, hogy ott süllyedtek el az orrunk előtt ezzel a

teknővel!

És a *Jillandra* mutatott. Hát ilyen a mi Klaas bácsink: azért aggódott, hogy minket ér a baj, amikor a táncoló, vergődő, egyre inkább süllyedő uszály kormányánál állt, és a hullámok mögül a vontató jelzéseit figyelte.

– No, Klaas, ittál-e a tengerből? – veregette öreg kormányosunk vállát Van Groove. – Merthogy most már tudod, milyen íze van az Északi-tengernek, ne tagadd, Klaas!

Klaas bácsi, kerek dánszakállát simogatva, vidáman kuncogott:

– Tudom én, Rézangyal, azt is, milyen íze van az Indiai-óceánnak meg a Csendes-óceánnak, mert megfürödtem én ott is, de az Atlantika vizében is! Rajtam ugyan nem fognak ki a tengerek, pedig néha mindent elkövetnek, hogy örökre leitassanak!

Majd hozzánk, a két magyarhoz fordult öreg cimboránk:

– Fiúk, azaz még a fedélzeten vagyunk, mynheer Horváth; most azután nem kerülitek el, hogy meglátogassátok a régi, híres-nevezetes tengerész Klaas család otthonát. Legalább két hétig dokkban lesz a hajó, addig – a vendégeim vagytok! Értitek, a vendégeim!

Meghatódtunk. Ilyenek az igazi tengerészek. Szívük, pénztárcájuk és otthonuk nyitva a társak előtt, ez már így van azóta, hogy hajók szántják a tengerek országútját. És ott, az első amszterdami estében, a dokkba húzott *Jilland* fedélzetén eszembe jutott egy másik, azóta régen az égi vizeken hajózó öreg tengerész, akinek sokat köszönhetek. Anton úr, a valamikori vitorlás *Zrínyi* korvett utolsó csónakmestere, a fiumei tengerésziskola későbbi főportása. Ő volt ilyen erőtől duzzadó öregember, ilyen csupa szív valaki, aki a tengerésznövendékeknek – nagy titokban – még az olasz dolgozatot is elkészítette!

És ha nem is került sor a kényszerhetek alatt állandó tanyázásra Klaaséknál, jó néhányszor beállítottunk a Pampus straat 25. alá. A Mi Külön Sajtunk úgy rendelkezett (értitek, nem a Társaság, de ő, Justus Cornelis becses személyében), hogy a dokkmunka alatt a személyzet többsége az Orániai Vilmos Tengerészotthon lakója lesz. Horváth Feri a hajón maradt, első tisztnek ott a helye, de másnap meglátogatott bennünket, partra dobott

jillandistákat.

Ebédnél ültünk éppen az első tiszt látogatásakor, amikor döntő esemény történt az életünkben.

Egyikünk se gondolta akkor, hogy az a különös, némileg hátborzongató történet, amit az ebéd alatt egy idegen tengerésztől hallunk, döntően beleszól az életünkbe. Tapasztaltátok-e már, hogy egyszer csak hallotok egy nevet, egy ismeretlen ember vagy valami érdektelen város nevét, esetleg egy történetet – és az a név, esetleg a történet: számotokra valósággá válik?

Nos, velünk ilyesmi történt.

Az Orániai Vilmos Tengerészotthon igen finom intézmény. Kétágyas szobái a „foxli" után királyi lakosztályok, ebédlője – trónterem, az elbánás pedig: talán a dollármilliomos Rockefeller lépteit lesik úgy a pincérek, inasok, takarítónők, mint itt a szegény matróz és kormányos különböző kívánságait. Szépen terített asztalnál és valódi bőrszéken ül ebéd idején az ember (sem az asztal, sem a szék nem akar percenként kiszaladni alólad), az étel, a tányérok, az evőeszközök hófehér abroszra kerülnek! Hát bizony ez igen nagy könnyelműség, mert a tengerész megszokta, hogy a hajó mozog, a tányér mozog, a lábas mozog, az asztal is mozog – és ebből a mozgásból összetett eredmény származik, a pecsét! Ennek következtében, így mondják, az „Orániai Vilmos Tengerészotthon" asztalaira ebédnél, vacsoránál mindig tiszta abrosz került! Tehát ebből is sejthetitek, igen finom helyre került a javítás alatt álló vontatógőzös személyzete.

Az emlékezetes napon és órában a szomszéd asztalnál egy ugyancsak partra került hajó legénysége falatozott. Zeelandi hajósok voltak, megtermett, jókötésű, kék ujjasokba bújt férfiak. Egy középkorú, bal arcán sebforradásos férfi, bizonyos Hieronimus vitte a szót. Hangosan beszélt, felfigyeltünk. Azt mondta Hieronimus:

– Állítom, hogy a *Mary Celeste* esete van olyan érdekes, mint a *Titanic*é! A *Titanic* jéghegybe ütközött, elsüllyedt rengeteg emberével, isten nyugosztalja őket, ámbár miért mentek a *Titanic*on, amikor minden épeszű ember tudta, hogy a társaság rekordra tör – rekordra a jéghegyek között! De a *Mary Celeste* egyszerűen eltűnt az Atlantikán, mint a pipafüst a cúgos

kabinból! Mit sem tudnak róla, és most – megtaláltak mégis egy bútordarabot a *Mary Celeste* hajóról, méghozzá egy pianínót, az árgyélusát!

Erre mi is felfigyeltünk. Eltűnt egy hajó, és előkerült egy tárgy az eltűnt hajóról? Az ilyesmi mindig érdekli a tengerészt, hiszen soha nem tudja, mikor lesz ő egy ilyen eltűnt hajó kalandos utasa, és mikor vet ki a tenger valamilyen tárgyat az eltűnt hajóról.

Mondom, akkor Horvát Feri is velünk volt a tengerészotthonban. Tasman, a főkormányos, Grupsma, a másod-fedélzetmester, Damhuis főmatróz, kormányos meg még jó néhányan ültük körül az asztalt.

Tasman szólt át elsőnek a szomszédokhoz:

– Hallod-e, Hieronimus, miféle eltűnt hajóról beszéltek?

A sebhelyes előkotort a szék támlája mögül egy újságot.

– Ha érdekel, itt megtalálhatjátok. Ez a címe a cikknek: *Az eltűnt Mary Celeste és az előkerült pianínó.* Úgy vélem, a pianínó olyan zongoraféle, igaz-e?

Többen Horváth Ferire néztek. Elvégre hadnagy, első tiszt, tudnia kell, mi az a pianínó. Horváth Feri bólintott, igaza van Hieronimusnak.

Tasman legyintett:

– Hagyd az újságot, inkább mondd el, mi van a *Mary Celeste*-esettel. Minek koptassuk a szemünket, amikor te már koptattad.

Hieronimus köhécselt. Egyszerű ember volt, szívesen beszélt, de most egy csomó arc fordult feléje. A többi asztaltól is jó néhányan.

– Hát az úgy volt, tudjátok – kezdte Hieronimus –, hogy néhány hónappal ezelőtt elindult az olasz *Mary Celeste* gőzös, a norvégiai Oslóból az amerikai Halifaxba. Ércet szállított, legalábbis ez volt bejegyezve a cikk szerint az oslói kikötőhatóság naplójába és fuvarkönyvébe...

Hieronimus beszélt.

És kibontakozott előttünk a hajó drámája, vele együtt egy csomó ember tragédiája.

A *Mary Celeste* tehát Oslóban rakodott, pontosan fél évvel ezelőtt,

november elején, és elindult az Atlanti-óceánon, hogy eljusson a célhoz, Halifax kikötőjébe. Ebben az időben ugyancsak erős szelek száguldanak az Atlantikán, de hát – láttuk a *Jilland* esetében – a hajó nem játékszer, azért készült, hogy használják. A *Mary Celeste* kapitánya, bizonyos Cezare Artelli, nem a doveri szorosnak indult, hanem a Shetland szigeteknek, hogy ott kerüljön az Atlanti-óceánra.

De Halifaxban hiába várták. Elmúlt egy fél év, azóta se látták az amerikai kikötőben!

Se máshol – legalábbis így írta a cikk. Azaz hogy látták: a *Lagosta* nevű személyszállító tengerészei. Shetland felett találkoztak össze a sűrű füstöt okádó teherhajóval. Nyugat-északnyugatnak tartott, és láthatólag minden rendben volt a fedélzetén. Annyira rendben, hogy a *Mary Celestéről* zongoramuzsikát hozott a *Lagosta* felé a szél! Igen, igen: zongoramuzsikát, Cezare Artelli, az olasz kapitány szabad idejében zongorázott. Volt a hajón egy pianínója, szép időben és amikor a szolgálat engedte, Artelli leült a pianínó mellé. Ennek a pianínónak a hangját hallották a *Lagosta* utasai, amikor összetalálkoztak a teherhajóval. Attól kezdve a *Mary Celeste* eltűnt az emberi szem elől! Halifaxba nem érkezett be, máshová sem. Erős szelek szántották novemberben az Atlantikát, de hajókatasztrófákról nem érkezett hír. És a *Mary Celeste* mégis az elveszett hajók listájára került: eltűnt. Tehát feltétlenül elsüllyedt. Előfordult már ilyesmi, hogy a hajónak nyoma veszett, robbanás, hirtelen tűz – ki tudja? Nagy az óceán, könnyen elkallódhat ott egy hajó, ha váratlan baj éri. Bár az is igaz – így írja az újság –, hogy Cezare Artelli egyike a legkitűnőbb olasz kereskedelmi tengerészeknek, s a legénység sem újoncokból, hanem régi, kipróbált, több távolsági úton összeszokott emberekből állt...

Hieronimus kis szünetet tartott. Igen ünnepélyesen, hüvelykujját jól megnyálazva, szétnyitotta az újságot. Társai kuncogtak. Az egyik felénk kacsintott: most figyeljetek. És mi figyeltünk, hát hogyne: eltűnt egy hajó! Vele együtt tengerészek, gépészek, fűtők, segédszemélyzet. Talán még orvosuk is lehetett! Az olaszok az ilyesmire sokat adnák.

Hieronimus, ahogy az már az olvasásban nem egészen gyakorlott emberhez illik, lassan szótagolta a következőt:

"A Mary Celeste tehát eltűnt. Ennek fél éve pontosan. Livornóban, az Itália-Óceánia Társaság irodájában, a Mary Celeste főnökségénél elkönyvelték, hogy a hajó elveszett, és beadták a Lloydhoz a biztosítási követelést. Most azután váratlan esemény történt: az oslói tengerészotthonnak pianínóra volt szüksége. Egy ismeretlen ember hozott egy pianínót, az otthon gondnoka megvásárolta. Az otthonban ápolták a Mary Celeste kikötőben maradt egyik emberét, bizonyos Alfieri Dominico nevű pincért, aki nem szállt hajóra, mert kiújult a malériája. Ez az Alfieri Dominico hajópincér hitelt érdemlő módon állította, hogy a pianínóban felismerte Cezare Artelli parancsnok hangszerét! A kapitányt ő szolgálta ki, naponta látta a pianínót, sőt megmutatta a hangszer szekrényének oldalán azt a javítást is, amit egy vihar után a Mary Celeste ácsa készített. Alfieri Dominico után, egyelőre még csak fénykép alapján, Cezare Artelli kapitány Livornóban élő felesége és gyermekei is állítják, hogy az oslói otthonba került pianinó a Mary Celeste hajóról való! De miként lehetséges az, hogy a hajó eltűnt, és a pianinó, amelyet a Lagosta személyszállító utasai szólni hallottak – előkerült? Ez egy olyan rejtély, amely kibogozásra vár. A biztosító, a világhírű Lloyd, mindenesetre megtagadta az Itália-Óceánia Társaság, részére a kifizetést, állítva, hogy (a pianínóra hivatkozva) a hajó eltűnése nem bizonyítható. Igen ám, de akkor hol bujkál a Mary Celeste?"

Hieronimus letette az újságot. Olyan csönd volt az étteremben, mint talán csak akkor, ha egy lélek se tartózkodik a falak között.

Igen, hát akkor hol lehet a *Mary Celeste?!*

Tasmah főkormányos törte meg a csendet:

– A teremburáját, ez már valami! Ilyen esetről még nem hallottam.

Hieronimus kihúzta magát, most előttünk ő volt az eset hőse, tőle tudtuk meg az érdekes történetet.

– Még én se hallottam ilyesmit – mondta annak az embernek a büszkeségével, aki váratlan felfedezéssel lepi meg barátait. – Még én se!

Másod-fedélzetmesterünk, Grupsma, Ferihez fordult:

– Mit gondol, mynheer, mi történhetett a *Mary Celeste* gőzössel? Feri mosolygott:

– Ha tudnám, megtáviratoznám Livornóba az Óceániának, és azért a táviratért jó árat fizetnének. Úgy gondolom, a hajó elsüllyedt, és a pianínó-história talán kitalált mese. Esetleg egy szó sem igaz belőle, a Lloydnak valamelyik ügyes embere találta ki, és ezzel érdemeket szerez. Tudjuk, a biztosítók nem szívesen fizetnek. Hátha csak amolyan mese az egész, és az a bizonyos pianínó egy percig se volt Artelli kapitány kajütjében? Miért ne? Nemcsak hajópincérek, de hajóparancsnokok is hazudtak már – jó pénzért!

Hieronimus elismerően bólintott, majd Tasman, Grupsma, többen. Megtörtént már ilyesmi is.

Hiába, a tiszt mégiscsak tanult ember. Kiváltképp ez a komoly, csendes, becsületes szívű magyar fiú.

– Hát igen, mynheer – helyeselt Tasman –, nagyon lehetséges, hogy igaza van. De hát az is megtörténhet, hogy mindaz igaz, amit az újság irt, és akkor?...

Egész délután erről beszélgettünk, a *Mary Celeste*-esetről és különböző hajóeltűnésekről. Arra azonban egyikünk se gondolt, se Feri, se én, hogy rövidesen komolyan beleszól az életünkbe – a *Mary Celeste!*

Esküszöm, barátaim, ott a tengerészotthon barátságos falai között egy pillanatig nem éreztem azt a bizonyos „előreködlést", amit állítólag érez az ember, ha sorsdöntő esemény „hatósugarába" kerül. Legalábbis ezt állítják a misztikus fejűek, a macska farkában is jósjeleket kereső fickók. Nem, ilyesmiről szó sem volt: mindössze azt éreztem, hogy igen érdekes történetet mondott el Hieronimus és az amszterdami újság. De tovább már nem mentem. Feri sem. Az a bizonyos „belső hang" nála is, nálam is néma maradt.

Pedig illett volna megszólalnia. Nem sokkal később még éjszaka is a *Mary Celeste* hajóval álmodtunk...

Az „Orániai Vilmos Tengerészotthon"-ból, amikor lezártuk a vitát, Ferivel

együtt kiballagtunk Klaas bácsiékhoz, a Pampus utcába.

Elég messze akadtunk rá a Pampus straatra. A város alsó részén, keresztülhaladva az óvároson, az élő középkor megkapó látványosságán, az Ij északkeleti szögletében emelkedik ki a vízből egy ósdi erődítmény. A valamikori vitorláskikötőt őrizte, a híres kelet-indiai flottát, a kincses hajókat, amelyek (ilyen csoda is történt abban az időben) nemcsak a kereskedőket, hajótulajdonosokat, vállalkozókat tették gazdaggá, de a tengerészeket is. Ezt az ósdi erődítményt hívják Pampusnak. Ágyúinak torka alatt haladtak el, ki a Zuider-Seere, és eme beltengerről a nyílt vizekre a kelet-indiai flotta büszke, keresztrudas karavellái, hogy a fűszerszigetek kincsét Európába hozzák. És ez a nehézkes Pampus-erődítmény látta Dirk Hartog, Van Diemen, Jansoon Tasman, Pieter Nuyts kapitányokat, a századokkal ezelőtti nagy felfedezőket, India, Ausztrália, az ázsiai szigetek parti részeinek kikutatok, akik egytől egyig azt hirdették, hogy a kis nemzetek fiai is képesek nagy cselekedetekre. A baj csak az, hogy ezeknek a tetteknek a rugója a pénz volt, a csengő gulden! Igaz, ezekből a guldenekből született meg ez a gyönyörű város, a guldenek segítségével sikerült a tengeri mocsár, a Polder kellős közepén felépíteni Amszterdamot, dúcokra tűzve – mint nálunk a horgásztanyákat – házakat, palotákat, templomokat és múzeumokat. Az erőd tövében található a Pampus straat és a 25. szám alatt Klaas bácsiék háza. Láttatok-e már olyan épületet, vagy inkább házacskát, amelyet legalább háromszáz esztendeje ugyanaz a család lakja? Nem bárói és nem grófi család, hanem egyszerű, igen egyszerű kispolgári család! Ugyanazt a házat, ugyanazzal a mesterséggel, ugyanaz a család!

Ha akadt is olykor a Klaasok között egy-egy kapitány, hajóparancsnok, mint a házalapító Nils Klaas, a francia- és angolverő Michiel Adriansoon de Ruyter tengernagy zászlóshajójának alkapitánya, a többség mégse volt az.

– A Klaasok leginkább kormányosok – büszkélkedett öreg barátunk –, nekünk ez a mesterség a legmegfelelőbb. Apám, nagyapám az volt, a fiamból is az lesz!

Századoktól öreg, de gondosan tatarozott, égetett téglából épített ház a Pampus straat 25. számú épület. Kapuja olyan alacsony, hogy csak görnyedten léphet be a magunkfajta, hosszúra nyúlt ember. Belül boltíves

folyosó, a kövezet nagy, fekete-fehér négyzetlapokból kirakva. A folyosón otromba, vaskapcsos tölgyfa ajtók és a falakon vaskarok, a valamikori fáklyák tartói. A szobák is alacsonyak, boltívesek, ablakfülkések. Hogy tengerésznépség lakja, azt látni az első pillanatban. A festményekről hajók vitorlái lengedeznek, hajókémények füstölnek. Nem nagy művészek alkotásai a képek, tengerész-piktorok munkái, ami azt jelenti, hogy az árbocok, a kötelek, a fedélzeti építmények a helyükön vannak, s csak a felhők, a színek, a hullámok botladoznak. De a magunkfajta a hajót akarja látni – igaz-e? –, és nem arról elmélkedni, hogy van-e vagy nincs művészi értéke a képnek. A falakon sok szőttes és szőnyeg a képek mellett: különböző Klaasok hozták különböző világrészből, leginkább Ázsiából. A bútorok is arról regélnek, hogy a ház férfiai távoli országokban jártak. A török dohányosasztalka mellett megfér az alig arasznyi magasságú lakkozott japáni teaasztalka, a faragott sárkányos kínai székben éppen olyan kényelmes ülni, mint a széles öblű spanyol trónusban.

És mennyi mindenféle fegyver szanaszét, ausztráliai bumeráng, dajak íj és nyilak, még fókabőrrel bevont eszkimó dárda is az egyik szögletben.

– Dehogyis az apám, én hoztam! – kacagott Klaas bácsi, amikor megkérdeztük, honnan a dárda. – Igaz-e, mama, Julianna, a világháború előtti években eleget jártam a grönlandi partokon?

Klaas néni és lányuk, a kedves, pirospozsgás Julianna szaporán bólogattak: bizony, olykor fél esztendőt is a jég között töltött a papa.

– De nemcsak az Északi-sarkkörön jártam ám, fiúk! Voltam Délen, jóval beljebb Dél-Georgia partjainál, amikor bálnára vadásztunk a *Bonanzá*val! Mert egy időben hűtlenkedtem: a kormányosságot felváltottam a bálnavadászsággal – azt hittem, új szakmát nyitok a Klaas utódoknak. De hát a fiam, tudjátok, haditengerész, kétstráfos kormányos altiszt, Julianna lány, belőle bajosan lesz bálnavadász, én pedig rájöttem arra, hogy szép, igen szép az a vadászat, de hát kutya hidegek vannak arrafelé, ami a magamfajtának nem tetszik. Szeretem a napot, gyerekeim: nemhiába, az első Klaasok Kelet-Indiába hajóztak!

Klaas papa mutogatta a kincseit, Klaas mama gyönyörű delfti porcelán

kannából öntötte a pompás (természetesen groggal ízesített) teát a kék delfti csészékbe, Julianna pedig egyik vajas kalácsot a másik után kente, s szeletelte hozzá az ízes, csípős, kitűnő eidami sajtot.

Úgy éreztük magunkat Klaas bácsiék házában, mintha odahaza lettünk volna.

Odahaza?... Fiúk, ez a nagy méreg, ami miatt időnként a hajón megkeseredik a tengerész szíve. Az otthon, ha csak egy kicsi szoba is az a világ távoli részén, jobban hív, csalogat, visszavár, mint a legfényesebb óceánjáró luxuskabinja. És ha a tengerész valahová elkeveredik, mint ebben az esetben mi is, s ott úgy érzi: otthonra lelt, akkor az elcsendesített szívben muzsikálni kezd egy láthatatlan zenekar. A boldogság himnuszát húzzák a zenészek, és úgy érezzük magunkat, hogy jöjjön bár elénk a mesebeli király, mondván „jertek aranypalotámba", azt mondanánk a királynak: „nekünk itt a jó, élj csak kedvedre a palotádban"!

Klaas bácsiéknál odahaza voltunk.

A grog és a tea illata, a boltívek között lomhán lebegő pipafüst, Klaas mama és a kedves Julianna nevetése a legcsodásabb arannyal vonta be magányos életünknek ezt a néhány óráját.

És Klaas bácsi – akivel barátságot kötöttünk már az első nap, amikor a *Jilland* fedélzetén Ferivel szolgálatra jelentkeztünk –, Klaas bácsi mesélt. Csendes-óceáni csigák, elkopott fényképek, megfakult hajózászlók, ósdi zsebkronométerek, kitömött madarak, megsárgult hajónapló-maradványok, mindenféle pénzek és ázsiai istenszobrocskák kerültek elő az öreg ház szekrényeiből, fiókjaiból, ahogy a *Jilland* főkormányosának helyettese mesélt, és mutogatta kincseit.

Feri szeme megakadt az egyik szekrény tetején.

A szekrényen, inkább eldugva, mint láthatóan, egy lándzsahegy látszott.

– Ez is valami zsákmány vagy talán a hollandus ősök fegyvere volt? – nevetett Feri.

A három Klaas összenézett. Cinkosan, vidáman. No, ez a két hajós azt se tudja, mit lát! Ilyesmi volt az arcukra írva.

– Ez az én saját ősi fegyverem, még abból az időből, amikor bálnavadász voltam – dérült Klaas bácsi. – Ezzel a lándzsával öltem meg a Grönland Harryt. A legnagyobb bálnák egyikét, amilyen csak ebben a században a tengerekben úszkált!

– Bizony, fiúk, így igaz – bólogatott Klaas mama –, a papa híres vadász volt a maga idejében.

Julianna hozzátette:

– Persze ez még akkor volt, amikor papa és mama nem voltak házasok.

– De jegyesek voltunk, Julianna – büszkélkedett Klaas mama –, eleget aggódtam miatta akkor is!

– És mindig hazajöttem – dicsekedett a kormányos. – A múlt héten is, pedig nem láttunk bálnát se, igaz-e, fiúk?

A Grönland Harry! Mintha hallottuk volna már ezt a nevet. Nem hagytuk az öreg hajóscimborát, addig nyúztuk, míg levette a szekrény tetejéről a lándzsahegyet. Akkor láttuk, milyen hatalmas acéldarab ez a gyilokeszköz. Súlya legalább egy kiló, messzire eldobni nem lehet könnyű a hozzátartozó lándzsafával!

– Pedig mi, a *Bonanza* hajósai, így vadásztunk. Akkor még igen ritka valami volt az ágyús, gépi erővel hajtott vadászhajó. Lándzsával és evezős csónakkal törtünk a vadra, ha észrevettük! Az volt az igazi, fiúk, nem a mai, fedélzeti ágyú mögé elbújt vadász ugrándozása és a géppel hajtott vadászhajó kényelmes pöfögése! Hát érdekelne benneteket a Grönland Harry története? No jó, akkor elmondom, de állítom, éjfél előtt nem lesz vége, és addigra Julianna csináljon puncsot, hogy méltóan megünnepeljük az óriás emlékét!...

KLAAS BÁCSI ELMONDJA A GRÖNLAND HARRY ÓRIÁS BÁLNA TÖRTÉNETÉT

Mondom, fiúk, a *Bonanza* hajón szolgáltam akkor. Ócska teknő volt, de

mégis: igazi bálnavadászhajó. Abban az időben a Bering-szoroson és a Davis-szoroson még úgy jártak ki-be a bálnák, mint manapság az emberek a pályaudvarokon. Volt akkor bálna bőviben, kacsacsőrű cet, grönlandi bálna, óriás bálna, közönséges, barázdás bálna – nem kellett válogatni, és nem kellett aggódni a vadászhajó kapitányának, lesz-e eredmény! Igen, amikor én, a kilencvenes évek végén a *Bonanza* fedélzetére kerültem, ebből a bőségből még akadt mutatóba jó néhány bálna. De annyi mégsem volt, mint a *Bonanza* fénykorában, azt állítom. Már akkor folyt a beszéd, ideje lenne vadászterületet cserélni, egyre több hajó ment a déli-sarki vidékre, vonzotta őket a kék bálnák bősége. Akadtak olyanok is Nantucket vadászai közül – mert ide tartoztunk a *Bonanzá*val, Nantucketbe –, akik Ausztrália déli vizeit, Samoa- és a Társaság-szigetek tengerét keresték fel, ahol az óriási ámbrás cetek éltek. Nagy híre volt az ámbrás cetnek, kincset ért az ámbra és a jó, kövér szalonnája!

De John Savage, a kapitány és hajógazda hallani sem akart arról, hogy a régi vadászterületet felcserélje az újjal.

– Ha elkotródik a konkurencia – mondta nemegyszer megnyugtatásunkra John Savage –, magunkra maradunk. Az agyonhajszolt bálnák is előjönnek, és úgy aratunk, ahogy akarunk!

Volt is ebben valami jóféle igazság. John Savage értette a mesterségét: valamikor olyan mester mellett tanult, mint Thomas Hullen! Híre az Északi-Jeges-tengertől a Déli-tengerig mindenütt tiszteletet ébresztett. John Savage különös szokása volt, hogy hajójára csakis holland legénységet, vadászokat szerződtetett.

– A régi időkben a hollandoktól tanulta mindenki a cetek üldözését– mondta többször John Savage. – A Spitzbergák és a Novaja Zemlja mentén 1676-tól csak 1722-ig nem kevesebb mint 5886 holland cetvadászhajó dolgozott. E rövid idő alatt 32 907 bálnát ejtettek el. Hát ha ilyen jó vadászok voltak a hollandok, akkor a leszármazottaik is azok lesznek. Ezért van az én hajómon holland személyzet.

Így kerültem én is, hollandus létemre a kétárbocos, keresztrudas *Bonanzá*ra. Egyik pajtásom vett arra rá, hogy hagyjam el a rendes hajókat,

és szegődjem bálnavadásznak. Fiatal voltam (igaz-e, mama) és vőlegény, mi kellett még nekem?! Egykettőre beletanultam a bálnavadászélet rejtelmeibe. Kormányosa voltam és vadásza egy személyben a hajónak. Egyik is, másik is kedvemre volt. John Savage nem ellenezte, azt vallotta, az az igazi bálnahajós, aki mindenhez ért. Hát én értettem, fiúk, gyönyörrel mászkáltam az ócska *Bonanza* fedélzetén, álltam jégdermesztő szelekben a kormánykeréknél, vagy vezényeltem igen-igen pelyhes állú legény létemre a bálnaűző csónakot, és hajítottam a robbanó töltettel ellátott szigonyt. De hát akkor, elhihetitek, olyan karom volt, hogy még a kötelet is eltéptem!

Mi, a *Bonanza* hajósai, nem mentünk le Délre, mint tették akkor a norvég, a svéd, az angol, az orosz, az amerikai, a francia cetvadászok. John Savage maradt, s mi vele együtt maradtunk a látszólag elhagyott északi vizeken. Hallottuk, hogy nagy vadászatok estek (és még most is esnek) Déli-Georgia, Déli-Shetland-, Déli-Orkney-szigeteken és a Falkland-térségben, de hát ez John Savage kapitányt nem zavarta.

A *Bonanza* rendületlenül rótta a Davis-szoros és a Baffin-öböl vadászútjait. Annyit járt már erre, közel ötven esztendőn keresztül, hogy én úgy véltem: kormány nélkül is eltalált volna a hideg világban, ha hagyjuk.

John Savage-nek nagyjából igaza lett: eltűntek a vadászhajók. Csak egy-egy elszánt bárka kószált arrafelé – és egyre több lett a bálna. Mintha híre kelt volna a tenger mélyén, hogy kevesebb az üldöző, lehet vigadni újból! Olyan helyeken is, ahol azelőtt nyoma se volt a bálnának, felbukkant előttünk egy-egy közülük. És lassan ez lett a mi titkunk. Megfogadtuk, nem áruljuk él senki emberfiának, hogy a Baffin-öbölben és a Davis-szoros vízi rengetegében megint lehet vadászni. John Savage esküvel fogadtatta meg minden egyes emberünkkel, hogy ha a nantucketi vadásztanyákon, koszos lebujokban, kikötőkben azt kérdi valamelyik „déli", milyen vadászat esett odafenn, akkor csak sóhajtozunk, szidjuk a kapitányt, a hajót, a bálnákat és legfőként Grönland tájait.

Akár hiszitek, akár nem: a titok titok maradt!

Így festett a helyzet, amikor magányosan kószáltunk a ködös, jéghegyektől veszélyes grönlandi világban. Főleg grönlandi bálnát kerestünk, mert ez volt

a legkifizetőbb. Réges-régen volt, hogy vadásztam a bálnát, de még emlékszem több adatra. Figyeljetek csak, bár tudom, a mai fiatalokat nem érdekli a bálnavadászat!... No jó, jó, nem kell megsértődni! Ha nincs igazam, és szívesen hallgatjátok szavaim, annál jobban örülök. A világon a legnagyobb bálnafaj a kék vagy óriás bálna. A legnagyobb megmért példány közel 33 méter hosszú és majdnem 6 méter magas volt! Egy ilyen óriási állat ivadéka, amikor megszületik, gondoljátok el – legalább 6 méter hosszú! Kiszámították azt is, hogy a kék bálnák meglett példányai egy-egy kiadósan ízes tengeri ebédre a felszínen úszó planktonrákocskákból befalatoznak egy tonnányit is! Azt is kiszámították – bár nem tudom, miként –, hogy a bálnaborjú, a hatméteres kisgyerek, naponta 200-300 liter tejet szopik! Ettől a jó bálnatejtől nő akkorára, hogy elmondhatjuk: korunkban él a legnagyobb emlős állat, nem a Föld őskorának idejében!... Mert a bálnák emlősök, tüdővel lélegzenek, ivadékaikat szoptatják, a testükön – elkorcsosulva – megtalálhatók a szárazföldi idők emlékei, többek között a hátsó lábak nyomai is! Bizony így igaz: a bálnák valamikor – hogy mikor, én azt nem tudom, mert ilyesmihez nem értek – szőrrel borított, szárazföldön élő állatok lehettek. A kék cetek legnagyobb példányai 150 tonna súlyt is nyomhatnak, nyelvük két tonna, koponyájuk három tonna. Feldolgozásnál a hasznos zsír, amit az olvasztókban kipréselnek, egyes esetekben 30 tonnát is kitesz! Megvizsgáltak már olyan kék bálnát is, amelyik gyomrában 1200 liter táplálékot találtak.

Látom az arcotokon, fiúk, csodálkoztok: mi mindent tud ez a Klaas bácsi! Ennyi adatot, és hozzá még a kék bálnáról, hát akkor mennyit tudhat a grönlandiakról, amire vadászott! Erről is tudok, higgyétek el, de a bálnavadász okosan cselekszik, ha példának a kék bálnát hozza fel, az avatatlan leginkább ezekből az adatokból láthatja: micsoda szörny is a bálna, így tanultam John Savage-tól, pihenjen békében, mert derék ember volt. Jó hajós és jó cetvadász. Pedig abban az időben, amikor nála szolgáltam a *Bonanza* hajón, lehetett már hetvenéves is. Egyedül a szigonyt nem tudta elhajítani. De hát mégiscsak térjünk vissza a grönlandi bálnához és majd nagy ellenfelünkhöz, a Grönland Harryhez.

Mi, említettem, a Davis-szorosban és a Baffin-öbölben főleg ezt a fajtát

kerestük. Nem olyan nagy, mint a kék bálna, de beleizzadnátok, ha azt a parancsot kapnátok: amott egy „bowhead", emeljétek ki a vízből!... Egy jól megtermett, busa fejű testvérek között is megvan 24 méter hosszú, szalonnarétegének vastagsága néhol majdnem fél méter. Átlagosan tíz-tizenöt percig tartózkodik a víz alatt, majd feljön, és akkor kifröccsenti orrnyílásán a meleg testben gőzzé vált levegőt, akár a *Jilland* főgépe a fáradt gőzt. Szép vagyonka származik egy-egy állat elejtéséből: akadt már szigonyvégre olyan példány is, amelyik 36 500 liter halzsírt adott és kerek 1500 kiló halcsontot. Persze, ezek rekordszámok, az átlagos „bowhead" 12-15 000 liter halzsírt ad s 700 kiló halcsontot. Négy-öt ilyen példány egy évben, és a *Bonanza*-féle hajók legénységükkel együtt bőségben eltarthatott. Nem tudom tudjátok-e, de én tudom, mert még mindig figyelem a jelentéseket, hogy mostanában a Déli-Jeges-tenger vizén, főleg Új-Georgia környékén egy évben 10 000 cetet – kék bálnát, finn bálnát, hosszú szárnyú cetet – ejtenek el! Azt hiszem, egy szép napon ott is üresen maradnak a zsírtartályok!...

No de – a Grönland Harry!

Végre beszéljünk róla is, bálnavadászéletem legnagyobb eseményéről. Tudnotok kell: a cetvadászok neveket adnak azoknak az állatoknak, amelyek valami miatt kiválóbbak a többinél. Ilyen híres bálna volt a fehér testű Moby Dick, a Holly Pyke nevű bálna vagy a félelmetes hírű New-Zeeland Jack, amely farkának csapásaival egymaga kilenc vadászbárkát zúzott szét! Moby Dick, Holly Pyke ugyancsak arról volt nevezetes, hogy felbukkant, megtámadta a vadászokat, és sikeres támadás után eltűnt! Köd előtte, köd utána. Persze, ez még abban az időben volt, amikor nem 16 000 tonnás gyűjtőhajóval és 250 tonnás vadászgőzössel jártak a bálnák nyomába, hanem úgy, ahogyan mi, a *Bonanza* vadászcsónakjával. Bár igaz, akadnak a bálnák között most is fenegyerekek, és nem egy összetört ágyús vadászgőzös legénysége emlegeti a kék bálnák farkcsapását!

John Savage kapitány bálnáját Grönland Harrynek neveztük.

Hogy miért volt a kapitányunké? Egyszerűen azért, mert ő keresztelte el Grönland Harrynek. Majdnem olyan régen ismerte, mint amilyen öreg a *Bonanza* volt, tehát közel ötven éve. Volt esztendő, hogy többször, de akadt olyan év, hogy egyszer se látták a *Bonanza* hajósai. Nem látták két-három

évig, aztán egyszerre csak felbukkant, mint a hulló csillag az égen, és olyankor mindig történt valami. A legelső alkalommal, amikor John Savage felfedezte, a találkozás rövid volt: a cetvadászok észrevették a bálnát, a bálna is a cetvadászokat, és a bálna támadott. Tudnotok kell: az általános felfogás az, hogy csak a megsebesült bálna támad. Ez a bálna nem volt megsebesülve, de támadott, és – John Savage kapitány embereivel együtt a Jeges-tenger vizében lubickolt. Úgy vágta szét a tízpárevezős, kis hajónak beillő vadászcsónakot, mintha papírból lett volna. Attól kezdve John Savage nem felejtette el a bálnát, hatalmas testét és igen feltűnő, koromfekete színét. Már a szín is azt hirdette, hogy öreg, magányos remetével, a bálnarajoktól elvert bikával akadtak össze a *Bonanza* vadászai.

Ettől kezdve többször megfigyelték a bálnát, a Grönland Harryt. Ha komor, fekete teste felbukkant a Baffin-öböl vagy a Davis-szoros vizén, a *Bonanza* fedélzetén riadóztatták a legénységet. Elsőnek John Savage ugrott a csónakba, mert elszántan hitte: ő lesz az, aki leteríti a tengerek óriását, és megfizet az első találkozás emlékéért, a csónakért. De hát az évek múltak – s Grönland Harry vidáman úszkált a tengerben.

Egyszerűen képtelenség volt lándzsavégre kapni, belevágni a szigonyt és a robbanótöltetet!

Grönland Harry ravasz fickónak bizonyult: minden esetben kimászott a csapdából vagy az összeütközésből. Pedig sejthetitek, John Savage mindent elkövetett, hogy végezzen ellenfelével, így igaz, ahogy mondom: a nantucketiek híres bálnavadásza, John Savage, aki élete javát azzal töltötte, hogy bálnákat űzött – nem tudta elejteni Grönland Harryt!

Találkoztak a bestiával úgy, hogy alig volt néhány méterre a csónaktól, és már-már hitték: most nem menekül! – és mégis elmenekült. Amikor Savage emelte a szigonyt, és hátraszólt embereinek: teljes erővel előre – a bálna lomhán megmozdult, lebukott a víz alá, és eltűnt! Egy évig nem látták.

Más alkalommal hagyta, hogy megközelítsék, ami sikerült is, de bár ne sikerült volna: Grönland Harry lebukott, a csónak alá került, és John Savage újból megtapasztalta, milyen érzés a jeges, grönlandi partok közelében megfürödni! Volt eset, hogy látták, de csak messziről. Egy másik

esztendőben felbukkant az óriás, ámde úgy hullámzott a tenger, hogy nem lehetett vadászatra indulni. S mintha tudta volna Grönland Harry: napokig a *Bonanza* közelében úszott, szinte kinevette a kapitányt, és mintha mondta volna: no, csak gyere, híres, ha azt akarod, hogy újból csónakot törjek!...

Múltak az évek, lassan az évtizedek – John Savage hallani se akart a bálnáról. Mindenről lehetett vele beszélni, egyedül a Grönland Harryról nem. Nantucketben kerülte a kikötői kocsmákat, mert ott a nagyszájú kapitánytársak és szigonyosok azzal ugratták: „Hé, Savage, mi lesz már azzal a Grönland Harryvel?!"

Valóságos rögeszméje lett ez a bálna.

Azért élt, hogy legyőzze, elejtse.

Különböző trükköket gondolt ki, cseleket, bekerítéseket több csónakkal, de ez sem használt: Grönland Harry legény volt a talpán, azaz úszóin, és nem engedett. Semmiféle furfang sem használt, ha meglátták a *Bonanza* fedélzetéről.

Végül eljött az az idő, amikor John Savage, a pompás, híres bálnavadász-kapitány nem vehetett szigonyt a kezébe. Megöregedett, meggyengült. Ez volt a legnagyobb bánata. Most már minden hiába: jöhet eléje a Grönland Harry – nem ejtheti el!

– Fiaim – nyögte John –, fiaim, vége! Már nem tudom elhajítani a szigonyt! Az a bitang Grönland Harry győzött! Negyvenöt évig űztem, viaskodtunk, mindig előnyben volt, nem sikerült elejtenem. Most azután – győzött!

De azért nem hagyott fel az üldözéssel. Az volt a terve, hogy príma szigonyost keres, és azzal intézted el a bálnát. De hát akkor már Északra senki nem ment szívesen, csábítóbb volt a Dél nagy vadászpiaca. Különösen, hogy híre ment: norvég Larsenék két hónap alatt a Belgica-szorosban 51 cetet lőttek – ki volt az a bolond, aki ilyen rögeszmés kapitányhoz és északi vizekre szegődik el?!

Én elszegődtem. Fiatal voltam, jóformán gyerekember – igaz-e, mama? –, vőlegény. Nantucketben szálltam a hajóra, ott lettem a *Bonanza* szigonyosa. Előzőleg már egy évet eltöltöttem Huff kapitány hajóján, az *Eldorado* nevű

háromárbocoson. Jó iskola volt az. Egy Kallala nevű eszkimó volt az *Eldorado* főszigonyosa, mondhatom, nem volt annál kitűnőbb hajító: Kallala szigonya soha nem pattant le a bálna oldaláról, mindig telibe talált. Kallala tanítványaként kezdtem, és nem bántam meg, hogy mellette inaskodtam. Amit tudtam – tőle tanultam el, és hivalkodás nélkül mondhatom: jó szigonyos vált belőlem.

Amikor John Savage kifaggatott, kitől tanultam a szigonyozást, s én azt mondtam, hogy az eszkimó Kallalától, csettintett: „Te vagy az én emberem! Ha Kallalával jártad a tengert, tudnod is kell."

Ebben maradtunk, leszegődtem a *Bonanza* kétárbocosra. Nem bántam meg.

John Savage beavatott a titkába. Hogy valójában mi nem is vadászunk, hanem egy bizonyos bálnát üldözünk, a Grönland Harryt. Ekkor már emlékeztem a nevekre: Savage nevére, a *Bonanza* és a Grönland Harry hírére. Nantucketben híre volt mind a háromnak.

– Addig nem halok meg, míg nem látom a hajóm oldala mellett átkozott ellenségemet – mondta John Savage, és a gyűlölet lángja lobbant fel a szemében. – Ha elejted, Klaas fiam: gazdaggá teszlek! Itt a kezem, hogy így lesz.

Kezet fogtunk. Tudtam, hogy igaz, amit mond: ha elejtem, így lesz.

Attól kezdve, fiaim, én is beleestem John Savage betegségébe. Éjjel-nappal a Grönland Harryn járt az eszem: hol lehet, merre lehet, hol találom, és megvan-e még?

Ahányszor felhangzott az árbocról az őr kiáltása, hogy „Bálna a látóhatáron!" – annyiszor dobbant meg a szívem: most itt a Harry! De hát jó ideig nem volt szerencsém. Szigonyoztam én bálnát, nem is egyet a Davis-szorosban, a Baffin-öbölben, de a Harry csak nem került elénk. Már arra gondoltam, talán elpusztult, vagy már elejtették Upernivik ügyes eszkimó vadászai. Ámbár az eszkimók ilyen nagy állatnak nem mennek neki, de ha megsérül vagy beteg, bizony apró kajakjaikkal, esetleg a nagyobb umiakokkal megtámadják.

Egy napon azután a következő történt:

Könnyű köd borította a Davis-szoros vizét. És olyan szélcsönd volt, mintha nem is tengeren, de táncteremben lettünk volna, A *Bonanza* állt, nem mozdult. Egy öböl mellett álltunk, a kanadai oldalon. Körülöttünk jég, fehérség és sűrű köd. Akkor már egy hete álltunk ott mozdulatlanul. Meguntuk a várakozást, és azt mondtuk a kapitányunknak: az álldogálás helyett okosabb, ha kifutunk a vadászcsónakkal, hátha találunk valamerre bálnát. John Savage beleegyezett. És azt mondta igen komolyan:

– Ha aztán a Grönland Harryvel találkoztok, vigyázz, Klaas fiam. Már két jó csónakomat ripityára törte!

Mosolyogtam: a Harry?! És itt, ebben az unalmas csöndben? Nagyobb legény lehet az annál, semhogy ilyen tükörsima vízen lubickoljon.

– Hát azért csak vigyázzatok – morogta a kapitány, amikor útnak indultunk.

Ezek voltak különben az utolsó szavak, amiket John Savagetől hallottam!

De hát sorjában,– itt még nem tartunk. Kifutottunk. Tízen eveztek, én szokás szerint elöl kuporogtam. Eszembe se jutott, hogy a szigonyt, a köteleket, a tölteteket előkészítsem. Az evezősök vidáman lapátoltak: kedvükre volt a kiruccanás, végre mozoghattak. Némi óvatosság azért kellett: említettem, köd feküdt a tengerre, és ti tudjátok, mi az, ha ilyen esetben eltávolodik a csónak a hajótól, ráadásul olyan vízen, ahol egyik pillanatról a másikra jéghegyek bukkanhatnak elő.

De nem szaporítom a szót, fiúk. Kallala, az eszkimó vadász tanítványa voltam, és ha a fülem élessége nem vetekedhetett az övével, azért én is jól hallottam ám. Meghallottam a bálna lélegzésének különös, bugyburékoló, halkan sípoló hangját! Pedig igen messziről jött a hang, de az volt – valahol a közelben pihent egy bálna, ahogy mi mondani szoktuk: „aludt" a víz színén, időnként pedig mély lélegzetet vett, amikor busa fejét kiemelte, és nagyot lélegzett a friss tengeri levegőből.

Tehát bálna volt a közelben!

Az evezősök csapásait gyorsítottuk, ugyanakkor a lapátokat csendesebben kellett meríteni, mert régen tudtam: a bálnák igen rosszul látnak, de a zajokat távolról is meghallják. Óvatosan, de mégis fürgén dolgoztak az evezősök, én

pedig az irányt figyeltem. Olykor megálltunk, hallgatóztunk, továbbeveztünk. Valami öbölfélébe kerülhettünk, imbolygó, kisebb-nagyobb jéghegyek közé. Az ilyen helyeket szeretik pihenőre, „fürdésre", lustálkodásra felkeresni a grönlandi bálnák. Ha a bálna szereti, úgy a vadász annál kevésbé ezeket a csapdákkal telerakott, akadályoktól zsúfolt öblöket.

Pedig végül is itt kellett megszigonyozni a bálnát.

Akkor már a szigony, a tartalék szigony, a robbanó töltet, a kötélhenger ott volt a közelemben előkészítve, a szigonyok dobásra, a kötélhenger letekeredésre készen. A robbanó töltet is a kezem ügyében hevert, csak egy mozdulat, és máris dobhattam a megszigonyozott cet után.

– Legények, csendesebben!... – suttogtam minduntalan hátra, attól félve, hogy a bálna meghallja közeledésünket. – Csendesebben, az árgyélusát!...

Egypárevezős ladikkal is nehéz zajtalanul evezni, hát még az otromba, tízpárevezős, óriási bálnavadászcsónakkal! Recsegnek-ropognak azok a ménkű nagy evezők, ropog a csónak is a feszítő húzástól, a hajóorr alatt bugyborékol a víz!

Köd volt. Nem nagy, de elég arra, hogy kétszáz méteren túl már ne lásson az ember. A többi látnivaló fokozatosan elveszett a ködben.

És egyszer csak észrevettük a bálnát!

Sötét, valósággal feketének ható tömege élesen vált el a víz színétől, egy hófehér, kékesen csillogó jéghegy mellett. Valóban jól sejtettem: a bálna „aludt". Azt is tudtam már az első percben, amikor meghallottam a lélegzetét, hogy grönlandi bálna. Szokásuk, hogy jéghegy mellé „állnak", ott– pihennek kedvükre. "A grönlandi bálna egyébként csakis ott található, ahol jéghegyek úsznak a vízen.

És akkor már azt is tudtam, hogy a Grönlandi Harry van előttünk!

John Savage elbeszéléséből tudtam: koromfekete, sokkal feketébb, mint rokonai. Azoknál a kiadós méretű, öt-hat méteres fej világos, majdnem fehér, Grönland Harry feje – koromfekete!

Noha köd volt, a jéghegy éles tükrözése kimutatta, hogy a bálna feje – valóban koromfekete!

Most sem értem, hogy történhetett: a Baffin-öböl és a Davis-szoros óriási, Savage kapitány közel ötvenéves ellenfele, ez a valóban hétpróbás vén bálnabika miért várt be bennünket? Annyira elmerült a lustálkodásba, vagy talán valóban aludt volna... minden csak így lehetséges, mert annyira közel engedett, hogy ha akarom, megsimogathatom fényes, csillogó, érdes, reszelős bőrét!

De hát sejthetitek, ennél sokkal nagyobb gondom volt: a szigony lehető legjobb, legpontosabb elhelyezése úgy, ahogy azt Kallala tanította.

– Ott, a fej mögötti púpnál, a test első harmadában, jóval az apró szem mögött, oda kell vágni a harpunát! – mondta nemegyszer Kallala.

Hát én odavágtam – mint Van Groove mondaná –, a rézangyalát!

Mi lett akkor, nem hiszitek el. Az a szörnyű nagy test pillanatok alatt eltűnt a víz alatt! Régi szokása ez a grönlandi bálnáknak, Harry sem viselkedett másként. Fejjel lefelé – hét méter hosszú fejjel – rohant a mélybe, oldalában a szigony a kapaszkodókkal együtt, a szigonydobón a kötél és a kötél végén – a *Bonanza* csónakja, benne mi, cetvadászok. Arra nem volt idő, hogy a tartalék szigonyt és a robbanótöltetet az állat oldalába vágjam. Minden azon múlt, mennyire tart a szigony, a kötél, és mit bír a csónak!

Egy óriási rándulás – és nyakig merültünk a hullámokba! A víz átcsapott felettünk, de csak egyszer, mert Harry is megemlegethette a szigony lépését, és attól kezdve nem a mélység irányába igyekezett szabadulni, hanem hol előre, hol hátra – a víz színe alatt!

Legalább hatszáz lóerő dolgozhatott Harry uszonyaiban, így bizony a csónak dióhéj volt a számára. De a csónakban tizenkét ember ült (a kormányos, a vadász és a tíz evezős), s ez a tizenkét ember mindent elkövetett, hogy megszerezze az óriást.

Hét órán keresztül folyt a küzdelem. Hét teljes órán keresztül! Néha olyan iramban rohant a hengerről le a visszatekert kötél, hogy füstölni kezdett. Máskor hajszál választott el attól, hogy egy jéghegy oldalához vágódva, összetörjön a csónak. Nem egyszer, de sokszor a kezemben volt a tőr: elvágni a kötelet, különben végünk van. Ha előrerohant, az evezősök versenyt eveztek, hogy csökkentsék a feszülést – ha hátrakanyarodott,

fordulni kellett és visszafelé evezni. Az utolsó óra volt a döntő: ki bírja tovább?!

Akadt nem egy az evezősök között, aki üveges szemekkel, halálosan kimerülve követelte, hogy vágjuk el a kötelet. Ma már így tennék, de akkor – fiatal voltam, igazi Klaas a javából! Inkább ott pusztulni, de Grönland Harry nem menekül!

Végül is mi győztünk!

A Davis-szoros koromfekete óriása, sok vadász megtréfálója, ott lebegett a vízen, a *Bonanza* csónakja mellett. Oldalt fordulva, szörnyű koponyáját a vízbe lógatva, remegő úszókkal. Még élt, de már erőre nem tellett. Félelmetes, hatalmas, csupa izom farka tehetetlenül remegett. Grönland Harry befejezte pályafutását!

És ekkor jött a kirándulás második nehéz része: megtalálni a hajót, pihent legénységet hozni, hogy a *Bonanza* mellé vontassuk a bálnát. Órákig tartott a keresés, végre meghallottuk hajónk ködkürtjét. A ködön át, tölcsért csinálva tenyeremből, üvöltöttem a hajóőrségnek, hogy megtaláltuk és megöltük Grönland Harryt.

Amikor a hajóhoz értem, sápadt, megdöbbent emberek hajoltak át a palánkon.

– Legények – szólt le a hajómester –, meghalt Savage kapitány. Amikor hírül vittük neki, hogy elejtettétek a bálnát, szívéhez kapott és összeesett! Meghalt.

Így történt, fiúk, így. Grönland Harryvel együtt ment el a másvilágra John Savage kapitány is. Így aztán nem lettem én gazdag, ámbár elejtettem a bálnát. Erről beszél itt ez a szigonyvég, erről, fiúk...

HARMADIK FEJEZET

Justus Cornelis nem pihen – A *Tátra* – Kalózmunka a magyar hajókkal – Zoller Jóska felbukkan – Sikertelen önsüllyesztés – Mi történt Serifosnál? – Gumirádliba ülünk – A jávai negyed – Corpo di bacco! – Egy rendcsinálás és következménye? – Ki ült a kocsma ablaka mögött? – A *Jadran* Amszterdamban! – Albatrosszal nem jó találkozni – Ilyen egy vitorláskikötő – Régi hajónk fedélzetén – Daniló bácsi és a cimborák – Új barátok: Jankó és Csamba – Daniló bácsi újabb titka – A nagy kaland előtt – Suttora a titokzatos hajóeltűnésekről

A Mi Külön Sajtunk, Justus Cornelis végül is megunta, hogy a legénység nagy része a tengerészotthonban kényelmeskedik. A javítódokkban megállapították, hogy a *Jilland* sérülése komolyabb, mint hitték. Az egy hétből, amit a javításra szántak, három hét lesz, és Cornelis intézkedett: a hajó tatarozásából mi is kivesszük a részünket. A fedélzeti építményeket átfestjük. A hajó oldalát is, no, ha telik az időből, az egész hajót, így rendelkezett a sajtképű hajógondnok, Cornelis úr.

Szegecselőgépek dübörgő zajában, elektromos hegesztők és vágók szikrázásában, zúgásában mi is elővettük a vésőt, a kalapácsot, a festékes csöbröket, tenyérnyi ecseteket. Vertük a rozsdát, minden tengeri hajó legszörnyűbb átkát, lógtunk ég és a javítódokk feneke között egy szál deszkán, hogy kiszépítsük a vontatót. Amíg a munkások a hajófenék javításán és a hajócsavar sérülésének kiigazításán dolgoztak, mi, a *Jilland* legénysége mint apró hangyák sürgölődtünk a hajó fedélzetén, oldalán.

A gépházból is kopácsolás, nehéz vasdarabok zuhanása, reszelés, fémvágó zaja hangzott a nyitott fedélzeti nyíláson át. Krooft főgépész vezénylete mellett alkatrészeket cseréltek, javítottak. Ebből is láthatjátok, a hajókon is úgy van, mint odahaza: ha elhatározzák a nagytakarítást, a lavina továbbhalad – a nagytakarítást követi a padló fényezése, végül minden felborul, és megkezdődik a lakás festése! Hát mi is így voltunk. Csak nem akart vége szakadni a munkáknak. Cornelis a haját tépte, egyre a fedélzeten lábatlankodott, ott gurult kövér hasával és még hájasabb ábrázatával közöttünk, morogva, kötözködve, ezt, amazt parancsolva. És nem volt

menekvés! A *Jilland* szárazon állt, kiszolgáltatva magát és bennünket ennek a szörnyű alaknak, aki végre kiélhette hatalmi vágyait. Közben arra is jutott ideje, hogy egyik rágalmazó jelentést a másik után küldje a rotterdami főirodába Jan Mietje kapitány ellen. De Jan Mietje „jól állt", ismert neve volt a szakmában, a vontatóhajózás legjobbjai közé tartozott. Amikor pedig minket kihallgattak, egy ember sem akadt, aki a kapitány ellen vallott volna. Az *Apollinaris*t ott kellett hagyni a nyílt vízen, különben a *Jilland* is elsüllyed! Így vallottunk, és a bizottság is így döntött. Jan Mietje megmaradt, mindössze dorgálást kapott, miért nem jelentette a vállalat központjában, hogy már Cuxhavennél gyanúsnak találta az időt, és mindössze beosztottjainak a véleményére volt kíváncsi. Mintha bizony akkor Rotterdamból más utasítást adtak volna!

Egy napon, már a munkálatok vége felé, valami igen-igen megdobogtatta Ferivel együtt a szívünket.

Kormányoshoz illően, a kormányház oldalát festettem, odabent Klaas bácsi és Damhuis lakkozták a sós víztől lemart, barnára pácolt deszkaborítást.

Árnyék vetődött a kormányház fehér falára, s Horváth első tiszt megszólalt mellettem:

– Oda nézz, miféle hajó közeledik amott!

Régi típusú, hosszúra nyújtott, merőleges orrépítésű, otromba felépítményekkel teletűzdelt hajó közeledett az Ij olajfoltos, mocskos, szénporos vizén. Meredek kéményéből felfelé pipált a füst, árbocán kókadtan lógtak a merevítők, a darutartó fémsodronyok. A tat rúdján piros-fehér-zöld lobogót lengetett a kikötői szél.

Magyar hajó volt, a *Tátra* gőzös!

Egy abból az öt-hat, külországok tengerészei előtt igen rossz hírű kereskedelmi teherhajóból, amelyeket Magyarország magáénak vallott. Egy génuai hajós nagyvállalkozó és néhány befolyásos magyarországi úr rájött arra, hogy igen jó üzletet lehet csinálni, ha távol az anyakikötőtől (Budapesttől), távol minden komoly ellenőrzéstől, adóztatástól, olcsó béren (negyed fizetéssel) felfogadott magyar nincstelenekkel hajóstársaságot

alapítanak. Kimustrált, a hajóbörzéken ócskavassúlyban elárverezett hajókat vásároltak, valamiképpen átjavítgatták, és forgalomba állították! Egyedüli kikötésük az volt, hogy a tisztek diplomával rendelkezzenek, de a fedélzetmesterektől, kormányosoktól, fedélzeti matrózoktól semmiféle szolgálatot, végzettséget nem kívántak! A budapesti ügyvédi irodából – ahol a magyarországi „ügynökség" székelt, és ahová a különböző állás nélküli, fiatal mérnökök, jogászok, egyetemisták bekopogtak, az elkeseredettek és kalandra vágyók már úgy léptek ki, mint a *Kelet,* a *Magyar,* a *Tátra,* a *Kárpát,* a *Honvéd* matrózai, kormányosai, fedélzetmesterei, sőt – kadettjei, tisztjelöltjei! A hajóskönyvek, szolgálati könyvek Budapesten készültek, és teljesen az ügynök-ügyvéden múlt, kinek milyen sarzsival állítja ki az okmányt. A piros-fehér-zöld lobogó alatt működő génuai kalózok a legszívesebben a „tengerész-kadett" rangot adományozták a meglepett állástalannak. Ezzel ugyanis adtak rangot a nyomorultnak, de a ranggal együtt a legkisebb fizetést is (havi másfél fontot), mert a kadett – az a tisztjelölt, akinek minden fedélzeti munkát kötelessége elvégezni! Így azután ezek a magyarnak nevezett hajók tele voltak „kadett urakkal" – ütött-kopott, lerongyolódott, szegény, élettől elkeseredett, botcsinálta hajósokkal. És az ügynök-ügyvéd irodája ontotta ezeket a „máról holnapra tengerészeket", mert bizony egyre fogyott a számuk: Amerika, Dél-Amerika, Ausztrália, Dél-Afrika kikötőiben a „kadettek" többsége kereket oldott. És ezekkel az alkalmi tengerészekkel hajóztak a kitűnő képesítésű tisztek vagy az az egynéhány kalandor parancsnok, aki egy követ fújt a génuai iroda rendelkezéseivel.

1930-at írtunk ekkor. Úgy bizony.

Hosszan néztük a távolodó *Tátrá*t. Láttuk, hogy a túlpartnak irányozza orrát, tehát a szenelőbe áll, a Handels-Kade darui alá.

– Ha végeztél, kimegyünk a partra – mondta Feri –, és átmegyünk a komppal a Handels-Kadeba. Megnézzük a *Tátrá*t, hátha találunk ismerőst.

Ebben maradtunk. De a látogatásra mégse került sor. Előbb látogatott meg bennünket a gőzösről valaki, aki úgy lépett elénk, mintha csak a fényképről, arról a bizonyos Ijmuidenben kellőleg megnézett csoportképről ugrott volna a *Jilland* fedélzetére.

Olyan váratlanul, mint az csakis a tengerész életében lehetséges.

Éppen Klaas bácsi tréfáira figyeltem, gépiesen húzva a kormányház falán a széles ecsetet vagy bemártva a ragyogóan fényes fedőfestékbe, amikor egy igen régen hallott, de jól ismert hang ütötte meg a fülemet:

– Hé, Andrea, szép munkát végezzél!

Pillanatokig mereven bámultam a kormányház kopott falát. Andrea?! Így csak régen és csakis az Adrián, de ott is egyedül néhány cimbora szólított. A fiumei tengerészisko lában és a *Jadran* sóneren. Máshol sehol.

A hang pedig, ha mélyebb, keményebb is, mint annak idején – Zoller Jóskáé volt. A „kövér" Zolleré, ahogy hívtuk őt, életem legénykorának osztályos társát, a derék cimborát.

Lassan, mint aki fél, hogy az álom szertefoszlik, hátrafordítottam fejemet. A javítódokk külső párkányán, sínek, daruk, hajóalkatrészek, horgonyok, hordók, feszítőkötelek tömegében valóban ő állt ott – a kövér Zoller!

Zoller!

De már nem kövéren, hanem majd olyan megnyúltan, mint jómagam, persze megemberesedve, férfiasan, de hát még mindig a régi mosollyal, vigyori képpel. Úgy festett, mint valami orosz kereskedő: szőrmesapkában, térden felüli bagaria csizmában, prémmel szegett zekében. No, ez Murmanszkból jött bizonyára!

Feleúton, a középfedélzet pantry-lejárója előtt találkoztunk. Én igyekeztem lefelé a parancsnoki hídról, Zoller pedig rohant felém a dokk szélén és a bejárón keresztül.

Abban a pillanatban Horváth Feri is előkerült valahonnan, meghallotta a jól ismert hangot.

Az volt ám az öröm, barátaim! Ilyet csakis a tengerész ismerhet. Úgy rángattuk egymást, akárha kócbábuk volnánk, nem számított, hogy ragadtam a festéktől, a míniumtól, a tömítő kittől. Zoller pompás medvegúnyájában úgy csüngött rajtunk, mint a csikóhal az ulvafüveken.

– Ducikám, kövérkém, te vén gazember!

– Fiúk, Ferikém, Andrea, végre látlak titeket!

Klaas bácsi kikandikált a kormányház ablakán, lekiáltott:

– Egy újabb magyar a *Jilland* fedélzetén!

Amikor egy kissé magunkhoz tértünk a viszontlátás mámorában, megtapogattuk a rég nem látott cimborát.

– Talán bizony elhagytad a hajózást, és felcsaptál nagykereskedőnek?

Zoller büszkén nézett végig feltűnő öltözékén.

– Murmanszkban jártunk, ott vásároltam. Meleg, mint a kályha. Eleget fáztam odafönt északon. Bezzeg az Adrián, fiúk, ott meg azért nyöszörögtünk, mert csurgott rólunk a víz!...

Az Adrián!

Egyszerre úgy néztünk egymásra, mint akik álomból ébrednek. És jöttek a kérdések, főleg a múltból felbukkant társunk kérdezett. Mi van Daniló bácsiékkal, Sottomarinával, Suttora bácsival? Mi lehet a *Jadran*nal, és hogy kerültünk erre a príma hajóra?

– Príma? Annak látod? Vontatóhajó.

Zoller a szakember szemével mustrálta végig a *Jilland*ot. – Ezen látni, hogy nem kimustrált ócskaság. Nézzétek meg az én hajómat! Amott áll a túlsó oldalon, a Handels-Kade oldalán.

– A *Tátra?*

– Az hát. Ócskavas a javából. Már csak a rozsdától úszik, én mondom.

– Láttuk, amikor elkocogtatok előttünk. Talán megismertél minket, és azért jöttél át?

Zoller nevetett, szélesen, jóízűen, kivillogtatva fehér fogait, mint annak idején, amikor az Akadémia közös hálótermében tárgyaltuk a lezajlott nap eseményeit, vagy Daniló bácsi hajóján együtt örültünk a hajósinasélet nagyszerű szabadságának.

– Látni láttam, de a fene gondolta, hogy ezen a hajón szolgáltok! De hát valami mégiscsak húzott, hogy idejöjjek. Mert feltűnt nekem a hajó. Mondom, talán ez lesz a *Jilland,* amin szolgáltok. Egy év óta egy sort se írtatok, gazemberek!

– És te? Hát te írtál? Arról se tudtunk, hogy átkerültél a *Tátra* hajóra, mi azt hittük, hogy még mindig a Távol-Keleten jársz a *Magyar* hajóval.

Zoller elkomorodott:

– A *Magyar* elsüllyedt. Még a nyáron. A kínai partoknál.

– Elsüllyedt? – bámultunk. – Tájfunban?

Zoller megrázta a fejét.

– Viharnak vihar volt, de ha rajtam áll, kihozom belőle a hajót. Csakhogy a parancsnok nem akarta!

Az ilyesmi új volt előttünk. Van olyan parancsnok, aki nem akarja, hogy a veszedelemből megmeneküljön a hajó, a legénység, az áru? Ilyen is lehetséges?

Akkor már Horváth Feri kajütjében szívtuk a pipát, öntöttük barátunk poharába a hollandusok italát, a gint.

– Hát ide figyeljetek, fiúk, szebben is eltölthetjük mi az időt, mint azzal, hogy a génuai pénzeszsákok mocskos üzleteiről beszélünk, de hát ezen is túl kell esnünk. Röviden mégis elmondok egyet és mást arról, hogyan él a magyar tengerész az úgynevezett magyar hajókon. Állítom, hogy a *Magyar* gőzös megmenekülhetett volna. Nem volt olyan nagy a vihar, és főleg nem akkora a baj a hajóval, hogy a tenger mélyére kerüljön. De Génuából az volt az utasítása a parancsnoknak, hogy a hajót el kell süllyeszteni a legelső alkalommal, amikor arra lehet hivatkozni, hogy nem volt menekvés, és mindennek a vihar az oka! Így süllyedt el a hajó, gyanús körülmények között a kínai partoknál. Számomra az volt különösen gyanús, hogy a parancsnok és a hajóács napokkal előbb többet volt együtt, mint az általában szokás. És amikor riadóztatták minket, hogy a hajó süllyed, a mentőcsónakokat előkészíteni – esküszöm, az volt az érzésem: ez a két ember, a parancsnok és a hajóács, pontosan tudja, mitől bűzlik a döglött hal feje! Arra az ócskaságra csak kéziszivattyúkat szereltek, s mikor süllyedni kezdett a hajó – a kéziszivattyúk sem működtek, eltömődtek! A szentinákból meg áradt a víz – menekülni kellett! Már akkor éreztem: itt nem babra ment a játék, hanem a biztosítási összegre! Nyilván tudjátok ti is, ilyesmit suttognak már régen a génuai „magyar" cég üzelmeiről. És ha bárki kételkedik a *Magyar* esetében,

most a murmanszki úton, a *Tátrá*nál én voltam az, aki megakadályozta – az önsüllyesztést!

Zoller keserűen nevetett.

Ferivel bámultunk:

– Te? Hát rájöttél valamire?

– De mennyire – folytatta Zoller. – Rájöttem én már akkor, mikor Murmanszkból elindultunk. Amikor tavaly a *Tátra* gőzösre kerültem, változás is történt a sarzsimban. Ott főkormányos voltam, itt én lettem a fedélzetmester. Az elődöm, valamint négy kadett, megszökött, amikor Amerikában rakodtak. Tudjátok, ez is olyan nóta a magyar hajókon, amit gyakran fújnak. Nem szívesen vállaltam a fedélzetmesterséget, a vele járó sok nyűgöt, a gyakorlatlan emberekkel való kínlódást. De ti ismertek, mindenre ráállok én, ha abból békesség lesz. Így lett Zollerból fedélzetmester. Amikor Murmanszkból kitolatott a hajó, megint csak az tűnt fel, ami a kínai vizeken: a parancsnok és a hajóács sokat tartózkodik együtt. A parancsnok a *Tátra* régi parancsnoka volt, de az ács – az elsüllyedt *Magyar* hétpróbás fickója! Akkor elhatároztam, a szentinákat figyelni fogom. Ahányszor csak az időm és a szolgálat engedte, lemásztam a hajó mélyébe megnézni, mi van a raktárfalak és a hajófalak között, a szentinákban. Egy ideig minden rendben volt, azok a csapok, amelyek arra szolgálnak, hogy esetleges baj esetén a tenger vizét a hajóba lehessen ereszteni, kifogástalanul le voltak zárva. Hallottatok már a murmanszki útról? Sok arra a jég, az úszó jégtáblák raja, különösen mostanában, áprilisban, május elején. Feri közbeszólt:

– Jéghegybe ütköztetek?

Zoller kuncogott:

– Azt már nem! Mindössze valamit horzsolt a hajó, víz alatt úszó jégmezőt, esetleg jégpadot, valamit... elég az hozzá: máris riadóztatta a hajót parancsnokunk! Én és még két régi társam igen elbámultunk a riadón. Mondtam is: „Parancsnok úr, még csak nem is zökkentünk, mindössze, ha horzsoltuk azt a micsodát, kár a riadóért!"... De a parancsnok rám kiáltott: „Fogja be a száját, azt már mégiscsak én döntöm el, milyen utasítást tartok

szükségesnek! Azonnal lemegyek a hajóűrbe, hogy megállapítsam, mi történt. Az ács velem jön!" Hát akkor én már pontosan tudtam, mi történik. Nem is tévedtem. Amikor felbukkant a parancsnok – azt kiáltotta: „Minden ember a szivattyúkhoz, felszakadt a hajó feneke!..."

Ha nem Zoller a mesélő, hanem messziről jött tengerész, egy szó nem sok, annyit se hiszek el az egészből. De – minden mosolya, huncut nevetése mellett is – Zoller az igaz szó embere, a becsület, a tisztesség bajnoka. Tanultunk együtt, hajóztunk együtt, de hazugságon soha nem értem.

Feri kicsit hümmögött:

– Te, Jóska, semmi mese nincs itt?

A cimboránk legyintett:

– Mese?... Talán mesének tűnik, ha azt mondom: akár a *Magyar* esetében, a *Tátrá*n sem működtek a kéziszivattyúk! Talán mesének tűnik, ha azt mondom: én és egy jó emberem, bizonyos Jedlicska öreg matróz, nem kínlódtunk az eltömött, igen ügyesen eltömött szivattyúk körül, hanem lementünk a raktárakhoz megnézni, mi van a szentinákkal. Nyitva voltak, ömlött a hajóba a tenger vize! Hát így festett a felszakadt hajófenék, a jégplató vagy mifene pusztítása! Jedlicskával együtt lezártuk a szentinákat, visszamásztunk a fedélzetre, és ott, az elképedt legénység és riadtan futkosó gépháziak előtt kijelentettem a parancsnoknak: „Parancsnok úr, a hajó mehet tovább, a veszély megszűnt. Nem a hajófenék hasadt fel, hanem a szentinák voltak nyitva!"... Ha láttátok volna annak az embernek az arcát! Meg a mellette álló ács arcát! Meg a többiek fizimiskáját!... A riadalomból kacagás lett. Csak a parancsnok nem kacagott. Komoran bement a kajütjébe, egész nap nem láttuk. Ércet hoztunk Murmanszkból, azt rakja ki a hajó a túlsó oldalon.

Zoller arcán felvillant a régi, hamiskás mosoly. Megtömte pipáját, lehajtott egy pohár gint.

– Nem is jelentitek a magyar konzulátuson, mi történt? – kérdezte Feri. – Nyáron a *Magyar,* most meg a *Tátra...*

– Annyi volna az értelme, mintha te most azt mondanád: ripityom! – nevetett Zoller. – Nem, barátocskám, elszoktunk mi attól, hogy a

konzulokhoz forduljunk. Mindig is úgy volt, hogy soha a tengerésznek, hanem a társaságnak van igaza, de mennyivel inkább ez az eset nálunk. Ti ezt nem is tudjátok, idegen hajókon szolgáló emberek. Egyvalamit azért megtettem: kikértem a szolgálati könyvemet! Elég volt ezekből a hajókból. Zoller József hű akart maradni a lobogóhoz, csak hát nem engedték. Felmondtam. Holnap kihajózom, új bárkát keresek!

A poharak összecsendültek. Éljen Zoller, és éljen, hogy összekerültünk!

Horváth Feri szokott szerénységével mondta:

– Miért vagyok a *Jilland* első tisztje, ha nem azért, hogy egy ilyen kitűnő hajóst, mint te, felvétessek? Holnap beszélek Mietje kapitánnyal, de ha kell, akár a Mi Külön Sajtunkkal is, és akkor aztán újból együtt hajózunk, Zoller koma!

Zoller körülnézett. Elismerően bólintott, mint akit igen-igen megragad a látnivaló.

– Rangos kis kunyhód van, Feri! Hiába, okosan tetted, hogy levizsgáztál. Igaz, neked csak egy éved volt, nekünk Andreával – négy. Hát az már nem ment abban a világháború utáni tohuvabohuban. De ilyen kabinja a *Tátra*-féle hajókon a parancsnoknak sincs. – Megszorította Feri kezét. – Köszönöm, hogy hívsz. Hajózzak be hozzátok? Hát az se volna utolsó. Megint együtt, mint annak idején. Hanem tudjátok, mi lenne az igazi?

Kis szünetet tartott. Tudtuk, hogy mi: Zoller szeme a *Jadran* csoportképére meredt. Közbevágtam:

– Daniló bácsival hajózni!

Zoller akkorát sóhajtott, hogy kihallhatták a fedélzetre.

– Akár a világ végére is!

Attól kezdve mi meséltünk. A *Jilland*on tett útjainkról, a legutóbbi tengeri táncról, Sottomarina leveléről.

– Haj, ha tudnám, merre járnak! Utánuk mennék! – merengett Zoller.

Feri körülmutatott a kabinban. A lakkozott falakon, a holland gondosságon.

– A *Jadran* foxlijáért ezt is odaadnám!

... Így kerültünk össze Zollerral, akivel annyi közös emlék fűz össze a múltból. Kihajózott a *Tátra* gőzösről, s egyelőre ő is az „Orániai Vilmos Tengerészotthon" lakója lett, mint ahogy a tatarozás alatt – bár dolgoztunk a hajón – mi is ott laktunk. Búcsút mondott tehát a *Tátra* hajónak, s egyelőre örült annak a kényelemnek, amiben az otthonban részesült. És ezzel mi is elbúcsúztunk a *Tátrá*tól, barátaim, a két világháború közötti magyar hajózás kalózhistóriájának egyik gőzösétől. Nem valószínű, hogy valaha is összetalálkozunk még ezzel az úszó ócskavassal. Főleg azért nem, mert ami nem sikerült a Barents-tengeren Murmanszk és Verdö között, az végül eredményre vezetett jóval távolabb, a görög partoknál, a Kykládokhoz tartozó Serifos-szigetnél. Az eset nagy szégyen volt, és nagy szégyent hozott azokra, akik így csúfolták meg a magyar lobogót. Nem szívesen írom ide, mert nem illő a tengerészhez, hogy olyanokról beszéljen, akik méltatlanok lettek a tengerhez, a hajózáshoz, a kék zubbony becsületéhez. De hát ha már belefogtunk, zárjuk is le, legalább az egyik akkori magyar hajó kalóztörténetét, így történt: Serifos-sziget közelében riadóztatták a hajó személyzetét, mondván, az alsó teret elöntötte a víz, és a hajót el kell hagyni. Ekkor már este volt, a hullámzás erős, de a parancs – parancs, a hajó valóban süllyedt, és a mentőcsónakok végül is eltávolodtak a „süllyedő" gőzös mellől. Annál nagyobb volt a hajótöröttek meglepetése, amikor a sziget fövényéről a reggeli fényben meglátták a *Tátra* hajót – a víz színén és mellette egy másik gőzöst! A *Tátra* nem süllyedt el, a szentinákat titokzatos kezek lezárták – azt a bizonyos Jedlicska öreg matrózt gyanúsították – s mivel ebben az esetben is a szentinák jelentették a „lékeket", hát a *Tátra* tovább lebegett a vízen! Egy norvég hajó talált rá a görög hajnalban, és mivel a nemzetközi jog szerint az elhagyott hajó mindig azé, aki megtalálja, a norvég vontatóra fogta a megdőlt, félig elmerült hajót, és megindult vele Pyreus kikötője felé...

És most menjünk tovább a mi utunkon, barátaim, úgy vélem, erre vártok ti is. Figyeljétek csak meg, miféle meglepetést tartogatott számunkra Klaas bácsi városa, Amszterdam!

Méghozzá a második napon, hogy Zoller felbukkant a javítódokk falán.

A tengerészek szeretik megünnepelni a találkozásokat, az évfordulókat. Mi ezúttal elhatároztuk, hogy megünnepeljük a találkozást és azt, hogy barátunk – remélhetőleg – a *Jilland* fedélzetére kerül.

Az első követelmény az volt, hogy olyan vacsorát együnk, amilyenben se a hajón, se az otthonban részünk nem lehet.

Második követelmény: olyan helyen együk a vacsorát, ahol még nem jártunk.

Így esett a választás Amszterdam jávai negyedére.

Minden nagy kikötővárosnak van valami különlegessége, jellegzetes esti látnivalója. Ez érthető is: ahová hajók érkeznek, oda pénz is érkezik. A pénzt a kirándulók, a turisták, a tengerészek hozzák. Marseille-ben afrikai negyed, Hamburgban középkori alvilág, New Yorkban a harlemi néger negyed csalogatja maga felé a könnyen guruló pénzt. Amszterdamban javai negyednek hívják azt a néhány utcát, ahol a külföldi utas és idegen hajós úgy a nyakára hághat összespórolt pénzének, hogy abból reggelre hírmondó se marad. Mi nem azt akartuk, hogy a pénzünket (amit valóban kemény munkával szereztünk) bolond módra elverjük. Ilyesmire nem vágytunk. Mindössze azt akartuk, hogy jól érezzük magunkat, és lássuk végre a híres negyedet, amiről annyit hallottunk, de utcáira nem jutottunk el. Most itt dokkoltunk Amszterdamban, a hidak és az aszfalt helyett vízzel borított utcák városában.

Amúgy tengerész módra kicsinosítottuk magunkat, nehogy bárki azt vélje, hogy holmi ágrólszakadt teherhajósokkal, onnan is a szenelőkkel van dolga. Feri tiszt, nála nem ment nehezen a szárazföldi átalakulás. Egyszerűen felvette legszebb kék ruháját és az ellenzős sapka helyett városi kalapot, ezzel máris kész volt az úri külső. Zollernak és a magamfajtának már nehezebben ment, higgyétek el. Hónapok óta nem szorította a nyakamat semmiféle nyakkendő, lábamon nem cipő feszült, hanem igen bő, kapcával tömött hajóscsizma. Hajón télen ennél különb viselet nincsen a világon: meleg, mint a kályha, és úgy állsz benne, akár ha a csizmába lennél öntve!

Haj-haj, nyakkendő, cipő!

Öltözködés közben százszor is elmondtam: én ugyan nem megyek abba a

javai negyedbe, nem ettem zabot! Az elkényelmesedett nyak kitágult, a szétterült láb ugyanígy. Az inggallér pattanásig feszült, a nyakkendő fullasztóan szorított, de amit a cipő művelt – az volt ám a gyehenna! És a ruha, a rég nem hordott ünneplő, mint a páncél, úgy szorított!

Amikor az otthon folyosóján Zollerral összeakadtunk, hogy bevárjuk a hajóról érkező Ferit, nem álltuk meg nevetés nélkül. Pontosan úgy festettünk, mint azok a bálba, lakodalomba, mulatságba induló, kikent-kifent, otrombán mozgó tengerészek, akiket a hajón maradók olyan igen szívesen kinevetnek. Nem mertünk lélegzeni, nem mertünk lépni, nem mertünk se jobbra, se balra mozdulni. Arcunkra rá volt írva a gyötrelem.

Zoller engem, én Zollert nevettem.

– Kellett neked cimbalom? – hahotázott keserű képpel a hű barát.

– És neked aranygyapjú! – vigyorogtam én.

A folyosón szembe jött velünk a sebforradásos Hieronimus, az a tengerész, aki a *Mary Celeste*-esetet elmondta.

Hieronimus se állta meg az ősi szólás nélkül:

– Az Úr legyen hozzátok irgalmas, nehogy már most kiszenvedjetek, mielőtt partot értek!

Ebből is láthatjátok, Hieronimus vallásos lélek volt, és nem éppen mentes a károrvendezéstől.

Mire Feri megjött, valahogy csak belerázódtunk a cipőbe, inggallérba, nyakkendőbe, ünneplő ruhába. De azért kikötöttük; sietés pedig nincsen!

– Pénzünk van bőven – uraskodott Zoller –, ha kiérünk a kikötőből, kocsit rendelünk! Én fizetem. Tudjátok, már csak azért is érdemes kocsin menni, mert a járást úgyse ismerjük.

Feri vigyorgott:

– Mert te eddig is kocsiba ültél, ezentúl is kocsiba ülsz, ha ismeretlen helyre indulsz. Hiába, a magyar hajókon tudják, hogyan kell élni a mágnásoknak!

– Nekem ugyan beszélhetsz! – nyögött a cimboránk velem együtt, amikor

lefelé haladtunk az otthon átkozottul meredek lépcsőin. – Beszélhetsz, Feri! De ha nincs kocsi a kikötő kapujában, leülök az első kőre, és ha kell, reggelig várok!

Erre nem került sor. Nem is egy, de több kocsi állt a kapuban – igazi, hamisítatlan, gumiabronccsal ellátott lovas kocsi. Valamikor így hívták: gumirádli. Két jól megtermett lovacska húzta, és ugyancsak megtermett kocsis hajtotta.

– A jávai negyed! – mondta a kocsisnak foghegyről Zoller, mivelhogy ő fizetett.

A kocsis ostorával csettintett, majd hátrafordult:

– Nem akarom megsérteni, mynheer, de innen a kapu elől még másfajta utast nem vittem, csakis olyanokat, akik oda tartottak!

A két lovacska vidáman csattogtatta patkóit az amszterdami aszfalton, a kikötőnegyed tekervényes sikátorain. Mi hárman pedig, hátradőlve a kényelmes ülésben, lassan feledve a cipő, a ruha, a nyakkendő szorítását, élveztük a hűvös, csillagos estét és azt, hogy ha sohase, de most igen hasonlítottunk azokhoz a szerencsés emberfajtákhoz, akiket a kerek földgolyón gazdagokként tisztelnek.

A túlsó partra – lovastul, kocsistul – komp vitt át minket, ami újból megerősítette azt az érzésünket, hogy urak vagyunk.

Hiába no – derült Zoller, és egy hosszú szivarra gyújtott, mert a pipákat odahaza hagytuk –, most már az ördög se mossa le rólunk, hogy gumirádlin mentünk végig Amszterdamon!

Lovaink elkocogtak a királyi palota előtt (60 000 cölöp, fiúk, nehogy elfelejtsétek), átvágtunk a Kalver straaton (ez az ottani Váci utca), megbámultuk a kivilágított Nagy Kanális vízben álló házsorát, ahol századok óta a világ gyémántkereskedelme székel az összes gyémántcsiszolókkal együtt, elkanyarodtunk a Rembrandt-ház előtt, ahol már csönd volt, zárva a kapu, de ahol a kapu mögött egy kis nép óriásának kincseit őrzik, és végül – megérkeztünk.

A javai negyed szélső utcasarkán megálltak a lovacskák.

– Megérkeztünk – intett hátra a kocsis. – Innen arra mennek, amerre akarnak. Itt már minden – Jáva!

A kiszállás újabb felszisszenéseket jelentett. De hát jól akartuk magunkat érezni, így nem tehettünk mást, mint elindultunk. És a járás használt: egyszerre csak-úgy találtuk, hogy a cipő már nem szorít annyira, a nyakkendő sem, sőt, mintha a ruhát jótét kezek kibővítették volna.

Mindenesetre a javai negyed forgatagában nem mi voltunk az egyetlenek, akik igen óvatosan léptek, s általában úgy jártak, mozogtak, mintha karót nyeltek volna. Már messziről üvöltött róluk, hogy tengeren hányódó hajó az otthonuk, és nem egy helyben álló bérház.

– Rólunk meg ők mondják: no né, micsoda tengeri kacsák jönnek ott! – vigyorgott Zoller. – Ámbár meg kell adni, a hadnagy úr igen emberien mozog, meglátszik, kinek jár a rendes kabin és kinek a foxli!

A mi komoly, csöndes Horváth Ferink mosolyogva hagyta, hogy a „kövér" ugrassa. Régen összekovácsolódtunk az öreg Nautica falai között, amikor Feri volt az osztály padronéja, felügyelő öregdiákja és a fiatalok eszményképe.

Tengerész módra, összekapaszkodva jártuk az európai Jáva utcácskáit. Rikító cégtáblák, villanó transzparensek, kirakatokba tett mozgó, lángot nyelő, vigyorgó bábureklámok, mesébe illő, állatalakok, füstöt okádó fazekak, sárkányfejek, magasba nyúló aranypagodák hirdették, mit lehet venni és mit lehet enni Ázsia idepottyantott különlegességeiből. A legtöbb üzletben, kocsmában, étteremben, mulatóban barna arcú, színes selyembe öltözött, turbánnal átkötött fejű javai férfiak, lányok adták el a dohányt, a selymet, a papucsokat, a batikkendőket, s szolgálták fel az ételeket, tették az apró asztalokra a gyűszűnyi ivópoharakat. A különböző színű szárongok (ruhák), az ősi, batikolással készült mellénykék, fejfedők és zajtalan papucsok, az éttermekből kiáradó különös ritmusú, húrpengetős, dobbal kísért muzsika, a szűk utcák levegőjét megülő zöld dohány illata, a százféle fűszerrel készített különféle rizses ételek, halak gőze, erős párolgása – igen messze vitte el az embert, Dzsakarta, Garut tájai felé. Oda, amerre ezen az estén a *Groningen* haladt a vizek országútján.

Azt se tudtuk, mit nézzünk, hova lépjünk be. Az egyik kirakat arra csábította a járókelőt, hogy lépjen be a selyemfüggöny mögé, itt látható a „Wayang Kulit", a csodás árnyjáték, amelynek valóságos szertartása van, és virradatig bámulható. Mellette a másik színpadocska hívogatott: áfából faragott bábuk játéka, a „Wayang Golek", sárgaréz gongokkal és fahangszerekkel kísért gamelang-zenekar kísérettel. Utcai árustól sült halat, lepénykéket vettünk örökös étvágyunk kezdeti csendesítésére.

– Persze ez nem jelenti azt, igaz-e, hadnagy úr, hogy befejeztük esti étkezésünket? – nyelte a tenyérnyi halszeleteket Zoller. – Mert az étvágyam még a régi, bár a pocakból kölyökkorom óta erősen vesztettem! Hé, halárus, ide még egy szeletet!...

Olyan volt ez az északi tavaszba ültetett, néhány utcából álló, selymeket, gyöngyöket, kagylókat, ezüsttárgyakat árusító és agyonfűszerezett ételeket kínáló Jáva (a Szigetek Gyöngye), mint valami panoptikum, ligeti vurstli. Becsapásra és pénzszerzésre alapítottak itt minden boltocskát, kocsmát, éttermet. Ahogy elnéztem a távoli világból idekerült sárga arcú, kiálló pofacsontú férfiakat, lányokat, eszembe jutott a szép javai mondás: „Ha aranyeső hull is idegen földön, és jég apáink országában, helyünk ott van a szülőföldön, mert ott a mi hazánk..." És itt, Amszterdam javai negyedében, valóban hullott az arany, az aranyeső!...

A tengerésznek nem kell sok hajcihő, hogy jól érezze magát. A tengerész egy ideig örül a szárazföld minden apró örömének, még a kerti padnak is, ahová nyugodtan leülhet, és nem ordítják a fülébe: hé, vigyázz, a kormányt vesd ki négy fokkal!... De egy idő után, fura ám ez nagyon, egyszerre csak azt érezzük: elég a szárazból, a mozdulatlanságból s abból, hogy mindig csak házak, házfalak, utcák, lépcsőházak, és sohasem a távlat!

Különös, de engemet ott, az amszterdami vurstliban, elfogott ez a vágy. Ferit ugyanígy, láttam az arcán. Az a sok rikító szín, rohanó emberek, elnyűtt arcok, kiálló pofacsontok, a fojtott, nehéz utcai levegő – arra "emlékeztetett, hogy innen nem messze van a tenger, a távlat, ahol a szabadság dalát zúgják a hullámok.

Akkor már nemcsak a cipő, de az egész látványosság szorított. Zollert

nem, ő még az első szárazföldi napok mámorában élt, mennyei ajándéknak vélte az utcák kövezetét is. És mert így volt, akkor már vagy tizedszer álltunk meg, hogy belépjünk-e valamelyik étterembe, vagy sem. Feri is húzódozott, én is. Rajtunk volt már akkor a tengerészbetegség: el innen – ki a tengerre mielőbb!

– Ha tudom, hogy ilyen fapofával jöttök – hörgött Zoller, amikor újból csak azt mondtuk, hogy ide nem lépünk be –, hát akkor inkább a *Tátrá*n, maradok!

Feri megmakacsolta magát, én is. Az egyik étterem tömve volt, a másik koszos, a harmadik füstös, és akkorka asztalkákkal megtömve, mint a hazai konyhai sámedlik.

Újabb vitatkozások következtek, kölcsönös szemrehányások.

Egy elég sötét utcácska sarkán álltunk, most is emlékszem jól: ilyen utcákat egyedül a kikötőkben látni, de még ott is ritkán.

Az utca mélyéről kiabálás hallatszott, s szaladó árnyakat lehetett látni.

Rendőrsíp hasított bele a sötétségbe, és ugyanakkor elrohant mellettünk egy körgalléros, gumibotos rendőr.

Mi utána!

– Végre történik valami! – ujjongott Zoller. – Gyerünk!

Azokban a percekben felejtettük a cipőt, a ruhát, az inggallért, a nyakkendőt. Ismertük a régi tengerészmondást: ha valahol ordítanak, ott légy, mert soha nem tudod, hátha a társadat verik!

De nem a társainkat verték.

Egy kocsma előtt – csak az avatatlan nem látta – folyt a „rendcsinálás". Néhány fehér köpenyeges, apró pincér, egy igen magas, hatalmas ember meg egy rendőr hajigált ki a kocsma ajtaján több francia haditengerészt! Repültek a kék színű, piros bojtos tengerészsapkák, repkedtek a francia, holland káromkodások és velük együtt időnként egy-egy „corpo di bacco" üvöltés.

– Corpo di bacco!

Ha hajótülök szól, ha a traktor feldörren, akkor vág a fülbe így,

dobhártyarezegtetően a hang.

A franciák láthatóan igen eláztak, nyilván nem fizettek, vagy még verekedést is kezdtek a kocsmában, és abba se nyugodtak bele, hogy kidobják őket. Mindenáron vissza akartak jutni, elfoglalni a kocsmát, ahonnan most egyenként repültek kifelé. A nekünk háttal álló, hatalmas ember, akár a molnárlegények a liszteszsákokat, úgy dobálta vissza az ajtóból a nekivadult franciákat. Az apró pincérek meg a rendőr azon igyekezett, hogy a hatalmas embert védjék a hat vagy nyolc megkergült tengerésztől. De azt bizony nem kellett védeni. Akit megkapott, azt lendülettel felemelte, és dobta a nézők közé, csak úgy nyekkent!

– Corpo di bacco!

Felismertük. Horváth Feri, majd Zoller ujjongott fel:

– Sottomarina!

– Sottomarina!

Ő volt hát, az Adria-vidék legerősebb embere, a sárkányokkal tetovált karú óriás, a *Jadran* sóner vitorlamestere! A nagy levelező!

Ha láttátok volna, barátaim, mi következett ekkor! Az az ujjongás, bömbölő üvöltés és győztes gladiátorokhoz illő kacaj, minden együtt, egyszerre, Sottomarinához méltóan, fenséges pózzal és félelmetes döbbenettel. Egy francia tengerész jobbra, egy balra, egy a középre – mint az elnyekkenő békák! Majd még egy és még egy, amivel az egész hecc pillanatok alatt elintéződött! Tiszta munka volt, meg kell adni. Már búgott is a kikötői rendőrség riadóautója – tálalásra érkeztek, Sottomarina kész vacsorával várta őket.

– Amico, ti lennétek az ördögbe, valóban ti?! – rohant felénk az óriás, fellökve a jámbor rendőrt meg egynéhány bámészkodót. – No, né, ti lennétek? Corpo di bacco!

Hát, lám csak, milyen igaz a mondás: ha valahol ordítanak, ott légy, mert soha nem tudhatod...

Ha a rotterdami kikötőben horgonyzó *Triton* romboló néhány megbolondult matróza nem önt fel a garatra, és a kocsmában történetesen

nem Sottomarina tartózkodik, mint a becsület és az igazság bajnoka, akkor ki tudja, találkozunk-e az európai kikötőknek ebben a dzsungelében, mint amilyen Amszterdam? A levél csak felfedezett minket, mert a postások a világon mindenütt egyformák: nem nyugszanak addig, míg – akár a sarkkörökön is keresztül – el nem juttatják a címzetthez, kiadós detektívmunka árán az összevissza kalandozó levelet. Ijmuidenben így akadt ránk a levél. De Sottomarina azt már bajosan tudta, hol szolgálunk jelenleg, a planéta melyik részén.

És mégis összeakadtunk. Hála a javai negyednek, a szorító cipőknek, Zollerral való vitánknak, a sötét utcának, a *Triton* tengerészeinek!

Az óriási medvekarok egyszerre hármunkat öleltek át.

– Legények, ez ám a találkozás! Ha az öreg megtudja, hogy felfedeztük egymást, kiugrik a bőréből örömében!

Az „öreg" ki lenne más, mint valamikori kapitányunk.

– Daniló bácsi itt van?

Sottomarina hahotázott:

– Itt? A kocsmában? Azt már nem. De amott, arra ni, a kikötőben, ott igen! De nemcsak az öreg, a *Jadran* is ott található!

A *Jadran* a mi vágyva-vágyott hajónk, Daniló bácsi kétárbocos sónere!

– Hol? Itt, Amszterdamban? Valóban? Sottomarina széles ábrázatán vidám táncot járt a nevetés.

– Hát azt hiszitek, hogy hazudok? Én és a hazugság! Hát így emlékeztek rám?

Nézegettük egymást a kocsmacégér lámpájának fényében, a Sottomarinát bámuló emberek csoportjában. Közben odaállt a kikötőrendőrség riadókocsija, és ahogy a söröslládákat a kocsis, úgy rakták fel vagy lökték az autó mélyére az elázott, elintézett francia haditengerészeket.

– Fiúk, megemberesedtetek! – ölelgette Zollert és engemet az óriás. – Te pedig már bajuszt is növesztettél, Franci, mint annak idején a tüzértisztek Fiumében!

Igen, kinőttük a régi gúnyákat, Feri, Zoller, jómagam; Sottomarina azonban a régi maradt. Barna, pirospozsgás arca – a régi arc ám. De mintha oldalt, a halántéknál, fehéredne a haja...

– Én? – derült az Adria legerősebb embere. – Azt nézzétek meg, annak őszült meg a haja!

És a kocsma nagy nyílású ablakára mutatott. Az ablak mögötti asztaloknál többen ültek. Egyvalaki azonban igen-igen feltűnt: okulárával az orrán, az asztallapra könyökölve újságot olvasott az illető, bütykös ujjait a betűsorokon vezetve. No, ezt ugyan nem zavarta sem a verekedés, sem a riadóautó érkezése! Ősz haja, ősz szakálla valóságos erdő gyanánt összefolyt, de a hajból csillogóan emelkedett ki az okuláré és a szakállból a pirospozsgás, krumpliorr.

Az elmerülve olvasó, világi léttel nem sokat törődő valaki Suttora volt, a valamikori fiumei toronyőr, akit szerte a városban és az adriai hajókon mindenki „a kalóz" névvel emlegetett.

És hogy ő volt, a kálóz és egyben a *Jadran* sóner legkomorabb embere, azt abból is sejteni lehetett, hogy az olvasó ember vállán zöld tollbokréta gubbasztott. Megismeritek? Mert mi megismertük, és akkor kezdett csak szívünkben dalolni az öröm.

A zöld tollgombolyag nem volt más, mint – Pallada, a papagáj! A vidám, rikácsoló, mindenfélét összevissza csacsogó, mókázó tengerészmadár.

– Hát kinek ősz a haja, ha nem ennek a vén embernek amott az ablak mögött? – derült meglepetésünkön az óriás.

És amikor eléje álltunk az asztalnál, és tisztelettel köszöntünk: „jó estét, Suttora bácsi" – az öreg felnézett, homlokára tolta szemüvegét, és mit gondoltok, mit tett? Mit tehet ilyen esetben Suttora, aki köztudomásúlag a „jelekből" (akár egy légy röptéből is) nagy önbizalommal jósol, a múltba, a jelenbe és a jövőbe lát. Ugyan mit tett? Elmondom: semmit. Egyszerűen semmit. Ránk nézett, és mint aki még reggel velünk volt, biccentett, rámutatott az üres székekre.

– Hát csak üljetek le, éppen ideje, hogy megjöttetek. – Majd ránézett Sottomarinára. – Hát nem megmondtam, hogy megjönnek a fiúk?

Sottomarina széttátotta száját, mint aki igen nagyot és csúnyát készül mondani, de hirtelen össze is csukta, mint aki észbe kap.

– Mondtad?... Corpo di bacco, valóban mondtad! Mikor is? Tegnap, tegnapelőtt?

Suttora bólintott:

– Tegnap, amikor a csarnokban zöldséget vettünk. Egy zöld bogár szállt ki a karottából. Májusban a tenger mellett, itt, északon zöld bogár! Mit mondtam?

És az óriás valósággal hebegett:

– Te, Suttora, azt mondtad: a zöld bogár azt jelenti, hogy napokon belül olyanokkal találkozunk, akik igen kedvesek nekünk. Méghozzá adriai cimborákkal! Corpo di bacco!

Most Suttora levette a szemüvegét, összehajtogatta az újságot, a zsebébe tette, és ránk nézett. A puliszerű haj és szakállszőrök tömegéből vidáman pislogtak élénk szemei.

– Hogy itt vagytok, megünnepeljük! Magunk között vagyunk, duhaj franciák nélkül, illő, hogy örvendjünk. Pincér, ide két korsó gint – a javából! Én fizetem, Suttora, a kalóz!

Erre már a bóbiskoló Pallada is felébredt. Lehet, hogy nagyot mondok, ha azt állítom: megismert minket. De halkan mondom, így igaz: megismert. Okos szemecskéjével amúgy oldalt sandítva, hol Zollert, hol Ferit, hol személyemet vizsgálgatta. Majd az asztal közepére rebbent, szó szerint elénk lépett, és ahogy azt már nemegyszer láttuk, meghajolt egyszer, kétszer, háromszor, és korrogó, fojtott hangján szólt:

– Jó estét, fiúkák, jó estét! Pallada szeret, jó estét! – szólt, és újból meghajolt, majd meglebbentette szárnyait, s Feri vállára telepedett. Hiába, csak tudja az ilyen tengerészmadár, ki a tiszt, ki nem!

Odatették elénk a korsókat (nem tévedés, barátaim: Hollandiában korsóból isszák a gint!), melléje jóféle ennivalót, gőzön főzött rizst, halacskákat, rákocskákat, polipocskákat, ismerős és ismeretlen tengeri gezemicéket, mártásokat. Zoller szeme túlvilági fényben ragyogott.

– Ha előre tudom, hogy ezért volt a sok szenvedés, gyötrelem, éhség, nyomor, cipőszorítás, jó barátok pimaszkodása, akkor – Szent Ferenchez illően, szót se szólok. Az asztal mellett Sottomarina és Suttora bácsi, az asztalon a konyha tisztes ajándéka, Feri vállán Pallada cimbora és ti ketten, fiúk, hát ez már igen! Szép a világ! Proszit!

Ittunk. Bevallom: sokat ittunk. Örömpoharak voltak, nem szégyen. Egyik a másik után? Igen – egyik a másik után! Talán bűnnek számít olyankor, amikor messze földön jártak messze földön összetalálkoznak?

– De ha megkaptátok a levelemet – dohogott Sottomarina –, miért nem válaszoltatok?! Nem írtam fel a címet?... Olyan nincs, a címet mindig odaírom!... Lenne is zenebona Zengben, ha cím nélkül küldenek levelet!...

És forgattuk a múltat, a jelent, ahogy kitelt tőlünk.

– Mi azt hittük, hogy a *Jadran* valamerre a dél-amerikai partok felé haladhat, és íme, itt horgonyoz a közelünkben! – derültünk abban a vidámító tudatban, hogy már öten, Palladával együtt hatan vagyunk a régi kompániából, és rövidesen együtt leszünk a *Jadran* fedélzetén mindnyájan, kivéve Jokkót, a nagyszerű Jokkót, aki a tenger mélyén pihen...

Főleg Sottomarina beszélt, Suttora szokás szerint hümmögött inkább, és olykor „jósmegjegyzést" tett.

– Tudjátok, amikor úgy két hónappal ezelőtt az öreg azt mondta: összehívni mindenkit, mert indulunk, reméltük, hogy csak előkerültök valahonnan. De se válasz, semmi – hát végül is elindultunk, és most az itteni vitorláskikötőben horgonyzunk. Mit gondoltok, miért? Figyelem, fület nyitni, amico; azért, mert motort kap a *Jadran!* Valódi, százhúsz lóerős segédmotort, hátha szükségünk lesz arra is!

– No de hova mennek, Sottomarina bácsi? – nyugtalankodott Zoller.

Sottomarina és Suttora összenéztek. Még Pallada is rájuk sandított, úgy láttam.

– Hová? Úgy érted, hová?

– Igen – bólogattunk mi is –, merre megy a *Jadran?*

Suttora komoran dohogta:

– Azt mi nem mondhatjuk meg.

Sottomarina megvakarta feje búbját. Amolyan csűrő-csavaró feleletet adott:

– Hát nézzétek... azt mi se tudjuk ám pontosan... ismeritek az öreget... ő az utak nagy tudósa, és mi szó nélkül követjük.

– Ilyesféleként volt akkor is, amikor a kincset kerestük... tudtuk előre, hová megyünk? – duplázott az öreg kalóz.

Horváth Feri vágta ketté a csomót:

– Értem. Erről többet ne kérdezzünk, igaz-e? Ez a *Jadran* titka, és ha mi azt megtudjuk, akkor Daniló bácsitól tudjuk meg. Így van?

Pallada újból Suttora vállán tollászkodott. Most felénk bókolt:

– Jó estét, fiúkák, jó estét!

Sottomarina rátette hatalmas tenyerét Feri vállára.

– Ahogy mondtad, Franci, úgy igaz. Tudunk mi egyet és mást, de hát okosabb, ha az öreg mondja el, mit fundált ki megint a tengeri térképről. Annyit megmondhatunk, amit kifundált: igen jóféle dolog. Nektek való!

Suttora bólintott, fél kézről megsimogatta madarát, és egy banándarabot dugott a vágott csőr közé.

– A régi kapitányok voltak olyanok, mint a mi öregünk. Nem azt nézték, mennyi pénzt lehet szerezni az áruszállítással, hanem azt: mit láthatnak a világban. Mi még ilyen hajósok vagyunk, Turkovich Daniló cimborái.

Sottomarina felemelte a gines korsót.

– Mielőtt innánk, fiúk, megkérdem tőletek: jöttök-e velünk?

Mondanom sem kell, vártuk ezt a kérdést.

Zoller átnyújtotta kezét az asztalon, tenyerét felfelé fordítva így szólt:

– Üssön bele, megyek!

Összecsattant a két tenyér. Zoller sok év után újból a *Jadran* hajósa volt!

Suttora, Sottomarina és mintha Pallada is apró szemecskéivel ránk nézett.

– Nos?... Franci?... Andrea?...

Újból Feri szólalt meg:

– Nem útra szerződtünk, de évre. Én az első tiszt vagyok, Andrea kormányos altiszt. Nem könnyű a helyzet, ismeritek a törvényt. Minden azon múlik, kiengednek vagy nem a szerződésből.

– Már miért ne engednének?! – csattant fel Zoller. Sottomarina elszomorodva nézett ránk.

– Hát akkor ti ugyan nem jöttök velünk...

Feri szokott csendes mosolyával ránézett az aggódó óriásra.

– Nono... én úgy hiszem, megyünk. A hollandusok jó emberek, de érzékenyek. Van egy passzus náluk az idegen hajósok számára: ha valaki kijelenti, hogy nincs tisztelettel a királyi család iránt, el kell bocsátani a szolgálatból. Igaz, ettől kezdve többet holland hajón nem szolgálhat. De hát ezt vállaljuk!

Sottomarina megkönnyebbülten sóhajtott:

– Így nagyon jó lesz, fiúk! Már azt hittem, nélkületek indulunk el. Üsse kő a királyi családot, úgyis ritkán vagytok velük – gondolom –, kimondhatjátok tehát: a pokolba velük!

Suttora oktatóan intett mutatóujjával Ferire.

– De amikor ezt bejelentitek, páratlan nap legyen ám! A páros nap ilyesmire nem jó.

Sottomarina ünnepélyesen emelte fel a gines korsót.

– Most mindenki duplát kap. Annak örömére, hogy a szívetek még mindig a *Jadran*ért dobog. Proszit, legények!

Suttora komoran dohogta a szakálla mögül:

– Kétszer duplát, úgy jó. Az egyszer dupla nem hoz szerencsét.

– Hát akkor legyen kétszer dupla, te vén planétaárus! – kacagott társán az óriás. – Te és a papagájod ugyancsak kitanultátok, hogyan kell még az italból is jósolni! Attól van ilyen jóféle míniumos színe az orrodnak! Igaz-e, Pallada?

És az a valóban értelmes madárkülönlegesség haragosan felrikácsolt.

– Fogd be a pofád, hallod-e! Fogd be!

Tehát a *Jadran* a közelünkben horgonyoz! Az álomból, a vágyból lassan valóság lesz. A kajütben őrzött kép is megelevenedik: a régiek újból összekerülnek, és ha minden jól megy, ha sikerül bebizonyítani a jó hollandusoknak, hogy semmi különösebb vonzalmat nem érzünk a királyi család iránt, sőt... akkor a *Jilland* és közöttünk megszűnik a kapcsolat. És akkor, mint annak idején, újból a szelek szárnyára bízzuk sorsunk, a *Jadran* vitorlái röpítenek majd arrafelé, ahová az „öreg" Daniló bácsi hajózni akar. Ahol kalandok várnak, mint mindig, ha Daniló bácsi elindul megfejteni álmainak egyikét...

Olyan füst volt abban a kocsmában, akárha az Északi-tenger ködét eresztik be az amszterdami éjszakából. Füst, ételbűz, italbűz, agyonizzadt emberek kigőzölgése és olyan csinnadratta az időnként megszólaló harmonikás zenekartól, hogy majd belesiketültünk. De hát együtt voltunk régi-régiek, iszogatva, még danolászva is a muzsikára, hogy:

Tengerésznek lenni jó,
Tengerésznek lenni szép,
Körülötted ott a kék
Tenger és a magas ég!...
Hej, hahó, vén hajó,
Kormányt jobbra, johohó!
Johohó!...

Közben Sottomarina beszélt. Igaz, egyre inkább elakadt a beszédben, egyre többet mondta: „ejnye, hol is hagytam abba", sőt egy-egy szónál megbotlott a nyelve – így: „ha a ha-hajó sü-sü-süly-lyed" – de hát az ilyesmi előfordul az emberrel úgy éjfél után. Elmondta a *Jadran* útját Ragusától Amszterdamig.

– Ragusából indultunk, merthogy ott állt állandóan horgonyon a *Jadran*.

Úgy jöttünk, mint a gőzhajó, de abból is a jobbik fele, a pasaséros. Egyenesen, sehol nem kötöttünk ki, még Gibraltárban sem. Minden simán ment, egyenletes szél, sehol ciklon, mifene, ragyogó szél, jó idő, napfény, de csak a francia partokig... Suttora közbeszólt:

– Ott tűnt föl az albatrosz.

Sottomarina bólintott:

– Ott. És attól kezdve – megkezdődött a tánc!

– Albatrosszal találkozni, ha északnak mégy, és nagy terv elébe, nem jó – dünnyögte papagáját simogatva a kalóz. – Minden gyerek tudja.

– Én ugyan nem tudtam – derült Sottomarina –, de tény: nem jó lett abból. Már Ussantnál megkezdődött a tánc. Mondtuk is az öregnek: kapitány, ebből baj lesz, keressünk kikötőt. De hajthatatlan volt. Néhány nappal ezelőtt, mielőtt bekanyarodtunk volna a Zuider-seere, az volt ám a tánc! Az öregárboc kettétörött, két orrvitorlát elvitt a szél, a reffelt nagyvitorla úgy szétpukkant, akár a léggömb! De bekanyarodtunk, megúsztuk a poklot!

– Mi is – emlékeztünk Ferivel –, nagy tánc volt akkor!

Zoller se akart lemaradni:

– Mi azzal az ócska *Tátra* hajóval kanalaztuk a vizet. Ha elsüllyedünk, a kutya se hiszi el a murmanszki eset után, hogy nem önsüllyesztés volt...

Sottomarina szeme ekkor már gyanúsan kimeredt, és a szavak imbolyogtak, dülöngéltek:

– Az mind se-semmi! A ha-ha-hajó akkor i-i-igazi, ha-ha-ha vi-vitorlás!

Lassanként hajnal lett. Suttora, a kalóz, a vén tengerész az asztalra borulva aludta az igazak álmát. Hátán Pallada szundikált, olykor felpislogott, valamit vakkogott, és újból lehúzta szemzáróját. Sottomarina is pontot tett a mesére. Öreg társa vállára dűlt, és ő is fűrészelni kezdte a kocsma füstös levegőjét. A harmonikazenekar fáradtan húzta a „johohó"-t.

Feri felállt, nyújtózott.

– Zoller Jóska, az öregekkel maradsz. Te már úgyis a *Jadran*ra tartozol. De nekünk menni kell. A soros tisztet váltom, Andrea őrségre kerül. Ha

találkozol Daniló bácsival, mondd neki és a többieknek, hogy a mai napon találkozunk! A mai napon, hiszen hajnal van már...

Zoller utánunk szólt:

– Aztán ne felejtsetek el kikezdeni a királyi családdal!...

...És eljött a találkozás órája.

Mindig melegséget éreztem a szívem körül, ha kikötők kövezetét tapodta a lábam. De az első percek viszontlátásának örömhangulatában különösen akkor vert a szív, ha kitárult előttem a vitorláskikötők látványa. Árboc árboc mellett, a három, négy, öt emelet magasságban lengő keresztrudak, a sónerek „pihentetőn" lógó vitorlái, a magas oldalfalú barkók, a karcsú brigantinok, a lomhának tűnő, óriási ötárbocosok, a kötélerdők sűrű szövedéke, a lengő, libegő zászlók jelzőszalagok, a hajók hasa alatt kotyogó hullámok, a recsegő, nyöszörgő, egymásnak ütődő csonkok – ez az örökös mozgás, élő, lüktető elevenség, lenyűgöző, megható és megkapó látvány. Ilyen helyen könnyű meglátni Columbust és hajóit, a Santa Mariát, a Ninát és a Pintát, könnyű felfedezni az egyik mellvédhez támaszkodó gyerekben Robinson Crusoe-t, vagy észrevenni a zordon Magellánt, amint komoran ballag hajója fedélzetére, hogy indulást parancsoljon.

A vitorláskikötők a jelenben a múltra emlékeztetnek, valamire, ami valóban hősies volt, és hősies most is, s marad addig a pillanatig, míg csak vitorlás hajó úszik a tengereken. Hogy ez az idő még messze van, azt bizonyítják Génua, Rotterdam, Hamburg, Amszterdam, Helsinki, Stockholm, Marseille, Leningrád vitorláskikötői, ahol századok óta pihenőre lelnek a szélhajtotta vándorok, a világ legnehezebb, de mégis legszebb mesterségének sokat szidott, de nagyon szeretett hajói...

Az amszterdami alsó vitorláskikötőt még talán a nagy Ruyter tengernagy idejében az Ij torkolatában, a Zuider-see kijáratánál építették meg. Alig két utcahajításnyira Klaas bácsi otthonától, a Pampus straattól és közel a múltat hirdető erődhöz, a Pampushoz.

Ferivel együtt megálltunk a kikötő szélén, lenyűgözött a csodás látvány. Hiába, a lovaskatona csak lovas marad, ha idővel házmester is lesz belőle. A tengerész, ha vitorláson kezdte a tanulóéveket – élete végéig a szél

hajtotta fehér vászon szerelmese marad. Velem is így van, nem lehet erről tenni. Ugyan hol, merre horgonyozhat a *Jadran?* – néztünk szét a hajók sokaságán.

A mólók mellett, vagy beljebb a vízen, óriási dúcokhoz erősítve, hosszú sora pihent a vitorlásoknak. Volt ott mindenféle hajó, kicsi, nagy. Egy- és négyárbocos, halászbárkák, kopott és új sónerek, keresztrudas szenes barkók, amott a kikötő szélén sportcélokat szolgáló, jó karban tartott tengeri yachtok.

De hol a *Jadran?*

Nem kellett sokáig keresni.

A szépen ívelt, tengeri kígyókkal díszített, hófehér hajóorr már messziről hirdette, merre leljük kedvencünket. De nemcsak a hajó-orr, hanem a kettétörött főárboc is arról árulkodott, hogy ott, a középső móló legvégén horgonyoz egy sóner, amely a távoli Adriáról keveredett ide északra.

Ott van tehát a *Jadran!*

Mentetek már úgy haza, hogy sok éve nem láttátok a régi falakat, és amikor ott álltatok néhány lépésre a szülői háztól, még a lélegzetetek is elállt? Ferivel kettesben ezzel az érzéssel álltunk meg a mólón, és úgy meredtünk a hajóra. Valóban igaz, nem káprázat, nem csalóka álom: az ottan a *Jadran!*

Ott a rézveretes kormánykerék, amit annyit forgattunk, ott a csinos fedélzeti felépítmény, Daniló bácsi kajütjével, amott a hajóorr hullámvédője, mögötte a horgonyszerkezet, s alatta a foxli, sok álmatlan éj, nappal közös szállása.

És senki a fedélzeten. Azazhogy mégis. Valaki ott gubbaszt a raktárfedél tetején. Fiatal legényke, suhanc, pontosan olyan korú, mint annak idején Zoller és én, amikor először léptünk a sóner fedélzetére. A moccó, a hajóinas. Ugyan honnan szerezték? A moccó ölében öklömnyi kutya, kínai öleb, tömpe orrú, zsemleszínű pincsi. Láthatólag ez a tökmagkutyus Lau-Laudon utóda, mert bizony a mi gubancos régi kutyánk már messze jár, valahol ott, ahol a kutyák csak a simogatást ismerik, de az oldalba rúgást nem...

A gyerek felnézett.

Akkor Feri is, én is eltátottuk a szánkat.

Mi ez, káprázat?! Varázslat vagy megdöbbentő hasonlóság?

A legényke Jokkóra hasonlított, vagy talán maga volt Jokkó, az a pompás barát, akivel együtt jártuk az Adriát, és aki ott pusztult el a tengeren, amikor a Püspök-sziget felrobbant! És most itt ül egy igen hasonló valaki, ugyanaz a barna, olajos dalmata arc, koromfekete szemek, koromfekete sörtehaj, tiszta, nyílt tekintet – igen, Jokkó, a régi barát!

Feri átugrott a mólóról a fedélzetre. Utána én. A kutyapalánta csaholni kezdett. A fiú hófehér fogai megvillantak. Kezével Daniló bácsi kajütjére mutatott:

– A kapitány amott várja magukat.

A kutyácska kiugrott a legényke öléből, és úgy tört reánk, mintha azt mondaná: oroszlán vagyok, megeszlek!

Lenyomtuk a kajütajtó kilincsét.

Harsogó kacaj tört reánk! Ott álltak mind egy szálig, a kajütben zsúfolódva, a *Jadran* hajósai.

Középen Daniló bácsi, mellette Szevér, Feri hajóskomája, Guzsik apó, aki egyben ács és smutje is, hátrább Sottomarina és a kalóz, vállán Palladával, a kerek kajütablaknál Gommó, akit majomembernek hívtunk, a szőke Krantz és Zoller, aki már ide tartozott. És Gelletich, a dalmata. A régiek közül hiányzott a valamikori torpedómester, Gáspár Béla és Jokkó, a felejthetetlen társ... No és Lau-Laudon, a hű kutya.

Turkovich Daniló tengerészkapitány a kezét nyújtotta.

– Barátaim, ez ám a meglepetés! Tegnap reggel még nem hittem volna, hogy ma itt lesztek a *Jadran* fedélzetén.

Megöleltük egymást úgy, mint testvérekhez illik. Szevér Ferit, Guzsik apó engemet szorongatott hosszasan.

Hát igen, nagy ünnep volt ez a nap. Közel tizenkét év telt el, hogy láttuk egymást. Tizenkét év. Nagy idő. Daniló bácsi szikár barna arcán talán több

lett a ránc, s a halánték körül a szürke hajszálak megfehéredtek. Szevér, a háromárbocos *Ragusa* bark valamikori kapitánya meglett, középkorú férfivá nőtte ki magát. Guzsik apó a régi apró, de hát: bors és erős. Rajta sem az idő, sem a tenger nem fog ki. Gommó talán még majomszerűbb, még a homloka is merő szőr, és ebben versenytársra lelt Suttorában, a kalózban. A szőke Krantz maradt, mi volt: isztriai-szlovén-osztrák keverék, jámbor, jó ember. Nagyjából mindenki olyan, akár azon a bizonyos fényképen, amit a fiumei Zamboni mester készített rólunk. Még Sottomarina se változott sokat, pedig hát ő idestova a hatvan felé jár már. De hát láttátok, mint hajigálta ki tegnap a kocsma ajtaján a megkergült franciákat! Akiben ennyi erő van, ennyi lelkes erő – az fiatal.

Persze ez a vidám, ünneplő kavargás már nem a kajütben folyt le, hanem a fedélzeten. A kajüt csak arra volt jó, hogy elbújjanak előlünk a hatás és a hangulat kedvéért.

Szevér mögénk mutatott:

– Hát nem veszitek észre az új hajóst, ezúttal az egyetlen moccót? Egyszer, tizenkét éve láttátok őt Zengben, az otthonunkban, de akkor hátul kilógott a kormánylapátja, szoknyát viselt és köténytt. Igaz-e, akarna Jokkó volna... pedig nem Jokkó, de Jankó, ő, a fiam!

A legényke kezet nyújtott, a hófehér fogak kivillantak, nevetett.

– Legalább olyan jó matróz akarok lenni, mint Jokkó volt, a nagybátyám.

Daniló bácsi átölelte Jankót.

– Nehéz útra vállalkoztál, de most már helyt kell állnod. Jankó derűsen nézett a kapitány szemébe.

– Helytállók én, nem kell félteni! Engem már nem tudott anyám odahaza tartani, amikor apa megmondta, hogy indul a *Jadran*.

Suttora bólogatott:

– Jó előjelek között kerültél a hajóra, páratlan napon, szélcsöndben, teljes holdfogyatkozáskor... Hanem nézzetek Jankó lábához. Az az apróság valóban kutya – az enyém, de egyben a hajó kutyája. Pallada, hogy hívják a kisöcsédet?

Az okos madár fülelt. Raktározta a szavakat apró agyának egyik rekeszéből a másikba.

– Pallada, hallod, hogy hívják a kutyuskát?

A papagáj, a sóner közszeretetben álló bohóca, felborzolta tollat, majd rikácsolva elkrákogta ferde csőre között:

– Kamba öcsém... Kamba öcsém...

Suttora mérgesen felfortyant:

– Nem Kamba, de Csamba, te bolond! Nem tudom megtanítani, mindig Kambát mond az ördögadta! Sose volt Kamba, ördögadta!

Sottomarina nem állta meg:

– Te se tudtál jobban beszélni, amikor papagáj voltál! De odavagy azért a kis nyelvbotlásért, Suttora. A kutya így is érti, mindegy neki, Kamba vagy Csamba.

– Nem mindegy – dühöngött Suttora. – A Kamba az semmi, de a Csamba az név: volt egy kínai fűtőnk, arról kereszteltem el a kutyámat.

Sottomarina nem hagyta:

– Lassanként állatseregletet gyűjtesz a hajóra. Van már madarad, most egy kutyád, holnap már fehér egereid is lesznek, holnapután szerzel egy majmot! Kapitány, ez ellen tiltakozom!

Hát igen, így volt ez a *Jadran*on, Sottomarina és Suttora most is úgy marta egymást, mint a kölyökkutyák. Közben Pallada rikácsolt. Csamba ugatott, és a fejünk felett az árbocok csúcsai körül sirályok keringtek. Ha valamelyik hajó fedélzetéről a smutje a vízbe hajította az ételmaradékot, az ezüstszínű madarak vijjogva csaptak le a magasból. Nincsen jobb sirályasztal, mint a kikötő vize.

– Jankó – rendelkezett Daniló bácsi –, perdülj, és hozz poharakat meg egy nagy üveggel az omblavölgyiből!

Áldomást ittunk. Annak örömére, hogy találkoztunk. Daniló bácsi többször mondta:

– Ha összebeszélünk, akkor sem sikerülhetett volna ilyen jól a találkozás!

Szép északi tavaszi délután volt. Erősen tűzött a nap, s már híre sem volt annak a viharnak, amely minapában az Északi-tenger vizét úgy felkavarta. Guzsik apó kirakta a kajüt elé a hosszú asztalt meg a lócákat. Különb helyünk volt itt, mint a kocsmában.

Az asztalfőn a kapitány, körülte mi, a cimborák. Na igen, Pallada se maradt el, ott sétált az asztal közepén, nem törődve könyökkel, karral, kézzel, poharakkal, üvegekkel, dohányosszelencékkel, pipákkal s a Guzsik apó lepényeivel megrakott tányérokkal. A kis Csamba, a kínai kutyus időnként körülrohanta az asztalt és a lócákat. Örült, mert úgy érezte, azok is örülnek, akik az asztalnál ülnek. A mólón megálltak a facipős, buggyos nadrágot viselő, rövid zekét hordó holland halászok és tengerészek. Megbámulták az idegen, törött árbocú, de mégis csinos, gondosan ápolt sónert és a fedélzeten összeülő embereket.

– Holnap beszereljük az árbocot – mondta Daniló bácsi. – Még a héten meglesz a segédmotor. Egy hét, és újból menetképes lesz a *Jadran.* Pótoljuk és kijavítjuk a vitorlákat, aztán felvesszük az árut, és tüstént megindulunk Fär-öer szigetére.

Feri, Zoller, jómagam igen meglepődhettünk, mert Daniló bácsi napégette, tengermarta sovány arcán mosoly futott végig.

– Meglepődtök? Igen, ahogy mondtam: Fär-öerre. Zoller nem állta meg, kibökte:

– Hát én azoktól a hideg tájaktól csak nem szabadulok meg. Lám csak, jó, hogy beszereztem a murmanszki prémgúnyát!

– De kényes lettél, mióta nem láttunk! – mérgelődött Szevér. – Voltál te már jéghideg bórában! Akkor nem féltél a hidegtől?

Sottomarina, a vitorlák örök szerelmese jóízűen nevetett:

– Hagyd, Szevér. Felejted, hogy a fiatal úr azóta gőzösön szolgált, s kazán mellett melegedett, mint a pék?

Lett ám erre kacagás. Zoller, a „kövér" kapkodta a levegőt. Végül Daniló bácsi tett pontot az ugratásra.

– Barátaim, tudjátok, mi jutott imént az eszembe? Sok évvel ezelőtt

ugyanígy ültünk együtt a fiumei Két Napóleonban, akkor is nagy út előtt állva. Azóta a számunk megcsappant, hiányzik Jokkó, és hiányzik Gáspár Béla, aki búcsút mondott a tengernek. Akkor az uszk kincsek keresésére indultunk, most másvalamit keresünk. De hát azt is tudjátok: Daniló bácsi összerakja a hasznost a kalandossal, és mint az előbb mondtam, árut viszünk Fär-öer szigetére.

Kis szünetet tartott, ránk nézett, újonnan jöttékre.

– Miért megyünk oda északra, kérditek magatokban? Igen, a *Jadrant* nem azért vettem annak idején, hogy rajta az északi Atlantikára hajózzunk, mert jobb is, szebb is a hazai vizeken, az Adrián és a Földközi-tengeren, ebben, úgy hiszem, nincs eltérés közöttünk.

Guzsik apó mondta a többség érzését:

– Másban sincs, kapitány. Egy ködkürtbe fújunk mi mindig.

Valaki mellém ült a lóca szélére. Jankó volt, a moccó. Élénk szemével nyelte a látványt: az öregek tanácsát. Igen, annak idején, ott a Két Napóleonban, Zoller és én ugyanígy kuporogtunk a „hajótanács" asztalánál. Ezúttal ennek a kis fickónak az arcára volt írva: boldog, hogy itt lehet, hogy felnőttnek számít. Halad az idő, peregnek az évek...

Daniló bácsi nagy gonddal megtömte pipáját, rágyújtott, szippantott néhányat. A lassan lehűlő, nyirkosodó levegőben vidáman karikáztak felfelé a füstkarikák. Éreztem, most jön a „vallomás". Most tudjuk meg, milyen tervek születtek meg a *Jadran* kapitányának fejében, és miért néznek olyan ünnepélyesen ránk a többiek, akik már beavatottjai a „titoknak". A füstkarikák felrebbentek, Daniló bácsi megszólalt:

– Nos, azt már tudjátok, az első cél: Fär-öer. De miért megyünk oda és nyilván még tovább, esetleg feljebb? A *Mary Celeste* miatt!

Mintha megcsípett volna a bolha, felkaptam a fejemet. Feri ugyanígy, Zollerban is kezdett kapiskálni valami, hiszen az „Orániai Vilmos" lakója volt, a sebforradásos neki is elmondta a különös történetet.

A *Mary Celeste* miatt!

De kicsi a világ, de kicsi!

– Talán hallottátok már az esetet?... – így Daniló bácsi. – Annál jobb, akkor nyílt vízen hajózhatunk. Tehát tudjátok, hogy a gőzös eltűnt, nyoma veszett, és utoljára egy személyszállító Shetlandnál látta. Nyilván azt is tudjátok: különös módon előkerült a kapitány pianínója.

– Tudjuk – bólintott Feri. – De pianíno akad sok, hátha amolyan képzelődés csak, hogy az oslói bútor Artelli kapitányé lett volna. Más pianínónak is leverhették és kijavíthatták az oldalát, mert hogy állítólag ez a legfőbb bizonyíték.

Suttora előrebökte csontos, bütykös mutatóujját, ami nála a szólás jele volt. Így is történt. Suttora szólt:

– Ahol sok a titok, ott sok a kételkedés is. A *Mary Celeste* körül sok a titok. Titok már az is, hogy egy másik *Mary Celeste* hajó, kétárbocos amerikai brigantin, 1873-ban ugyancsak eltűnt. A *Dei Gratia* találta meg, elhagyatva, lógó vitorlákkal, egyetlen ember nélkül! Verekedésnek, küzdelemnek semmi nyoma, a hajó ép volt. Még a mentőcsónakja is megvolt! De soha nem látta senki a brigantin tengerészeit! Már ez is rossz öröksége a *Mary Celeste* gőzösnek. Én nem kereszteltem volna ilyen névre a hajót, az már szent! A baj innen ered.

Daniló bácsi bólintott:

– Suttora fején találta a szöget. Nem okos szerencsétlenül járt hajók után új hajókat elkeresztelni... Ami a pianínót illeti: az valóban Artellié volt. A felismerésnél nem is az a döntő, hogy a vihar utáni sérülést kijavították vagy nem. Ennél fontosabb bizonyíték is akadt. Mégpedig kettő.

Szevér közbeszólt:

– A pianíno fedelének rézfüle, amit a zenerajongó Artelli kapitány maga vett le egy régebbi, kimustrált hangszerről. Ez a hangszer most is Artelliék padlásán áll, a házilag készített rézfül pontosan ráillik régi helyére!

– Még egy bizonyíték volna? – nézett a kapitányra Sottomarina. – Ennél többről nem tudunk.

Daniló bácsi csendes mosollyal tisztogatta pipáját.

– Nem tudok? Az ám, valóban nem tudok többet! De én tudok!

Ezzel benyúlt a zubbonya belső zsebébe, elővette tárcáját és abból egy papírlapot. Ünnepélyesen tekintett végig az arcokon.

– Amit most megtudtok, arról álmotokban egy szót se! Jankó, azt mondja Gommó, hogy te álmodban beszélni szoktál, így van?

A gyerek olyan piros lett, mint az őszi alma.

– Én ugyan nem beszélek álmomban!

Gommó, a majomember vigyorgott. Nem szólt, szerette Jankót. Szevér a fia védelmére kelt.

– És ha beszélsz is, a zengi otthont hívogatod... nem baj az.

Pallada felborzolta szép zöld mellén sárgás tollat, piros bóbitás fejecskéjét berzenkedve felemelte.

– Pallada vagyok, a kapitány!... Pallada!...

– Ha nem viszed el innen ezt a nagyszájú fecsegőt, menten behajítom a vízbe! – mérgelődött Sottomarina. – Még hogy te közbeszólsz, hagyján, de a madarad is egyre pofázik!

Daniló bácsi szeme felvillant, hangja haragos volt, de amolyan műharagos:

– Sottomarina, micsoda hang ez? Pallada harcostársunk; jogosan beszél!

Lett erre nevetés, amúgy tengerész módra: egymás hátba vágása, no látod, Suttora, látod, Sottomarina, mit ér egy papagáj, ha az is tengerész!... Összecsendültek a poharak. Béke lett újból.

Daniló bácsi szétnyitotta a papírlapot.

– Barátaim, bocsássatok meg, de bevallom: amit ide leírtam, azt titokban tartottam eddig. Most, úgy érzem, elérkezett az ideje, hogy felolvassam. Honnan ez az írás? Még akkor kaptam, amikor Livornóban jártam Artelli főnökségénél. Ott lemásolták azzal, amit az előbb mondtam nektek: még álmotokban se beszélni róla. De hát most már beszélhetek, egyek vagytok nekem, kell, hogy mindent pontosan tudjatok, még ti is, barátaim, Franci, Andrea, ha esetleg nem jönnétek el a kutatóútra. Mert az lesz a *Jadran* újabb kalandja, kutatóút! Felfedezni és megtalálni a modern kalózoktól elrabolt

Mary Celeste hajót. És kiszabadítani, ha még élnek, Artelli kapitányt és legénységét!

Megbabonázva néztünk az öregre.

– Hát a *Mary Celeste* nem süllyedt el, és Artelliék élnének? – csodálkozott Feri.

Daniló bácsi hangja ünnepélyesen csengett:

– Barátaim, ha olyan bizonyossággal tudnám, hol a hajó; mint ahogy hiszem, hogy megvan, akkor máris a mienk lenne a felajánlott díj és a dicsőség: megtaláltuk az elveszett, elrabolt, tengeri zsiványok által eltüntetett hajót! Kijelentem: szentül hiszem, hogy a hajó nem süllyedt el, és hiszem, hogy Artelliék is élnek!

Szevér bólintott:

– Mi is hisszük.

– No, most figyeljétek, mi van ide írva – intett Daniló bácsi.

– Amit felolvasok, az másolat. Magam láttam az eredetit legépelve, a *Mary Celeste* pecsétjével ellátva és feladva Bergen városából. Nem gyanús nektek, hogy a pianínó Oslóban került elő, a levél

– Bergenből? Valahogy a norvég partok közelében kell a titkot keresnünk! De nem a norvég partokon, hanem csak a – közelében.

A szikár, finom művű, tudós tengerészarcon megjelent az az átszellemült nyugalom, amit már nemegyszer láttunk Daniló bácsinál.

– Tehát figyeljetek, mi van a levélben! „Figyelmeztetjük a Hajóstársaság vezetőségét, hogy a *Mary Celeste* kutatásáról tegyen le. A *Mary Celeste* elsüllyedt, emberei meghaltak. Se a hajót, se az embereket nem találják. Ha keresik, úgy a *Mary Celeste* sorsára jut az a hajó, amelyik elindul a felkutatására..." Ennyi a levél tartalma, nem több, de leírtam, hogy pontosan tudjam, miként fenyegetnek. Mert persze Daniló bácsi, ismertek, ebből is tud következtetni.

Zoller kételkedőn nézett a papírra.

– Ilyen levelet bárki írhat – ugratásból. Daniló bácsi elmosolyodott.

– Az előbb említettem, hogy a levél Bergenből jött, és a papíron rajta volt a *Mary Celeste* gőzös eredeti stemplijének nyomata! Figyelmedet elkerülte, hogy ezt már előre megmondtam. Két tárgy már biztos a hajóról: a pianíno és a pecsétnyomó.

Suttora felbökte az ujját.

– A kettes szám nem jó! Jó a hármas, a hetes, a tizenhármas. A két utóbbi a legjobb.

– Majd szerez a kapitány tizenhármat-is, légy nyugodt, te planétaárus papagáj idomító! – derült Sottomarina.

– Mindenesetre igen érdekes ez a levél – folytatta Daniló bácsi. – Érdekes, mert először is: a levél írói vagy írója nem akarja, hogy kutassanak a hajó után. Tehát – kutatni kell! Másodszor: ha nem akarja, akkor az azt jelenti, hogy a hajó létezik, szó szerint eldugták valahova! A levelet olasz nyelven írták, ami ugyancsak sokat mond...

– Megvan a hármas szám, ez a hármas! – kiáltott fel boldogan Suttora.

– ...sokat, mert a *Mary Celeste* livornói olasz hajó, személyzete olasz volt, és így a levélíró vagy inkább fenyegető valaki – olasz! A hajópecsét tehát olyan valaki kezében van, aki az eltűnéskor is a hajón tartózkodott, onnan eljött, és mindent tud.

Feri elismerően bólintott.

– Daniló bácsi, tisztelgek, csakis így lehetséges!

Guzsik apó felkiáltott:

– Éljen a kapitány! Daniló bácsi intett.

– Nono, csak módjával emberek. Még ne éljenezzünk. Majd akkor, ha felfedezzük az elveszett hajót. A jutalom – húszezer font, szép összeg. Ennyit tűzött ki a livornói hajósvállalat, ha megtaláljuk a *Mary Celestét*. Megéri, hogy a keresésére induljunk.

Mindenki bólogatott: megéri.

– Meg azután... baráti szálak fűznek Cezare Artellihez is. Tudjátok, úgy voltunk mi egymással valamikor, mint Franci Zollerral és Andreával. Együtt

hajóztunk, együtt tanultuk a hajózás betűvetését. Kötelességem is, hogy elinduljak – a ti segítségtekkel. Én már az első pillanatban tudtam, hogy a *Mary Celeste* esete bűnügy, rablókaland, kalózhistória! Artelli nem az a kapitány, akinek vezetésével, aránylag jó hajózási körülmények között, elvesszen egy gőzös. Barátaim, Artelliéket fel kell kutatni!

Sottomarina dörögte elsőnek:

– Felkutatjuk, kapitány!

Suttora mutatóujja előrelendült.

– A jelek megnyugtatóak. Bizonyítja, hogy a fiúk is előkerültek. A legokosabb az volna, ha holdfogyatkozáskor és éjfélkor indulnánk, amikor majd megkezdjük a kutatóutat.

Daniló bácsi mosolygott.

– Hiába, Suttora mindent tud. Hallottátok, mit mondott a volt toronyőr, a volt kormányos: hogy éjfélkor induljunk. Hát kiengednek az ilyen zárt kikötőből, mint Amszterdam egy vitorlás hajót?... Suttora, Suttora, okosabbat mondjál!... Hanem várjatok csak. Utána Sottomarina is, Pallada is beszélhet, mert úgy látom, mind a ketten erre készülnek. De mondom, várjatok még, utána lehet vitatkozni Suttora jeleiről... Amikor belekezdtem mondókámba, említettem, maradjon titokban ez a levél. Miért? Ismeritek az újságokat, mindent azonnal dobra vernek. Ott a bizonyíték, a pianíno. Mindenütt a világon tudnak róla. A levéllel is így volna. Forgatnák erre, forgatnák arra, és csak megzavarnák a mi munkánkat. Fenyegető levél, nagy port vernének körülötte, újabb bizonyság arra, hogy korunkban is vannak kalózok...

– Hajaj, de mennyire! – sóhajtott Zoller.

– ...erre a *Tátra* esete is bizonyíték, tudjuk. De hát a kalózbanda megijedne, a tengerészeket, ha élnek – megölnék, a hajót, ha megvan, márpedig szerintem megvan, elsüllyesztenék. Barátaim, ezért kell hallgatni a levélről.

Bólintottunk: helyes, kapitány, hallgatunk.

– De még te se beszélj róla, te szószátyár! – fenyegette hatalmas

tenyerével Sottomarina a papagájt.

Most Feri olyasfélét kérdezett, amire nyilván mindnyájan gondoltunk már:

– Miért éppen a *Mary Celeste?* Miért azt szemelték ki a kalózok? Miféle árut szállított?

Daniló bácsi intett.

– Erre már én is gondoltam. Az áru valójában nem különös: vegyes áru volt rajta, svéd acél, nagy mennyiségű dán vaj, közel ezer tonna papír.

– Erre fájt a kalózok foga? – tamáskodott Feri.

Daniló bácsi arcán megjelent a régi, hamiskás, titkolódzó mosoly.

– Livornóban, az Itália-Ócánia Társaság irodájában én is feltettem ezt a kérdést.

– És feleltek rá?

– Feleltek. Hogy Artelli kapitány így jelentette induláskor: acél, dán vaj, papír. És Artelli becsületes ember, annak tartották az Óceániánál. Én is annak tartom, és mégis: úgy érzem, nem az említettek miatt tűnt el a hajó. De azt majd csak akkor tudjuk meg, ha kiderül, kik rabolták el és hová a *Mary Celeste* gőzöst.

Sötétedett. Jankó kiakasztotta a lámpákat. A közelünkben egy hatalmas személyszállító haladt el. Sárga kéményén zöld-fehér-zöld csíkok, a társaság jelei. A Holland-America-Line *Stasendam* nevű gőzöse volt. A hatalmas fekete test gőgösen haladt el a vitorláskikötő előtt. Daniló bácsi felállt.

– A fär-öeri áru miatt a városba kell menni. Két óra múlva megint itt leszek, Franci, Andrea, hogyan határoztatok? Velünk jöttök?

Megmondtuk, hogy már bejelentettük a Mi Külön Sajtunknak: baj van a tisztelet körül, nem vagyunk hívei a királyi családnak. A kis kövér pocakos megijedt. Láttuk az arcán, mi villant át rajta: ez a két magyar talán bolsevik agitátor! Nagyon félnek. Azt mondta – jelenti a központjának Rotterdamba. Ennyire jutottunk.

Daniló bácsi kezet nyújtott.

– A helyetek itt van, a *Jadran*on. Várunk. Ne felejtsétek el: a *Mary*

Celeste eltűnésének titkát nekünk kell kibogoznunk...

A hosszú, nyúlánk figura átlendült a mellvéden, fel a mólóra. Jóval túl volt a hatvanon – mégis olyan fiatalosan mozgott, akár Jankó. A szabad élet, a tenger, az örök optimizmus, a kedvvel való tervezések, a vidám szellem és meleg szív „konzerválták" Turkovich Danilót ilyen pompás, ritka emberré.

A móló közepéről visszakiáltott:

– Indulás legkésőbb három hét múlva! Holnaphoz három hétre!

És eltűnt az árbocok, zsákok, horgonyok, kötélbálák, mólóra húzott mentőcsónakok, hordók és vitorlakötelek tömegében.

Mindenütt égtek már a lámpák, a hajókon, a parton, a stégeken, a töltéseken. Még nem volt itt az ideje a júliusi estéknek, amikor errefelé este tíz órakor – napvilágnál lehet újságot olvasni.

Az öreg smutje, Guzsik apó, aki különben ács volt – de hát a *Jadranon* fontosabb a szakács, mint az ács –, vigyorogva nézett végig a kompánián.

– Hallom a hasak korgását! Ki nem hallja?

Gommó nemcsak azzal tűnt ki közülünk, hogy szőrösebb volt a cirkuszban látott majomembereknél, hanem azzal is, hogy a szög és a vasanyagok kivételével megevett mindent, ami ehető. Ő kiáltott fel elsőnek:

– Olyan ember nincs! Rajta, apó, tálalni! Jankó, elő a tányérokat, s ide a szent babbal, mert hogy bab lesz, ki kételkedik abban?

És megkezdődött a szívet vidító csörömpölés, a pléhtányérok, kanalak, kések muzsikája. A konyha megnyíló ajtaján kivágódott az étel otthonos, szívet nyugtató, vért pezsdítő illata. Igen, bab lesz vacsorára, mint ahogy a vitorlásokon az év 365 napjából 365 alkalommal bab az ennivaló és hozzá dél-amerikai füstölt hús. Bab nélkül nincs és nem is lehet tengerészet, főleg nem vitorlázás. Jól mondta Gommó. Nincs még egy étel, amelyik olyan kielégítően megtöltené a gyomrot, annyira ízes lenne, és olyan vidáman megfőne, különösebb ellenőrzés nélkül, a smutje örömére.

Az asztal közepén ott gőzölgött az óriási fazék tartalma.

A közeli hajókról átkiáltottak a derék hollandusok:

– Jó étvágyat, cimborák!

– Köszönjük, megvan! És nálatok?

– Nálunk is!

– Mit esztek?

– Poricsot!

– Jó étvágyat hozzá!

– Köszönjük!

A porics olyan krumpliféle, kásás étel, hollandus pempő. A *Jilland*on eleget ettük. Akkor már inkább a bab – reggelire is.

Kétágú, szigonynak beillő villával Guzsik apó kiosztotta a füstölt húst, de megjegyezte:

– Aki nekem azt mondja, hogy ez a szakács csizmadia, azt leütöm!

Csamba, a kínai kutyus ott ugrált körülöttünk. Hosszú idő után újból a sóner fedélzetén vacsoráztunk. Ünnepet ültünk, boldog ünnepet!

Amikor gyomrunk minden rését betöltötte a bab meg a füstölt hús, és utána mindenki megkapta a *Jadran*on igen ritkán mért fél pohár rumját, kivéve hajóinasunkat, Jankót, akkor elővettük a *Mary Celeste* ügyét. Forgattuk erre, forgattuk arra. Igen kedvére való volt mindenkinek, hogy kutatására indulunk. Úgy szép az élet, ha zajlik. Daniló bácsi közelében többnyire zajlott. Szevér, Sottomarina, Gommó, Gelletich, Krantz hitték, hogy úgy van: valahol elbújtatták a *Mary Celeste* gőzöst. Suttora kételkedett.

– Nem mondom, dehogy is mondom az öreg előtt, hogy én ugyan nem sok jót hiszek a kitervelt mesékből – dörmögte a kalóz. – Tudjátok, az a fő hiba, hogy a hajó örökölte a régi hajó neve után a bajokat is. Ez már így szokott lenni. Ha a régi *Mary Celeste* legénysége eltűnt titokzatos körülmények között, akkor erre a legénységre is ez a sors vár. Lehet, hogy a hajót megtaláljuk, de az embereket nem.

– Te kuvik, te planétás kuvik – morgott Sottomarina. Suttora beletúrt szakállába, csendesen mosolygott.

– No, majd a végén meglátod, kinek lesz igaza, a planétás kuviknak vagy neked, te kötekedő! Meglátjuk. Mert én, fiaim, sokat láttam, sokat olvastam, világítótorony őre voltam, akadt időm bőven arra is, hogy elgondolkozzam a világ folyásán. Amikor az elmúlt éjjel Sottomarina javában dögönyözte a franciákat, én arról olvastam az újságban, hogy a múltkori vihart megelőző napokban eltűnt a *Calder* gőzös. Jól emlékszem, 1930. április 17-én. És hol tűnt el? Hamburg és Hull között! Elindult Hamburgból, és nem futott be Hullbe, hiába várták! A hajóból roncsdarabokat, mentőcsónakok maradványait találtak a kutatóhajók emberei, de a személyzetből egy lelket sem! Azt hiszitek, nem voltak holmi jelek, amik megelőzték a gőzös tragédiáját? Dehogyisnem. Voltak. Csak manapság ilyesmivel nem törődnek, azt mondják: felrobbant, eltűnt, léket kapott. De azt már nem, hogy miért kapott léket, miért robbant fel, miért tűnt el!

Jankó csillogó szemmel bámult. Mi is hagytuk magunkat ringatni a békés csöndben, fedélzeti nyugalomban Suttora szavaitól.

– Suttora bácsi tud ilyen esetekről? Hajók eltűnéséről, titokzatos történetekről?

– Én ne tudnék? – nézett Suttora, és az álmos Palladát megigazította a vállán. – Hát ki tudna, ha én nem?

Sottomarina hatalmas felsőtestével rádőlt az asztalra. Úgy szívta füstokádó pipáját.

– Beszélj, Suttora – buzdította örökös ellenfelét. – Legalább elalszom!

Mindnyájan kértük. Jankó a leglelkesebben. Végül bólintott a kalóz: legyen.

– De aztán figyelni, hiába nem beszélek. Értitek?

SUTTORA, A KALÓZ, TITOKZATOS HAJÓK TITOKZATOS ELTŰNÉSÉRŐL

– Ha valakinek joga van ilyesmiről szólni, az én vagyok. Hát ki maradt meg a *Petőfi* gőzösről, mint egyedül én? Ismeritek jól a történetet, tudjátok

azt is, hogyan átkozta meg a livornói kikötőben, a kapitány butasága miatt egy kínai árus a szerencsétlen gőzöst! Velem együtt dőlt fel a hajó Szicília közelében – és egyedül én maradtam életben, a többi ott pusztult el nyomorultul! A gőzösből annyi maradt, ni, mint ez a fakanál.

Azokban az években akadt egy-két csinos eset, te tudod, Sottomarina. A *Petőfi*ről még csak tájékozódhattak a hatóságok, hiszen megmaradtam én, és ha az a sok buta hivatalnok csóválta is a fejét, amikor a kínai szemverését mint okot elmondtam, mégis akadt szemtanúja a *Petőfi* tragédiájának. De az *Achilles*ről és a *Klek*ről annyit sem tud senki, mint ez a gyerek, ez a Jankó legény!

Az *Achilles* kihajózott Triestből, áthaladt a Földközi-tengeren, mint minapában mi, és kiúszott az Atlanti-óceánra Gibraltárnál. Négyárbocos bárka volt, Dél-Amerikának vette az útját. Azóta is arra mehet, mert azóta se látták!... Hát a *Klek,* ugyan mi lehet azzal? A magyar-horvát szabadhajózási társaság legjobb hajói közé tartozott. Még én is szolgáltam rajta, mielőtt a *Petőfi*re kerültem. Ismertem minden emberét, a kapitányt, a fedélzetmestert, a kormányosokat, a fűtőket. Egy még komám is volt, Tomaso Celligoi, a húgom férje. Isten nyugosztalja a többivel együtt. Valahol az Indiai-óceánon veszhettek el. Bombay-ban rakodtak utoljára. A *Klek* úgy eltűnt a tengerekről, mint a felleg az égről! Az indulás után két hétig szellő se lebbent az Indiai-óceánon. Hová tűnhettek? Se egy darab fa a hajóból, se egy mentőcsónak, se egy mentőöv?

No, jó, a *Klek* kerek harminc éve tűnt el, nem is volt már vadonatúj hajó. De a 10 000 tonnás *Martha* első útját tette, amikor 1908-ban, Angliából jövet, kifutott Durban kikötőjéből, hogy továbbhaladjon India felé. Nincs ember, aki megmondhatná, mi történhetett az utolsó napon. Pedig egy utas megmaradt az elveszettek közül. Ha Sottomarina erre is azt mondja, hogy a „jelek" badarságok, és azok csak Suttora kócos fejében kavarognak, hát akkor nem érdemli meg, hogy valaha is szóba álljak vele. Ez az utas – tudom, mert az újságok megírták, és én az újságoknak szentül hiszek – bizonyos John Cardigan nevű kereskedő, Durban-ban kiszállt a hajóból. Kiszállt, mert azt álmodta, hogy a hajó süllyed, ő pedig a hullámok között fuldoklik. Olyan erős volt az álom hatása, hogy John Cardigan inkább búcsút

mondott a *Marthá*nak, és veszni hagyta a további útiköltséget, meg hát inkább tűrte azt is, hogy kiröhögjék. Egy-két nap múltával Cardigan úr elmondhatta: soha jobbkor nem jött az az álom! No, Sottomarina, tatod a szádat?!

Vagy gondoljatok csak Orth Jánosra és hitvesére, Stubel Millyre. Ezek a fiatalok nem is tudják, ki volt ez az Orth János. Főherceg volt, derék ember, legény a talpán. Mit bámultok, Zoller, Andrea, Jankó – így, ahogy mondtam: főherceg. Unokaöccse a királynak, Ferenc Józsefnek! De amikor még főherceg volt, János Salvátor-nak hívták. Most is emlékszem, micsoda nagy eset is volt az, amikor híre kelt: a főherceg lemondott nevéről, rangjáról, tiszti sarzsijáról, hogy elvehesse az egyszerű Stubel Millyt! Pedig nagy sarzsija volt: a flotta admirálisa! Én, Suttora, akkor harmadik évemet szolgáltam a flottánál, és csak egy csillagos marsgast voltam. Pedig engemet se ejtettek a fejemre. A főhercegből Orth János lett és egyszerű tengerészkapitány. 1893-at írtak a szolgálati könyvbe, amikor a *Szent Margit* elindult Dél-Amerikába. Orth János volt a parancsnoka, és vele utazott a felesége, aki miatt odahagyott csapot-papot ez a derék ember. A *Szent Margit* is úgy eltűnt az óceán tükrén, mint a *Klek* vagy az *Achilles!*

Azt kérditek, volt-e jel? Volt hát. Nem is egy, de több. Közöttük az is, hogy asszonyt a hajó első útjára ne vigyen magával a parancsnok. Orth János elvitte a feleségét!

Akkora *Don Juan*on szolgáltam, kimustrált kazamata hajó volt, félig fa, félig vas, de úszott még. Egyszer a főherceg eljött meginspiciálni, tehát ismertük őt. Amikor híre kelt, hogy útnak indul a *Szent Margit*on, és viszi a feleségét, vagy harmincan aláírtunk számára egy levelet, hogy az asszonyt hagyja a parton. De hát nem hallgatott ránk! Az emberek legtöbbje már ilyen, még akkor is, ha admirális vagy főherceg. Te is ilyen vagy, Sottomarina, pedig se admirális, se főherceg nem vagy, hogy vinne el az ördög!

No de a hajók, mert van ám ilyesmiből Suttora koponyájában imádságoskönyvre való! Nemhiába olvasó ember vagyok, és okuláréval böngészem az érdekesét. Emlékeztek erre a névre: *Hurricane?...* Amerikai gőzös volt, egyike a legjobban, legszebben épített hajóknak. A *Hurricane* ott járt, ahol az igazi hurrikán, a Nyugat-indiai szigetek mentén, Kuba, Jamaica,

Haiti között, hol a Mexikói-öbölben, hol a Karib-tengeren, hol a bahamai vizeken. Tehát ott, ahol a legszörnyűbb viharok dühöngenek. Nem tudom, ki volt az, aki a *Hurricane* nevet adta a hajónak, de nagy marha volt, az szent. Már előre arra ítélték, hogy jön egy igazi hurrikán és elintézi. Jött is, az a híres, 1927-ben. Kuba, Jamaica, Haiti városaiban a házak fele összedőlt. A vihar központja Jamaica és a Serranilla szigetek közötti részen volt. Két héten keresztül dühöngött az orkán, a tizenkettes szélvihar. És a *Hurricane* ebben az orkánban vergődött! Ilyen eset még nem adódott a tengeren. Előbb a kormánylapát és az egész kormánykészülék semmisült meg, aztán elöntötte a gépházat a víz, majd a másodfedélzetig süllyedt el a hajó. Hogy mi tartotta fel, ki tudja. A rádiós végkimerülésig dolgozott, most is emlékszem, Fred Craingnek hívták. Szegény fiú, szünet nélkül adta a jelzéseket, de hát a mentésről szó sem lehetett. Kingston kikötőjéből és a Pedro Bank szigetének világítótornyából öt alkalommal látták a hajót! Úgy vitte körbe az orkán, mintha falevél lett volna. Kingston kikötője előtt alig fél kilométerre cipelte el a vihar a *Hurricane*-t! A fedélzetig elmerülve, árbocok, kémények, parancsnoki felépítmények nélkül bukdácsolt nagy sebességgel tova a roncs. Akkor már elhallgatott Fred Craing készüléke, nem működött ott már semmi. Amikor vége lett a tornádónak, keresésére indultak. Sehol nem találták, ami nem csoda. Bolond, aki hitte, hogy meglelik. De a legnagyobb bolond mégiscsak az a valaki volt, aki *Hurricane* névre kereszteltette!

Reggelig tudnék nektek ezekről beszélni, cimborák, reggelig! Annál a *Mary Celeste* gőzösnél is az a legnagyobb baj, hogy szerencsétlenül járt hajó nevét adták neki örökségül. Aki ilyesmit tesz, bűnt követ el, én mondom. Lehet, hogy az öregnek igaza lesz, és felleljük a gőzöst, az is lehet, hogy minket fúrnak majd fenékbe valahol, és akkor törhetjük a fejünket, mibe is szaladtunk bele. Ez az, amire nem érdemes gondolni. Daniló barátai vagyunk, megyünk, amerre ő megy, okos ember, bölcs ember, a cimborái vagyunk. De abban már nem hiszek, hogy azt az Artelli nevű kapitányt és a többieket megtaláljuk. A régi *Celesté*ből is csak a hajó maradt meg, akkor ezúttal hogyan is lehetne másként? De hát ezt az öregnek nem mondom el, miért bántsuk meg, ha hiszi, hogy felleli a régi barátot?...

NEGYEDIK FEJEZET

Újból a tengeren – Daniló bácsi hajója – A barátságot semmi nem tépi szét – Búcsúzás a *Jilland*tól – Lőszer a hajón – Mi közünk volt eddig a fókákhoz? – Két gyanús figura – Suttora faggatódzik – Titkok és titkolódzás – A motor újra működik – Csillagok alatt, kormánykerék mellett – A Dogger Bank veszedelmei – Így jeleznek a halászhajók – Nyolcmérföldes horgászzsinór – Jankó megszólít – A szegedi bicska – Palaver a hajón – Daniló bácsi az Északi-tengerről és a tengerek egynémely különlegességéről

A *Vlissingen* ott lebegett a távolban, Ijmuiden külső kikötőjének, a Buitennek bejárója előtt. Az apró hajócska hosszú kéményéből sűrű oszlopban szállt fel a füst, majd alig néhány méterre a kémény fölött megtört, s ráborult a hullámokra. A kis *Vlissingen* és a füst nagyjából együtt haladtak a kikötő felé.

Ez az apró, mokány kis hajó húzott ki minket a kikötő csapdájából, és vitt ki a szabad vízre, hogy ott szárnyainkra bocsásson. A *Vlissingen* jelentette az utolsó szálat a hollandusokkal, emberekkel, szárazfölddel, kikötőkkel, talán hajókkal is. Tudtuk, hosszú idő múlik el – és mennyi minden esemény közben! –, amíg újból meglátjuk ezt a különleges, szélmalmos, tulipánföldes országot. Ezért minden nagy öröm mellett, hogy újból a *Jadran* sóneren szolgálok, valami mégis összeszorította a torkomat, amikor a kis hajó fülkéjéből kiintett a kapitány.

– Hahó, *Jadran,* köteleket elengedni!

A vontatókötelek belehulltak a vízbe, a *Jadran* kormánya oldalt fordult, és az előbbi ellenszél megnyomta a vitorlákat. A *Jadran* ebben a pillanatban önmaga lábára állt.

– Jó utat, kapitány! – integettek a vontató emberei.

– Ahoy, *Vlissingen!* Magunkra maradtunk a tengeren.

– Orrvitorlákat feszítsd! Nagyvitorlát behúzni! Fővitorlát utána! – hangzott Daniló bácsi parancsa.

Mögöttünk az eltávolodó holland partokkal, az egyre kisebbedő házakkal,

darukkal, templomokkal, ijmuideni világítótornyokkal, árbocokkal – megindultunk első célunk, Fär-öer szigete felé.

És felhangzott a vitorlás hajós szívét megdobogtató, muzsikának beillő zaj: a haladás dallama. Az árbocok, elsősorban is az új árboc, megreccsent-roppant, a kötelek között halkan sóhajtozott a szél, a vitorlák percegtek, pattantak, a hajó orra surrogva vágta ketté a hullámokat, s a hajó oldala pezsegve lökte félre a vizet. Mindez együttvéve a vitorlás hajók nótázása! Aki hallotta, és sokszor hallotta, az soha nem feledi, hallani véli még akkor is, amikor már régen búcsút mondott a tengernek.

– Irány: észak-északnyugat! – szólt a kormányhoz Daniló bácsi. – A shetlandi partok.

Szevér és Zoller állt a kerék mellett. Feri meg én váltjuk majd őket.

Zoller odakiáltott hozzám, amikor a *Vlissingen* magunkra hagyott,

– Hallod-e, úgy állok itt, mint régen! Hurrá!

És amikor Daniló bácsi kiadta a parancsot, Szevér csillogó szemmel ismételte:

– Igenis: irány észak-északnyugat. A shetlandi partok. Sottomarina hangja az előfedélzeten pattogott:

– Külső orrvitorlát húzzad, köteleket rögzítsd!

A jól ismert, szürke, széles hátú hullámok lomhán hömpölyögtek felénk. Ezúttal nem fenyegetett az Északi-tengeren olyan váratlan vihar, mint jómúltkorában, amikor pontosan ugyanerre jártunk.

Az árboccsúcsok, a topok felett vijjogó sirályhad kavargott. Madárhoz illően köszöntötték a vizek nagy madarát.

A *Jadran* tehát megkezdte útját, hogy felkutassa az elveszett hajót, a *Mary Celeste* gőzöst!

Végignéztem a sóner fedélzetén. Minden deszka, ami a fedélzetet borította, minden kötélbak, csigasor, kötélfeszítő bika, az árbocon csikorgó vitorlatartó-gyűrűk, a horgonyállás és az első árboc tövében álló hajócsörlő (a capstan), a szivattyúkészülékek karjai, a felfordított mentőcsónak, a kötéllétrák, a felépítmény oldalára kifüggesztett mentőövek, minden, de

minden, ami látható, érzékelhető és sejthető, ismerős volt nekem! A vándor hazaért. Feri, Zoller és én vagyunk ezek a vándorok.

A főárboc (tudjátok: ezúttal a második árboc) topján vígan lengett Daniló bácsi egyéni zászlaja.. Elvégre ez az a hely, ahol a hajóstársaságok, a jachtklubok és egyesületek zászlóit elhelyezik. Ebben az esetben Daniló bácsi volt a társaság, az egyesület és a klub. Így teljes jogában állt kitűzni a topra az egyéni zászlót.

Az ám, most kapok csak észbe, emlékeztek még a sóner méreteire?... A *Jadran* nem a legnagyobb a sónerek között, de nem is a legkisebb. Hammersteinék építették nem is olyan messze innen, a rotterdami gyárban, 1895-ben. De azt, hogy a *Jadran* azokban a napokban töltötte be harmincötödik évét, a legrafináltabb szakértő se találta volna el. Daniló bácsi hajóját úgy tartotta, mint a jó kereskedő a kirakatát – ragyogó tisztán, a legteljesebb rendben. Legfeljebb a díszes, aranyozott tengeri kígyókkal ékesített hajóorr árulkodott, hogy a sóner nem ebben a században épült. Ezek a díszítmények még abból az időből származnak, amikor az adta meg egy ország, hajótulajdonos, kapitány értékét, tiszteletre méltó súlyát, minél inkább kidíszítették a hajót. A huszadik század váltóján már erről letettek, a vas- és a gépkorszak elsodorta ezeket a hívságokat. De Daniló bácsi és vele együtt mi is, igen büszkék voltunk karcsú, tátongó szájú, szigonyok és tengeri füvek között tekergőző kígyóinkra.

Igen, a mi hajónk nem a legnagyobb a sónerek között. De szép hajó, viharálló, derék építésű. Kitett magáért Hammerstein mester, így igaz. Tonnatartalma kerek háromszáz, hosszúsága 38 méter, szélessége 8 méter, oldalmagassága (fedélzetdeszkáig és nem palánkig) 3 méter, ugyanennyi a merülése is. Tudom, az avatatlanok összehúzzák a szájukat: csak 300 tonnás! Amikor ezrekkel dobálódznak a tengereken, és nem százakkal. De ha elmondom, hogy ebbe a „kis" hajóba közel 32 tonna áru fér, akkor meglepődtök, igaz-e?

Ahogy távolodott a holland part, s egyre inkább megkezdte a szabályos, széles hátú, nagy hullámokon az imbolygó mozgást a *Jadran,* úgy rémlettek fel bennem az elmúlt napok apró eseményei. Búcsú a *Jillandtól,* az „úri" élettől, búcsú a derék holland barátoktól, különösen Klaas bácsiéktól, aztán

Tasmantól, a főkormányostól, aki mellett sokat tanultam, Van Groove úrtól, a Rézangyaltól, és akivel az utóbbi időben jóba lettem, a kávéimádó Van Gogh távírásztól.

– Én jól tudom, miért történt az a bizonyos kijelentés mynheer Justus Cornelis előtt – mondta csalódott arccal Jan Mietje, a *Jilland* kapitánya, amikor elbúcsúztunk tőle. – Azért, mert elszerződnék máshová. Ha így találják helyesnek, menjenek. Egyet azonban kijelentek, ilyen rendes helyük, mint amilyen itt volt, bajosan lesz valaha is gőzösön! Én tudom, mert a hajó parancsnoka vagyok.

A Pampus straat 25. alatt már nehezebben ment a búcsúzkodás. Tudjátok, a komolyabb legények, mint Feri, néha körülnéznek olyan tisztes házaknál, mint amilyennek nyilván ti is megismertétek Klaas bácsiék otthonát. Különösen Juliannán akadt meg hosszasabban a szeme. És azt is észrevettem, hogy a piros arcú Julianna inkább tekintett Ferire, mint rám. Pedig hát akkor még én sem voltam vén legény. Akkor ezt azzal könyveltem el, hogy a társam tiszt, én csak kormányos. Ma már tudom, hogy nem így volt. Mindenesetre tény, hogy a búcsúzkodás igen sokáig tartott a Pampus straaton. Valóságos halotti tor lett belőle. Minden ehetőt és ihatót felhordtak Klaasék, s legalább százszor megfogadtuk, hogy barátságunkat nem tépheti semmi sem szét. Az is igaz, hogy Feri főleg Julianna előtt fogadkozott, és ebből az alkalomból többször szorította meg a kezét, mint az Hollandiában divat. Ismeritek nővéreitek szokását, hogy időnként fényképet ajándékoznak valamelyik fiatalembernek. Julianna is így tett: Feri egy fényképet kapott tőle, amit időnként megnézett. Ebből is láthatjátok, milyen nagy jellem Feri, hogy lemondott a *Jilland*on viselt tiszti rangjáról, pontosan, mint a főherceg az admirálisi sarzsiról, s vállalta helyette a *Jadran* főkormányosi tisztét, amit Szevérrel kell megosztania. Vállalta azért, mert a barátság, a becsület, a kötelesség a *Jadran*ra szólította.

Klaas bácsinak igen rezgett a hangja, amikor Klaas mamával és Juliannával a Pampus utca saroklámpája alatt álltak – s búcsúzkodtunk.

– De azt megígéritek, fiúk, első utatok ide vezet, ha visszajöttök a *Jadrannal!*

– Ugye, megígéri? – nézett Julianna a barátomra.

– Minél előbb, annál jobb – könnyezett a kedves jó Klaas mama. Megígértük. Főleg Feri. De hát bevallom, én is. Klaas bácsiékat a szívünkbe zártuk.

És amikor matrózzsákommal átjöttem a *Jilland* kikötőhídján, nyilván utoljára, mint olyan valaki, aki az előbb a hajószemélyzethez tartozott, éreztem, hogy a torkomban kalapál a szomorúság kis kovácsa. Hiába, így van ez: a tengerész múltjának mindig egy-egy fejezetét zárja le, amikor hajót cserél. A fejezet lezárásában ott van a sok közös élmény, küzdelem, harc az elemekkel, amik összekovácsolják az embereket. Akadt egynéhány megemlíteni való esetünk, különösen az utóbbi orkán, amikor bebizonyosodott, derék férfiak szolgálnak a *Jillandon.* Hát ki az, aki ilyesmiről elfeledkezhet? Tengerész sohasem.

Amikor a javítódokk szélére értem, letettem a matrózzsákot, megtömtem a pipámat. A műhelyszögletről visszanéztem. A *Jilland* már a dokk előtt állt, vízen volt újból. A sárga, piros csíkkal karikázott kémény, az újonnan lakkozott kormányház – az én művem, én festettem újra. Valaki felém intett a parancsnoki hídról. Van Gogh volt, a távírász, aki mégis úgy döntött, hogy a hajón marad, így szokott az lenni, az első nagy tánc alatt megindul a fogadkozás, hogy soha többé a tengeren!... De a lélek már viszi a tenger mérgét, amitől szabadulni alig lehet...

De hol volt már a *Jilland,* a Rézangyal, Amszterdam, Klaas bácsiék, Jan Mietje ezekben az órákban, amikor az egyre távolodó, egyre jobban eltűnő partot néztem!... A hajó elejéről Sottomarina híres, bömbölő kiabálása hallatszott:

– Corpo di bacco! Ki az, aki még mindig nem húzza meg a köteleket?! Gommó, Gelletich, Jankó, csürhe, mi lesz már?!... Nem tetű ez a hajó, hadd szaladjon!

Suttora mellettem álldogált kényelmesen, mint olyan valaki, aki velem együtt csak a következő őrségben teljesít szolgálatot. Akkor ő kiabál majd így, mint soros fedélzet- és vitorlamester. Most azonban együtt derültünk az óriás bömbölésén.

— Hallod? – bökött előre a kalóz. – De kinyitotta a szardínialesőjét! Azt hiszi, ha így szájal, attól fürgébben halad a hajó!...

A két árboc közötti raktárfedélen több láda hevert. A ládákat alig egy órával ezelőtt adták be a hajóra az ijmuideni révnél, amikor a *Vlissingen* kötélre vette a sónert. Két hosszabb és négy rövidebb láda volt az utolsó rakomány. Az indulás izgalmában valahogy elfeledkeztünk a ládákról, ott maradtak a raktártetőn.

Egyszer csak hallom Daniló bácsi hangját, hogy szólít a kormánypadról.

Akkor már ott volt Feri is, együtt a sóner „vezérkara", Daniló bácsi, Szevér és Feri, ugyanis mind a hárman végzett tengerésztisztek. Láttam, hogy igen elmélyedve törik valamin a fejüket.

Ahogy odaértem, éppen Daniló bácsi beszélt:

– De ha sehol, akkor hol tartsuk?

A „vezérkar" egymásra meredt, tanácstalanok voltak. Végül is Feri érve győzött.

– Mást nem lehet tenni, mint a kapitányi kajütben elhelyezni. Az ilyesmi, tudja jól, Daniló bácsi, mindig a kapitánynál kerül lakat alá.

– De a *Jadran*on!

Most már Szevér sem engedett:

– A *Jadran*on! Hát nincsenek most már idegenek is közöttünk?!

– Lőszert és fegyvert csakis a kapitánynál szabad elhelyezni – érvelt tovább Feri. – Mit tudjuk, ki akarja hatalmába keríteni?!

– Hát akkor vigyétek be – intett Daniló bácsi. – Ámbár nem vagyok híve a túlzott óvatosságnak. Tudjátok, a kabinom egy kicsit szentély is, de hát legyen... rakjuk be.

Lőszer a *Jadran*on! A hosszú ládákban tehát puskák, a szögletesekben töltények vannak. Jóféle Holland-Holland fegyverek, Mannlicher-rendszerű ismétlők és a hozzá való, ugyancsak príma lőszerek. A *Mary Celeste* felkutatására megyünk, tehát fel kell fegyverkezni, bármennyire is áll az, hogy nem kenyerünk a háborúskodás. De úgy lehet, kalózokkal, elkeseredett

brigantikkal kerülünk szembe, fegyverekre szükségünk van. Ámde olyan békés hajó, mint a *Jadran* sóner, mégsem vihet csak úgy, a maga kedvére egy nyaláb puskát, több láda lőszert! Ezért gondolt arra Daniló bácsi – a célszerű és a romantikus örök összeegyeztetője –, hogy a *Jadran* ebben az esetben nemcsak áruszállító, hajó, hanem fókavadászhajó is! Bizony, ha minden jól megy, és futja az időből, meg a hajókutatás engedi, nem utolsósorban pedig ha a fejünk is meglesz addig, az északi szigeteken felcsapunk fókavadásznak! Így jegyezték be a *Jadran* útját, ezért, ha bemegyünk egy kikötőbe, s ott megkérdik, van-e lőszer, fegyver, ilyesféle, nyugodtan mondhatjuk: van, itt az írás, a *Jadran* fókavadászhajó.

– Ami igaz is, barátaim – mondta néhány napja Daniló bácsi –, mert ha leszállítjuk az „alibi-árut" Fär-öernek, s megkezdjük a *Mary Celeste* felkutatását, akkor csakis a fókavadászat ürügyén közlekedhetünk. Mert az a gyanúm, hogy az északi szigeteken, a Lofotoktól Jan Mayenig, vagy a norvég partok rejtekeiben kell keresni Artelli hajóját.

Fókavadászat! Nem utolsó valami, meg kell adni. Igaz, sok közünk még eddig nem volt a fókákhoz, mindössze annyi, hogy az Adria egynéhány szigetén él hat vagy hét fókapár, és azokból már majdnem mindegyikünk látott egyet vagy kettőt. Sottomarina a legtapasztaltabb vadász közülünk, mert egyszer rálőtt egy fókára Busi kék barlangjának bejáratánál.

– De nem találtam el – mesélte néhány napja az óriás –, mindössze rettentően nagyot durrant a puskám, mert a barlang szája előttünk volt. Attól úgy megijedtek evezőtársaim, hogy majd a tengerbe vesztem! Pedig az még abban az időben történt, amikor a *Narenta* ágyúnaszádon szolgáltam.

Hát ennyi közünk akadt a fókákkal. Reméljük, ha szerencsésen felérünk, túl a sarkkörön, bővebb tapasztalatokra teszünk szert, mint eddig.

– Nincs annál jobb szőrme, mint a fókáé – lelkesedett előre Szevér. – Az első fóka, amit elejtek, anyádé lesz, Jankó, neki visszük. Már ha a kapitány megengedi.

Daniló bácsi mosolygott. Ő ne engedné meg? Hát van valami, amit ne adna oda első kérésre az embereinek?...

Beraktuk a ládákat a kapitány kajütjébe, ahol bizony most már mindössze

annyi hely maradt, hogy Daniló bácsi a fekhelyhez húzódhatott és még egy ember a navigációs asztalhoz. Ez az asztal jelentette a *Jadran*on a navigációs fülkét (térképszobát) és a rádiófülkét. Az asztalka alsó része volt a térképtár, az asztallap a kiszámítótábla, a felette levő polcon helyezték el a hajózási szakkönyveket, ott ketyegett a kronométer (a világ legpontosabb óraszerkezete), mutatta az időjárás változásait a légsúlymérő, a kerek aneroid, itt függesztette fel Daniló bácsi a szextánst (a prizmás helymeghatározót), és itt lelhettétek, de már nem az asztalka felett, de az asztalka mellett a patent-logg (óraműves sebességmérő) ládikóját. Ezekről a műszerekről tengerésznaplóm első részében* bőven került szó, mint ahogy arról is, mi is az a sóner, és így milyen a *Jadran,* ezért – mivel arra buzdíttok, haladjunk csak tovább – elkerülünk minden ismétlést.

[* Dékány András: *Matrózok, hajók, kapitányok* (A Móra Ferenc Könyvkiadó kiadása. 1958)]

Mire a kajütben végeztünk a ládák elhelyezésével, és újból kiléptem a fedélzetre, már csakis látcsővel lehetett úgy-ahogy kivenni a távoli partokat. A *Jadran* tengerikígyós, hófehér orra előretört az Északi-tenger közepe felé... irány: észak-északnyugat, miként azt a kapitány rendelte.

Hollandiát már eltakarta előlünk a távolság és a köd.

Zúgva, a sebesség dalát dudorászva törtetett előre karcsú kétárbocosunk a tenger szürkészöld, néha üvegszerűen áttetsző hullámain.

– Corpo di bacco!... – lehetett hallani Sottomarina hangját, de mind ritkábban, ami azt jelentette, hogy a *Jadran* egyenletesen, a lehető legjobban kihasználva a szél erejét és leküzdve a víz ellenállását, haladt a megadott irányba.

– Ha így haladunk – dörzsölte kezét Szevér –, akkor éjfélre elérjük a Dogger Banket.

Zoller még mindig kerek és még mindig fényes arcán átszellemült vigyorgás jelent meg. Akárcsak abban az időben, amikor a fiumei öbölben mint a tengerészeti akadémia növendékei a *Klotild* gőzösöcskén navigáltunk – úgy szólt hozzám a társam:

– Ezt is megértük! Ha Anton úr most lenéz onnan a magasból, és meglát

minket, tudom, azt mondja: csak összekerültetek ti, ördögcimborák, ha senki sem akarta, akkor is!

Bizony, bizony összekerültünk. Ha valaki mesélné, kételkednénk. Mese és mégis – igaz.

De hát most már szóba kell hoznom valamit, akár tetszik, akár nem. Talán nem kerülte el a figyelmeteket, hogy a lőszerládák és a puskák berakása előtt Szevér olyasmit mondott, hogy idegenek vannak a hajón, jó lesz tehát vigyázni. Idegenek a *Jadran* fedélzetén? Bizony így van, így történt. Idegenek közöttünk, a régi cimborák között! Alapjában véve szégyenkezve írom ide: Daniló bácsi nagyszerű tengerész, pompás hajós, nagy tudósa a tengernek, a hajózás tudományának, históriájának, azonfelül kitűnő ember, derék parancsnok, de.... de, elő hát az igazsággal, van egy hibája, nagy hibája: hiszékeny az emberekkel szemben! Ő, aki játszi könnyedséggel bogozza az emberi rafinériák pókhálóját, könnyen beugrik a szélhámosoknak, a csirkefogóknak, mert Daniló bácsi a lelke mélyén nagy gyerek, és képtelen elhinni, hogy őt szemtől szembe bárki is becsaphatja. És főleg azt nem hiszi el, hogy tévedhet, csalódhat abban, akiről azt állapítja meg, hogy az illető becsületes ember.

Így történt azután, hogy parancsnokunk az indulást megelőző napokban a hajó fedélzetére hozott két olyan embert, akiket mi gyanakodva fogadtunk. Igaz, az északi útra valóban szükségesnek tűnt a *Jadran* személyzetét kibővíteni. Főleg olyan matróz kellett, aki érti a motor kezelését. Mert bizony egyikünk se konyított a motorokhoz. Holott a motorra szükség lehetett azon az istenverte ködös, jeges, áramlásoktól veszélyes vidéken, mint amilyen az Északi-sarkkör szigetvilága. A *Jadran*ra még Ragusában felszerelték a hajócsavart, a propellertengelyt, és a kabinok alatti raktárban elkészítették a motorházat. Amszterdamban nem kellett mást tenni, mint a kis méretű, olajfűtéses motort beszerelni. Amikor mindez megtörtént, Daniló bácsi úgy döntött, hogy olyan embert kerít a hajóra, aki érti az ilyen motorok csínját-bínját.

– Majd együtt megyünk el a matróz-ágenshez, és kiválasztjuk a legmegfelelőbbet – mondta Szevérnek és Ferinek, amikor szóba került a létszámemelés.

Annál nagyobb volt a meglepetésünk, amikor egy délutánon látjuk ám Daniló bácsit közeledni a vitorláskikötő mólóján, mellette – jobbról és balról – két tengerész formájú emberrel.

– Az egyik alighanem az új cimbora – gyanakodtunk.

A gyanú alapos volt: nem az egyik, de mind a kettő az volt. Amikor a fedélzetre értek, Daniló bácsi így mutatta be az idegeneket:

– Scaramanga matróz Polából, Engelmann hajógépész Hamburgból. Elválhatatlan jó barátok. Engelmann csak úgy jön hozzánk, ha Scaramanga is jöhet. Miért ne jönne? Van hely bőven a *Jadran*on, hiszen elkel a segítség olyan vizeken, ahová mi megyünk. Engelmann lesz a motorkezelő, Scaramanga Suttora mellé kerül, úgyis kevesebb embere van, mint Sottomarina csoportjának.

Suttora valamit dünnyögött a szakállába, hogy ő megvan így is...

A két alak váratlan érkezése vagy mi okozhatta, de tény: valósággal megnémultunk, amikor parancsnokunk befejezett tény elé állított minket. Csak bámultunk, de egy mukkot se szóltunk. Legalább egyvalaki nyikkant volna amúgy tengerész módra, de hát nem. A regula és a meglepetés elvette a hangunkat! Így aztán a két idegen szépen lerakta a holmiját a foxli legmélyén, mint akik odahaza vannak.

Óriásunkat, Sottomarinát kivéve, akit bátran Daniló bácsi mellé ragaszthattunk emberismeretből, egy sem akadt a fedélzeten, aki azt mondta volna: de kedvemre való ez a két fickó. Még a kicsi Csamba kutya se tűrte a közelségüket, simogatásukat. Tömpe képén felgyűrődött a pofalebernyeg, és vészes morgásba kezdett, ha meglátta a közelben Scaramangát vagy Engelmannt.

A németet hosszúra nyújtotta a természet, csontos, kancsal tekintetű, arca állandóan borotválatlan, olajos volt. Mosolyt nem lehetett látni rajta, mindig búval bélelten kullogott a fedélzeten, vagy ült közöttünk étkezés idején. Mintha Hamburg minden gondja-baja az ő vállát nyomná. Scaramanga, a cimborája, pontosan az ellentéte volt: alacsony, kövérkés, bár piszkosnak igen piszkos, de beszédes, mint Pallada. Egyre vigyorgott, és egyik rossz viccet a másik után igyekezett elsütni.

A német azt mondta magáról, hogy hajógépész, s a papírjai valóban ezt tanúsították. Az olasz papírjai szerint, „öreg matróz" volt, ami szintén lehetséges, de azt az első pillanatban megállapítottuk, hogy vitorláson még nem szolgált.

– Világéletemben gőzösön jártam – bizonygatta az első este, amikor vacsoráztunk, és a *Jadran* népsége belefogott a faggatásba. – Főleg dél-amerikai hajókon jártam. Ismeritek a Montevideo-Dakar járatokat? Ott szolgáltam, Engelmann is. Onnan a mi barátságunk. Csak úgy szerződünk, ha együtt lehetünk, így azután nem könnyű hajót kapnunk, mert hol a gépész kell, és ugyanakkor nem kell matróz, vagy fordítva. Ezért is jöttünk ide Amszterdamba, mégpedig tegnap Doverből a hock-van-hollandi hajóval, mert úgy hallottuk, hogy itt nagy konjunktúrája van mindenféle hajós mesterségnek.

Suttora előrebökte bütykös ujját, és halkan füttyentett, ami nála a legnagyobb fokú meglepődés jele.

– Tegnap jöttetek? A délutáni hajóval?

Scaramanga érezte, hogy valami nincs rendjén, de kedélyesen kivágta:

– Délután hát. Csak az az egy járat van.

Suttora csóválta a fejét, vonogatta vállát.

– Ha mellettem valaki elmegy, azt én megnézem. Tegnap ott könyököltem a piren, amikor befutott Doverből a hock-van-hollandi gőzös. Gondoltam, lesz rajta ismerős, merthogy sokat jártam a világban. Nem volt. De titeket se láttalak a kikötőhídon lejönni. Néhány házaspár szállt ki, diákok, olyasfélék.

Kis csönd támadt. Engelmann olyan közömbösen falatozott, mint akinek semmi köze nincs a bőbeszédű Scaramangához. Mondom, Hamburg gondja ülhette a lelkét, mert egy szó nem sok, de annyit se bökött ki társa védelmére. Csak kanalazta a babot, mint aki hetek óta nem evett.

– Sajnállak, cimbora – kedélyeskedett a polai –, sajnállak, hogy hiába töltötted ott az időt, és nem leltél ismerősre. Tudom, milyen dühítő az ilyesmi, én is kedvelem az ilyen nézelődést. Örül a szívem, ha fellelek egy régit, és akkor jólesik egy pofa rum! Nos, könnyítek rajtad, hogy miért nem

láttál minket. Azért, mert – tegnapelőtt jöttünk, csak nem akartam mondani, higgyétek, milyen kapósak voltunk. No, mindegy, nem úgy sikerült, mint terveztük, igaz-e, Engi?

Derűsen oldalba bökte társát, aki csak hümmögött, s ette tovább a babot.

– Ez ugyan nem szól, ha ehet – hahotázott Scaramanga. – Figyelmeztetem a smutjét, hogy mától kezdve duplán főzzön, mert Engelmann gépész van a hajón – a tízezer yardos hosszútávú evő!

Hogy mi lehetett az igazság Engi és Scara (így dédelgették egymást) holland földre való érkezéséből, máig sem tudom. De az tény, hogy a hosszúnál lelkesebb, nagyobb étvágyú evőt én még nem láttam. Pedig elhihetitek, a tengerészek nem gyomorbajosak, és náluk az a nóta járja: a hajózáshoz kettő kell – vagy szél, vagy gépi erő, a matróz erejét pedig csak egyvalami hajtja – a sok étel! De ez a komor pofájú Engi minden azóta látott és ismert nagyevőn túltett!

De ha Suttora belekapaszkodott valakibe, azt bajosan engedte el: Ő se volt valami bőbeszédű, sőt szófukarnak ismertük, de ha úgy érezte, hogy valami miatt itt az idő, és beszélni kell, akkor megoldódott a nyelve. Mint ezúttal is, amikor bulldog módján rácsimpaszkodott Scara mesterre.

– Azt mondtad, hogy polai vagy – faggatódzott Suttora. – Mi az Adriáról valók vagyunk, onnan jöttünk, oda megyünk vissza, ha végeztünk az áruszállítással és a fókavadászattal, mert hát az a célunk. No de te polai vagy... ugyan merre ott a lakásod?

Lehet, hogy nem vette észre senki, de láttam, az olasz egy pillanatra elvesztette derűs mosolyát. Csak egy pillanatra. Simán peregtek a szavak:

– Persze hogy polai vagyok, mert ott születtem. Ha az ember valamilyen városban születik, és kérdik tőle, hová való, hát megmondja. A parancsnok kérdezte, meg hát a könyvemben is az áll – Pola. De gyerekkoromban elkerültem onnan, nem emlékszem én Polának egyetlen téglájára sem!

Sottomarina vette védelmébe a két idegent, mert ő már ilyen: akit megszorítanak, annak az oldalára áll.

– Hagyd már, Suttora, a faggatást! Alig tették be a lábukat a hajóra, máris

úgy érezhetik magukat, hogy bíró előtt ülnek.

– Én ugyan szívesen felelek – bizonygatta Scaramanga –, kérdezzetek. Nincsen nekünk semmiféle titkunk, szegény hajósok vagyunk, mint nyilván ti is, elegünk volt a déli vizeken, eljöttünk ide feljebb, hogy talán jobb sorunk lesz. Nincsen nekünk semmi titkunk, semmiféle rejtenivalónk. Az, hogy se puccos ruhánk, se fényes lakkcsizmánk, az még nem a mi hibánk. A sors több pofont adott, mint simogatást, azért is jutottunk ide.

És ezek a szavak lecsendesítették lázadó szívünket. Végtére is: miért ne lehetnének becsületes emberek, ha a küllemük olyan visszataszító is? Erre gondoltunk, amikor Scaramanga bánatosan mondta: „a sors több pofont adott..."

Még Suttora is lekókasztotta fejét. Ejnye, ejnye, ha tényleg így van. Az öreg kalóz valósággal dadogott:

– Ugyan már, azért ne vedd sértésnek, hogy faggatunk. De tudjátok, egy ilyen sóneren egy családba tartozunk, nem úgy, mint a gőzösökön. Jó tudni, ki honnan hogyan került hozzánk.

És ezzel úgy tűnt, hogy békesség lesz közöttünk, bár – a csuda vinné – Daniló bácsi ezúttal választhatott volna kedvünkre valóbb társakat is. Azt mondta ugyan, hogy nem választhatott. Az úgynevezett „matrózbörzén", a főpályaudvar mögött, parancsnokunk állítása szerint alig akadt egy-két jelentkező. Vitorlásra meg ezen a kettőn kívül senki.

– Azért is csaptam le rájuk – bizonygatta Daniló bácsi –, mert ha húzom az időt, és megvárom, amíg Szevér meg Franci is nagy nehezen előkerül, addigra ezek is elszerződnek, így inkább azt mondtam: gépészt keresek, de ha matróz is jön vele, üsse kő! Mondom, rád gondoltam, Suttora.

Hogy Daniló bácsinak ez a lépése milyen nagy könnyelműség volt, azt csak később tapasztaltuk. De hát erről majd a maga helyén, mint az egyszeri ember mondta.

Így esett, hogy a *Jadran* személyzete megszaporodott.

Engelmannt nem sokat láttuk. Egyre lent szöszmötölt a motornál, a kajütök alatt. Onnan hallatszott köhécselése, a kalapács és a reszelő zaja. Csak

akkor bukkant elő, amikor enni lehetett. Ilyenkor közénk telepedett, de a beszélgetésben nem vett részt. Scaramanga, ha végzett az őrséggel, azonnal kereste az ő Engijét, és bújt le a géphez. Onnan azután már nemcsak a köhécselést, a kalapács és a reszelő zörejét hallhattuk, de mormogó beszédet is. Tehát Engi, ha akar, tud beszélgetni. Olyankor egyre hallatszott a lenti térből a mormogás, főleg Scaramanga böfögős röhécselése, de a hosszú mély basszusa is. Néha – és ez lett a feltűnő – mintha megnémultak volna, pedig csak suttogtak. Hogy ez így volt, könnyen megállapítottuk, mert a kormányállás előtt, az első kabinszögletnél volt a „gépház" lejárója, és azon keresztül hallatszottak a hangok.

Az első napokban nem törődtünk semmivel, mert élt bennünk a vágy: ne bántsuk a két ágrólszakadtat, hátha mégis rendes emberek. De a napok múlásával egyre nyilvánvalóbb lett, hogy az idegenek nem tartozhatnak hozzánk.

– Arra ügyeljünk – intette Daniló bácsi már az első alkalommal hajósnépét –, nehogy egy szót is említsetek előttük a *Mary Celeste*-esetről! Az egyelőre csak a mi ügyünk. Ne tudjanak többet, mint azt, hogy árut viszünk a szigetekre, s ha telik az időből, feljebb hajózunk, és fókákra vadászunk.

Így lassan-lassan szakadék támadt közöttünk. Mi titkoltunk valamit, elharaptuk a szót, ha a *Mary Celeste* témánál horgonyoztunk, amit ők észrevehettek. Mi pedig azt vettük észre, hogy a két embernek is van – „titka". Mert különben miről is suttoghattak a motorházban?

Suttora a, jelek", a mágikus „intések", földi és égi „következtetések" nagy mestere egyre dohogta:

– Ez a kettő gyanús nekem, gyanús!

Sottomarina leintette:

– Neked mindenki gyanús. Önmagad is gyanús vagy. Látod, micsoda pasasok! Örülnek, hogy hajót kaptak, és azért bújnak össze, mert látják, nem szívesen fogadjuk őket. Hát mi egyebet tehetnek, mint egymást szórakoztatják? Te is így tennél, ha kerülnének, mint a leprást.

– No, csak várj sorodra, várj – felelte a kalóz. – Akkor majd bámulsz.

Hányszor kételkedtél, és végül bebizonyosodott, hogy igazam volt. *De* hát önfejű vagy, mint mindazok, akik a vízöntő jegyében születtek!

Hogy mit tudott Engelmann, és mennyit ért Scaramanga, azt az első napokban nem lehetett eldönteni. A motorral, mint általában az utólag beépített motorokkal, már az első napokban baj történt. Amikor az Északi-csatornán visszafelé pöfögtünk Ijmuiden felé, hogy azután kijussunk a nyílt tengerre, elég rendesen működött a masina. Ijmuidenben azután, alighogy a belső kikötőbe értünk, és vámvizsgálatra lehorgonyoztunk, a motor beadta a kulcsot. Ezért is jött a *Vlissingen a* segítségünkre, hogy szárnyainkra tudjunk kelni.

– Gondolja, hogy kijavítja a hibát? – kérdezte Engit parancsnokunk. – Vagy javíttassuk meg itt, Ijmuidenben?

Engelmann komoran maga elé bámult, végül kibökte:

– Majd útközben kijavítom. Kérjen, capten, vontatót, és mehetünk.

Azóta Engelmann még több időt töltött a motorházban, és annyira se becsülte a szárazföld látványát, hogy feljött volna körülnézni, amikor a *Vlissingen* kihúzott minket a révből.

Ugyanakkor találgattuk: kijavítja, nem javítja ki a motort? Azaz: érti vagy nem érti a kezelését? Ezúttal is Sottomarina volt az, aki a pártjukat fogta:

– Ha gépész, akkor értenie kell. Márpedig az áll a könyvében, hogy hajógépész.

... Hát így álltunk azokban az órákban, amikor eltűnt Hollandia partja, és még nem bontakozott ki az angol földség. Két olyan emberrel szaporodott meg a létszámunk, akikkel sehogy se tudtunk dűlőre jutni. Ugyanakkor éreztük – ők se velünk.

És ennek lehetett tulajdonítani, hogy nem volt meg az a „szellem" a hajón, ami valaha oly kedélyessé tette a fedélzeti életet, amikor az Adrián kalandoztunk. Valahogy egyre olyan érzésünk volt: most lép közénk Engelmann vagy Scaramanga, és elrontja a hangulatunkat. Ezért inkább begubóztunk.

Amikor átvettem a kormányt Zollertól és Feri Szevértől az ügyeletes

tisztséget, delet jelzett Suttora a hajóharanggal.

Ugyanakkor előbukkant a mélyből Scaramanga, hogy beálljon az őrségbe, és ezzel egy időben prüszkölés, pöfögés hallatszott a motorházból.

Engelmann tehát érti a dolgát!

Esküszöm – úgy meglepődtünk, hogy menten eltérítettem a kormányt vagy öt fokkal!

Suttora megdöbbenve nézett Ferire:

– Működik a motor?!

Daniló bácsi kijött a kajütből, és lemászott a motorházba. Majd elégedetten jött vissza.

– Érti a mesterségét, én mondom – szólt oda Ferihez.

És úgy nézett ránk, mint aki azt mondja: no, rosszul választottam?

Egyenletes, erős, „sprőd" szél fújt a holland partok irányából kelet felől, és vitte a hajót, mint a tollpihét a léghuzat, íme, ez volt a *Jadran* titka, ez a könnyedség, remek siklás, pompás megdőlés. Igen, így írom és mondom: titok. Mert a hajó olyan, mint az ember. Ugyanazoknak a szülőknek akadnak derék és ugyanúgy mihaszna gyerekei. Ugyanaz a hajógyár, pontosan azonos terv szerint, ugyanazokkal a műszakiakkal készít sablonban négy, öt vagy több hajót. És mit láttok? Elsősorban is azt, hogy – nem akad közöttük egyforma hajó! Holott, mondom, a méretek hajszálra azonosak, a beépített anyag súlya is. És mégis: az egyik büszkén szeli a vizeket, a másik döcög, bukdácsol, alig tud a szélbe fordulni, oldalozik, nem bír a hullámok nyomása alól kiszabadulni, szívből utálja mindenki, aki rajta szolgál.

Mi a *Jadran*t szívből szerettük. A szél legkisebb nyomására „bedőlt az irányba", a hullámoknak valósággal fittyet hányt (no, nem az óriásiaknak), ami pedig a kormányozhatóságot illeti – valóságos gyönyör, királyi sport volt, barátaim, a rézveretes küllőkön vagy a ráf kapaszkodóin tartani a kezet! A kormány legkisebb mozdulatára érezhetted, hogy egy engedelmes, utasításra figyelő, parancsra váró élőlény hallgat itt reád! Ez volt a *Jadran* titka.

Hosszú évek után újból ott álltam a sóner kormánydobogóján, kezem a

küllőn, szemem hol a tájoló korongján, hol messze a hajóorr előtt. De néha feltekintettem, fel az égre, a csillagok birodalmába.

Mert este volt már akkor, késő este, s mint Szevér sejtette, a Dogger Bankhez közeledtünk. Suttora bánatára holdfogyatkozás volt. És az ég televerve a csillagok ezüst szögeivel. A tengerészek Nagymedvéje (a mi Nagygöncölünk) még tótágast állt, hiszen csak május végét jegyezte a naptár. A Sarkcsillag éles fényben ragyogott, de mellette ott lapult jóval halványabban a Kismedve (a Kisgöncöl), és mögötte egy-két fényévvel az északi hajósok kedvenc csoportja, a Herkules. Feljebb a Delfin úszott az égi vízen, méghozzá a Tejút szélén, előtte a Pegazus és amott, a Herkulessel szemben, de azért mégis igen-igen messze, az égi térkép túlsó oldalán, a Cassziopeia és az Andromeda ragyogó csoportja.

– Irány: északkelet – hallottam Daniló bácsi hangját.

Feri felelt:

– Igenis, északkelet.

– Két fokkal vedd beljebb. A Dogger Bankhez értünk.

– Parancsára, két fokkal.

Ez már nekem szólt. Két fokkal beljebb vettem a kormányt, illetőleg a hajó irányát.

Néztem volna tovább a csillagokat, de a parancsnok jelenléte és az öreg Suttora elölről hangzó kiáltása egy időre arra kényszerített, hogy felhagyjak az égitestek bámulásával.

– Hahó, kormányos, ügyelj: elöl fények! – kiáltotta Suttora. Majd egy perc múlva:

– Ügyelj, halászhajók!

Ha Suttora nem szól, hogy halászhajók kerültek a közelünkbe, akkor is sejteni lehetett, hogy a Dogger Bank táján csakis halászhajók szórhatják a fényüket.

A Dogger Bank (bank = pad) az Északi-tenger közepén – az angol, a holland és a dán partok középrészében – található, a tengerfenékről kiemelkedő földhát, azaz pad. Több ilyen „pad" emelkedik a vízfelszín

közeléhez az Északi-tengeren, így a Nagyhal-pad, a Kishal-pad, a Fehér-pad, de mindegyik között a legnevezetesebb a Dogger Bank: immár századok óta híres heringfogó helye az angol halászoknak. Míg az Északi-tenger átlagos mélysége 100 méter, addig a padokon nem több, mint 15-20 méter. Tavasszal ide jönnek fel a heringrajok a távoli vizekből, hogy megkezdjék az ívást, és itt rajzanak csapatostul, milliós seregekben, örömére a nagyobb halaknak és – a halászoknak.

A Dogger Bank nem is annyira pad, mint inkább asztal, az angol haltőzsérek kincset adó asztala.

Hogy pedig Suttora kiáltása oly riasztóan hangzott („Ügyelj, halászhajók!"), annak főleg két oka volt. Egyrészt: valóban illik ügyelni az éjszakába hajló est idején, amikor fények bukkannak fel a hajó előtt, másrészt: különösen illik, ha ezek a fények halászhajókról származnak. A sok kilométer távolságra elszóródó, de egymással összefüggő, sőt a hálók és kötelek által összefűzött halászhajók megannyi csapdát jelentenek főleg a gőzös, de a vitorlás hajó számára is. Az Északi-tengeren nem tartozik ritka látványok közé a megbénult, vontatótól húzott büszke személyszállító gőzös, az egy helyben vesztegelő teherhajó, a szörnyű szócsatát vívó teher-vitorlás- és halászhajó-vezetők káromkodása. Az első két esetben leginkább az a baj, hogy a hajócsavarra kötél vagy háló csavarodott fel, a harmadik eset pedig a különböző nézeteltéréseket igyekszik tisztázni.

Ha a heringet a Dogger Bank térségében évszázadok óta fogják, ugyancsak évszázadok óta folyik az ádáz harc a Dogger Bank-i angolok és a világ minden, Északi-tenger vizeire tévedt hajósai között! A harc még nem dőlt el, nyilván nem is fog. Az igazság az, hogy igen szigorú előírások szabályozzák, mit kell különböző jelzésként kitűzni – a hajózás biztonsága érdekében – a halászoknak. De hát a legtöbb halász nem eléggé iskolázott ahhoz, hogy az előírt regulákat betartsa, sőt végrehajtsa, meg azután – ismerd el, te mérges tengerész! – van azoknak más gondjuk is bukdácsoló, propeller nagyságú gőzöseiken, mint a jelzésekkel törődni. Ráadásul a tengeren van egy szokás: az fizet, aki a kárt okozza. Márpedig, ha a háló szakad, vagy véglég tönkremegy, akkor azt ki másnak kell megfizetni, mint a hálókba, kötelekbe keveredett gőzösök tulajdonosainak?! Egyszerre tizenöt

hajó százötven halásza esküszik, hogy nem ők, hanem „X" gőzös követte el a hibát!

Hűséges vázlatkönyvem ideiktatott rajzából láthatjátok, miféle jelzéseket kellene adniuk az Északi-tenger halászainak, hogy tudassák, hol vannak, melyik oldal felől kell elkerülni a több kilométer hosszú, hol fenékre eresztett, hol dinnye nagyságú párákon, üveggömbökön lebegő hajóveszedelmeket, a hálókat.

A rajz első ábrája a nappali jelzést mutatja: a hajó előrészén egy fekete gömb függ, három méterrel a korlát fölött, rendesen az árbocmerevítőn. Ott pedig, ahol a halászó eszközt leeresztették, csúcsával felfelé mutató kúpot láthattok. Az oldal egyben az irányt is jelzi, merre lelhető a háló.

A második és a harmadik ábra éjszakát mutat. Éjjel három fehér lámpát kell kifüggeszteni azon az oldalon, ahol a halászóeszköz fekszik. A három lámpa együttesen csúcsával felfelé mutató háromszöget képez. A háló kibocsátása idején színes jelzőlámpákat gyújtanak (balról pirosat jobbról zöldet), míg a háló bevonásakor a színes lámpákat kioltják. Persze mindez nem elegendő, hogy hajónkkal ne szaladjunk bele két halászegység között kifeszített hálóba. Ilyen esetben a derék halásznak, ha észreveszi a közeledő és hálót metszeni szándékozó gőzöst, már jó előre fel kell húznia az „U" lobogót. (Remélem, emlékeztek rá: két fehér, két piros kocka.) Éjjel mindenféle hangjelzést úgy kell értelmeznünk, hogy „U" lobogót, tehát veszélyes helyet jelez. Abban a reményben, hogy az Északi-tenger vizén valaha hajót kormányoztok, még ide írom: a hálót tartó gömböket arról ismeritek meg, hogy nagyok, míg a vonókötelek gömbjei (parái, uszorai) jóval kisebbek. Nappal hálót és kötélből készült, több kilométeres horogláncot vontatnak a halászok, éjjel csak a hálót. A horoglánc több kilométeres, félméterenként felcsalizott kötél! Sőt egész pontosan: nem ritka a nyolc tengeri mérföld hosszú kötél sem! Egy ilyen kötél leengedése két-három óra, bevonása öt-hat óra. Mármost lehet a halászoknak kedvük a jelzőeszközökkel bajlódni? Csalizzatok fel tizenketten – többnyire ennyi a hajók személyzete – félméterenként egy-egy halacskával olyan hosszú kötelet, amelyik elért Budapesten az óbudai hajógyártól Szentendre hajóállomásáig! Akkor majd megtudjátok, mit jelent halásznak lenni az

Északi-tengeren, és egyben azt is, miért tudnak olyan folyékonyan káromkodni, állítólag soha nem ismételve, a Dogger Bank-i halászok!

Azon az éjszakán „riadókészültségben" voltunk. A halászhajók miatt. Itt is, amott is fénylett a három lámpa. Észak-dél irányban vonultak át a Dogger Bank vizén az apró gőzösök, sűrű füstöt okádva, tatjukon kifeszített háromszögletű vitorlával. Negyvenhét ilyen gőzöst számoltam meg, Hartlepool és West-Hartlepool halászai voltak. Elhaladtunk egymás mellett, és hajósszokás szerint elhangzottak az üdvözlések:

– Ahoy, *Jadran!*

– Ahoy, *Hartlepool!*

Az apró gőzösök erős, fényszóróra emlékeztető lámpáikkal kibetűzték hajónk nevét. A lámpák fényében csillogtak a halászok vízhatlan köpenyei, sapkái.

A hírük ezúttal rosszabb volt, mint a velük való találkozás. A *Jadran* békében, egyetlen káromkodás kísérete nélkül haladt keresztül Hartlepool és West-Hartlepool halászflottilláján.

Végül újból magunkban haladtunk, mindössze a távolban metszette irányunkat egy tehergőzös és nem messze, a cargo nyomdokvonalában egy kivilágított személyszállító.

Az angol partok felől, bár a Dogger Bank közepe táján haladtunk, felvillanó fények látszottak. Hartlepool, Sunderland, Blyth világítótornyai.

Az utazás első napjának nyugtalansága ülte meg a hajót. Mindenki kipihenve, a szárazföld undorával élvezte a friss szellőt, a kristálytiszta levegőt, a szabad térség látványát. (Azt nem állítom, hogy Engelmann és Scaramanga ugyanígy érzett.) Most tudatosodott csak bennünk, micsoda nagy fába is vágtuk a fejszénket: felkutatni a *Mary Celeste* gőzöst! Ha rágondoltam, könnyű borzongás futott végig a hátamon.

így azután érthető: Daniló bácsi ott maradt a kormányálláson, sőt innen is, onnan is előkerültek társaink. Az előző őrség – Sottomarina, Gommó, Krantz – a smutjénak, Guzsik apónak konyhája előtt pipázott. A kormányállás lépcsőjének szélén parancsnokunk Ferinek mutatta az irányt a térképen,

merre haladjunk, hogy Shetlandnél elkanyarodva, a legmegfelelőbb szögben érjük Fär-öert.

Valaki mellém állt. Jankó volt.

Hát te nem alszol? Micsoda mocco vagy, ha nem szereted az alvást?!

Elmosolyodott. A bojtos gyapjúsapka alól kivillant csillogó szeme, az olajosan fényes barna arc, a zengi dalmaták jellegzetes arcszíne. Már napok óta éreztem, hogy a gyerek akar valamit. Többször mellém sündörgött, mintha szólt is volna, de végül is eltűnt mellőlem. Ilyen éjszaka, ilyen csillagos, Nagymedvés, hűvösségében lelkesítő, a hullámok gerincén valóságos tűzijátékot foszforeszkáló éjszaka kellett, hogy a kis Jankó megnyissa előttem szíve ablakát. Én kormányos voltam, ő hajóinas, én huszonöt éves, ő tizennégy. Hajón, hajósok között ezek igen nagy távolságot jelentenek ám.

De hát csak megszólalt Jankó. Mellém lépett, úgy nyögte:

– Apám azt mondja, te voltál Jokkó legjobb barátja.

Ránéztem.

A szép, szabályos gyermekarcon meghatódást láttam. A kormányállás lámpája úgy vetette rá a fényt, hogy a legkisebb rezzenést is észrevehettem.

– Igen – bólintottam –, így igaz. A legjobb barátok voltunk.

A gyerek tekintete komolyan mélyedt a szemembe.

– Én még akkor igen kicsi voltam, nem emlékszem rá. De azt mondják az emberek, hogy hasonlítunk egymásra. Apám is, anyám is mondja. De arra emlékszem, hogy szeretett, és ha megjött a tengerről, akkor többet volt velem, mint bárki mással.

Nemcsak külsőleg hasonlít Jankó az én boldogult Jokkómhoz, de beszédmodorában, hanghordozásában is. A rekedt, száraz, szinte nyers hang – mintha Jokkó beszélne hozzám!

Bólintottam.

– Amikor a hajóra jöttem és megláttalak, valóban azt hittem, hogy Jokkó van előttem.

Benyúlt a zsebébe, kotorászott.

– Ha te voltál a legjobb barátja, akkor tőled kapta ezt a bicskát.

A kötéltől, tengervíztől, munkától kérges gyerektenyérben megcsillant az én valamikori szegedi halasbicskám! Akkor adtam Jokkónak, amikor dalmata módra, uszkok kalózokhoz illően vendetta testvériséget fogadtunk egymásnak. Tőle kaptam azt a norvég halászkést, ami még most is megvan, annyi hányódás után, s ha elővesszem – feltámadnak előttem gyermekkorom legszebb hónapjai.

Különös érzés volt annyi év után viszontlátni azt a bicskát, amit én adtam a barátomnak, hozzá olyan valaki kezében, aki megszólalásig a régi barát volt!

A gyerek folytatta:

– Én örököltem a bicskát. Akkor kaptam meg, amikor a múlt nyáron ha"jósinas lettem. Tudom, hogy Jokkóé volt, és most már azt is tudom, hogy te vagy az az Andrea, akitől Jokkó kapta.

A bicska újból eltűnt a feneketlenül nagy matrózzsebben.

Daniló bácsi mindent észrevesz, így azt is, hogy a *Jadran* valamicskét eltért a megadott irányból. A jó parancsnok külön adománya, hogy mindig akkor lép a fedélzetre, ha valamivel baj van, vagy hiba történik, és akkor tekint a kormányosra, ha az elméláz, nem az iránytűre néz, hanem másfelé. Daniló bácsi ilyen parancsnok volt, nem mondom: a *Jadran* és a mi szerencsénkre. Ezúttal is észrevette – különleges hetedik vagy nyolcadik érzékével –, hogy a szél nyomására kitértünk a kurzusból. De hát a fő ok nem a szél, hanem az volt, hogy Jankóval foglalkoztam jó ideje és nem a tájoló rózsájával.

– A *Jillandon* így tanultad? – intett felém kapitányunk. – Mert ha így, akkor igen rossz iskolába jártál!

Jankó eltűnt mellőlem. Az ő hetedik érzéke meg arra intette, hogy okosabb odébbállni, mert Daniló bácsi ugyan nem tartozik a hírhedt „tengeri farkasok"-hoz, de egyben nem ismer tréfát: a szolgálatot mindenkinek a legjobb tudása szerint kell ellátnia.

Közben a tehergőzös és a kivilágított utasszállító fényjelei is mögénk kerültek. Benn jártunk az Északi-tenger közepén, körülöttünk víz és csak víz, felettünk ég, csak ég. Az a tengeren is ritkán élvezett csodás éjszaka borult ránk, amikor egy kicsit úgy érezzük, hogy valahol a mesében élünk, a mesében járunk...

A csillagok fénye egyre élesebbé, egyre ragyogóbbá vált. Ég és a tenger összeolvadt. Ember legyen a talpán, aki ilyenkor eltalálja, hol kezdődik az ég, hol lehet a látóhatár, és hol kezdődik a tenger!

Az árbocok nyöszörgése, a kötelek ropogása, a vitorlákról elsuhanó szél sóhajtása és a hajótest oldalán megtörő hullámok halk döngése a varázslatos hangulatot még inkább kiszínezte.

A *Jadran* egyenletesen haladt az éjben, egy kötelet nem kellett megfeszíteni, egy vitorlát kiengedni, behúzni. Daniló bácsi ráült a kormányszekrény padkájára. Ott álldogált, ült a hajópalánkon Sottomarina, Suttora, Gommó, Krantz, Gelletich, majd előkerült Szevér, Zoller és nem sokkal később Jankó.

A lámpa fényében, a felépítmény falához támaszkodva megláttam Scaramanga arcát. Csak az öreg Guzsik apó, no meg Engelmann hiányzott.

Eszembe jutott egy ugyanilyen varázslatos éjszaka, sok esztendővel ezelőtt, amikor Lussin és Arbe között haladtunk el. Akkor a navigáció tudományáról beszélt nekünk tudós parancsnokunk. Most az Északi-tengeren jártunk, és szinte magától nyílt meg a beszédtéma: a tenger.

– Van akkora víz, mint az Adria? – kérdezte Jankó.

A majomképű Gommó is megszólalt:

– Nem is tenger ez, inkább része az Atlanti-óceánnak!

Sottomarina jóízűen nevetett.

– Ha tenger, akkor tenger, nyugodj meg, Gommó! Náladnál okosabbak keresztelték el!

Daniló bácsi csendesen mosolygott. Szerette, ha felpezsdül körülötte a beszéd, a vita. Majd egy idő múlva közbeszólt:

– Hogy van-e akkora, mint az Adria? Hogyne volna, nagyobb, háromszor

akkora! Területe 575 000 négyzetkilométer, és százszor nagyobb, mint a magyar Balaton.

Zoller bólintott.

– Ez már igen! Még azt is tudja, Daniló bácsi, mekkora a Balaton?!

– Tudom hát. Nem titok az: 595 négyzetkilométer. Ami pedig Gommót illeti, majdnem igaza van: az Északi-tenger és az Atlanti-óceán egy családból valók.

– Egy családból? – bámészkodott Jankó. – Talán inkább ugyanaz a tenger!

Suttora felbökött a levegőbe.

– Olvasó ember vagyok, okuláréra is van hozzá, de az Északi-tengerről nem tudok semmit.

Daniló bácsi bólintott. Látszott az arcán, igen kedvére való, ha elmélyedhet a témába.

– Az előbb mutattam a térképet navigációs tisztünknek, Horváth Francinak. Mutattam, hogy nézze: az Északi-tenger valójában szárazföldektől körülhatárolt – Földközi-tenger! Nézzétek csak, figyeljetek...

DANILÓ BÁCSI AZ ÉSZAKI-TENGERRŐL ÉS A TENGEREK EGYNÉMELY KÜLÖNLEGESSÉGÉRŐL

Tartsd csak ide, Franci jobban a fény alá a mappát, íme, nézzétek, ez az Északi-tenger, itt van a Dogger Bank, itt járunk most, úgy vélem. És oda tartunk, felfelé, a „kapuhoz", Shetland alá...

Az előbb azt mondtam: földközi tenger. Mert figyeljétek csak, mennyire igazam van, mennyire „földközi" ez a mi Északi-tengerünk, amit a régi hajósok Német-tengernek hívtak. Itt vannak a holland, német, dán partok és amott, a Skagerraktól megszakítva, a norvég csücsök. A nyugati részt Anglia partjai zárják, s feljebb, a „kapunál", amerre kijutunk az Atlantikára, a szigetek karéja – Orkney, Shetland és Fär. Valóságos földségi gyűrű fogja körül az Északi-tengert. Földek, földterületek, amelyek valamikor

összefüggtek egymással. Valamikor, rettentő régen! Amikor Anglia partja még összefüggött Európa szárazföldjével. Csodálkoztok? A padok, a Dogger Bank – akár hiszitek, akár nem – még az Északi-tengernél is régibb földmaradvány! A feltevés az, hogy már akkor léteztek, mielőtt a tenger behatolt ebbe a térségbe. Mielőtt horpadások, süllyedések révén megnyílt volna a tenger vize előtt ez a hatalmas terület. Alapos a gyanú, hogy valamikor – mondom, rettentő régen – a „bank"-ek helyén édesvizű tavak voltak. Mert különben mi mást bizonyít, hogy a Dogger Bank északi lejtője, ahol éppen most járhatunk, az úgynevezett Silberkule területe merő kavics és kő? És ugyanígy a legelső jégkorszak emléke az is, hogy tengerünk legnagyobb mélysége a norvég partok közelében található. Nem a tenger közepe táján, de partközeiben lelitek a nagy mélységeket!

Tengerünk a nevét fentebbről „lopta", óriás rokonától, az Atlanti-óceántól. Mert amikor még nem kapott nagyobb rangot az Atlantika, csak tenger volt bizony. A régiek térképein „Mar del Norte", Északi-tenger volt a neve. Az 1600-as évek közepe táján kezdték a térképkészítők, a geográfusok Atlantinak és óceánnak nevezni világtengerünket. De ha már itt tartunk, tudnotok kell, hogy a „Mar del Norte" mellett volt egy „Mar del Sur" is, a Déli-tenger. Ez a név Balboától ered, aki a Panama-szorostól déli irányban pillantotta meg elsőnek – a Csendes-óceánt. Annyi évszázad után a holland, a német, de a francia tengerészek is gyakran mondják a kaliforniai és csendes-óceáni kikötőkbe induló hajósokra, hogy „déltengerjárók". Ez a név még a „Mar del Sur"-ra emlékeztet. A tudomány, főleg a Déli-Jeges-tenger elnevezés miatt is, lassan elhagyta a Balboa adta nevel. Elővették a legnagyobb hajós, Magellán „Il Pacificó"-ját: Csendes-óceán. Hogy a Csendes-óceán nem mindig csendes, sokan tudjuk, akik arra jártunk. De akkor, amikor Magellán a földön először, mióta hajózás van, körülhajózott a dél-amerikai szárazföld alatt, és a száz napig tartó úton a Tűzföldtől a Filippi-szigetekig semmiféle viharban nem volt része – joggal adta a Csendes, Il Pacifico nevet ennek az óriási vízterületnek.

Eleget forgatjátok a térképet – különösen Szevér és Franci, Andrea és Zoller, de remélem, rövidesen Jankó is –, észrevettétek tehát, hogy az Il Pacifico nem minden ország térképén – csendes! Ha egyszer majd eljutunk

oda együttesen – miért is ne, igaz-e, Suttora? –, akkor válogathatunk, melyik fajtájú térképről nézzük le útirányunkat. Vannak igen kitűnő francia térképek, ahol a Csendes-óceán „Grande Mer du Sud" néven szerepel. Ezt a nevet (Nagy Déli-tenger) a híres Guillaume Delisle adta, majd ugyancsak híres tanítványa, Philippe Buache kétszáz évvel ezelőtt, 1756-ban azt javasolta, hogy a legnagyobb óceánt röviden és egyszerűen Nagy-óceánnak nevezzék. A tudósok helyeselték, a tengerészek nem. Ismerjük a fajtánkat, Magellán tengerész volt a javából, az ő névadása nekünk szebben hangzik. A szabály az, hogy a földrajzi névnél az a használatos, amelyiket előbb adták. Balboa 1513. szeptember 25-én pillantotta meg a fehér ember számára akkor még ismeretlen tengert, így a Mar del Sur volna a hiteles név. Néhány évvel később Magellán elkeresztelte Il Pacificónak. De hát igazában sem a Balboa, sem a Magellán adta név nem fedi a valóságot. Mert az óceán se nem „csendes", sem nem „déli", hiszen mindössze felerészben tartozik a déli félgömbhöz. A tudomány azonban egyre inkább a Nagy-óceán elnevezést használja, vagy mind a kettőt, mint a mai gyerekek az iskolában: Nagy- vagy Csendes-óceán...

Ha már a tengereknél tartunk, és itt a térkép is, valamit megmutatok nektek. De siess csak, Jankó fiam, hozd ki a kabinból a földgömböt, arra is szükség lesz!

Ki tud nekem válaszolni a tengerek és szárazföldek viszonyáról? Mekkora az egyik, és mekkora a másik?... Igen, igen, egyszer Andrea is, Zoller is bejegyezte az adatokat a jegyzetfüzetbe... A Föld egész felszínét 510 000 000 négyzetkilométerre becsülik, a tengerekét átlagosan 365 000 000 négyzetkilométerre, a szárazföldekét 145 000 000 négyzetkilométerre, így tehát minden 100 szárazföldi területegységre 252 egységnyi tengerfelület jut, ami azt jelenti, hogy a tengerfelület a földfelületnek majdnem háromnegyed része, pontosan 71%-a! Ha ránéztek a térképre, de még inkább a földgömbre, elsősorban mi az, ami a legfeltűnőbb?... Helyes, Franci, nemhiába, te vagy a navigációs tiszt, csak eltalálod! Az arányok a legfeltűnőbbek – illetve az aránytalanságok. A szárazföldek az északi félgömbön foglalnak el nagy helyet, annál inkább, minél jobban haladunk a sarkkör felé! Délen, az Il Pacifico és a Déli-Jeges-tenger világában – az

északihoz képest alig van szárazföld!

Ezért született meg a földrajz és a navigáció tudománya számára: a tengeri félgömb és a szárazföldi félgömb elmélete és gyakorlata. Add csak ide a földgömböt, Jankó, s figyeljetek rám. Kövessük Penck példáját, aki pólusként – mintha északi pólus volna – az Orléans-tól kicsit odább látható Cloyes-t választotta, így olyan félgömbhöz jutunk, amelynek egyenlítője nagyjából a Jóreménység fokán megy keresztül, majd a Malacca-félszigeten és Kalifornia csücskén, a továbbiakban pedig ferdén átszeli Dél-Amerikát. Ezt a mesterséges félgömböt hívjuk Penck nyomán „szárazföldi félgömbnek". Ezen a „műfélgömbön", ha jól megnézitek, nagyjából egyenlő a szárazföldek és a tengerek felülete. Mivel Suttora újságolvasó, és okuláréja is van, ráadásul Zoller újból elővette jegyzetfüzetét (örülök, hogy megvan, cimborám!), okosabb, ha pontos arányt adok. Ezen a Penck-féle félgömbön a szárazok és a tengerek aránya: 1 = 1,1... Most pedig, ha megnézitek a másik, ugyancsak elméleti félgömböt, mit láttok? Azt, hogy előttetek alakult ki – a tengeri félgömb! Nincsen rajta más szárazföld, mint a sarki kontinens, Ausztrália, Új-Guinea, a Szunda-szigetek, no meg az Il Pacifico sok apró szigetcsoportja, magános szigete. Itt a vízfelület nyolc és félszer nagyobb, mint a szárazok területe!

De ha már ide jutottunk, és úgy tűnik, hogy Sottomarina sem szundikál, menjünk egy lépéssel tovább. Az előbb földünket tengeri (maritimus) és földi (telluris) oldaláról úgy néztük, ahogy azt Penck tanította. Igen érdekes, tanulságos így is megfigyelni a földet, mert jól meglátjuk az aránytalanságokat és azt, mennyire igaz az elmélet, hogy – földünk felszíne határozottan óceániai!... Amit most mutatni akarok nektek, az olyan különleges ábrázolása földtérképünknek, hogy érdemes „továbbadni" olyanoknak, akik kedvvel szórakoznak ilyesmivel. Főleg Francira, Zollerra, Szevérre, Andreára gondolok itt, mint olyanokra, akik búvárkodnak az ilyesmivel, de természetesen Suttorára is, mert lám, máris felteszi az okuláréját, pedig nem illik *hozzá:* szolgálatban van – okulárés fedélzetmester!...

Add csak azt a jegyzetfüzetet, Zoller koma, kerüljön bele egy Daniló bácsi-féle rajz is. Nem megy gyorsan, de nem is kell – ez az elfelejtett,

pompás Steinhauser-féle csillagtérkép! Ott tanultam meg a régi-régi Nauticán, amikor a világjáró Kotán Dezső volt az igazgatónk és a tengerföldrajz előadója. Négy szeletből áll Steinhauser térképcsillaga és, mint látjátok, itt az Északi-sark közepén osztom négy szeletre a földet. Ezzel is olyan helyzetet adunk földgömbünknek, hogy függőlegesen a föld északi pólusára lássunk.

A jobb felső sarokba kerül Ázsia keleti része és Ausztrália, a bal felsőbe Észak-Amerika nyugati területe, a jobb alsóba a legnagyobb szárazulat, Afrikával, Európával és Ázsia, míg a bal alsóba Dél-Amerika és Észak-Amerika keleti területei. Megrajzolunk egynéhány délkört, hosszúsági kört, ide jelzésként, hogy van ám a világon Déli-sark is... és lám, készen vagyunk, íme, a Steinhauser-féle csillagtérkép!

Hát nem pompás?

Ha Suttora és Sottomarina egyetért, nincs vita közöttük – pompás gondolat volt a csillagtérképet, vagy pontosabban: csillagvetületet kigondolni. Itt nem változtatjuk meg a klasszikus térképarányokat, mint a tudós Penck elméleti térképén az eszmei pólus elhelyezésével még a fogalmainkat is. Itt minden marad, csak a térbe helyezés kapott új formát, hogy tisztán lássunk, mit rendes térképen nem láthatunk: mi az arány a földterület és tengerek között?

Nemcsak az arányokat láthatjátok, de még inkább a világtengerek eloszlását is. A három világtenger, az Atlanti-óceán, az Indiai-óceán és a Nagy- vagy Csendes-óceán pontosan megmutatja az avatatlanoknak, hogy hol is találhatók az annyit vitatott „határok". Az amerikai, az afrikai és az ausztrál-ázsiai kontinens szerteágazó földszalagjai, továbbá az európai szárazföld jóval egyszerűbb tagozódása, pontosan három nagy vízi medencére tagolják az óceániai tért: az atlanti, az indiai és a pacifik medencékre.

Hogy hol vannak a „mezsgyék"?

Steinhauserünk erre is feleletet ad. A Csendes-óceán Észak- és Dél-Amerika partjaitól hömpölyög Ázsia keleti partjáig és Ausztráliáig. Az Indiai-óceán Afrika keleti partja, Arábia, India és Ausztrália térségében

hullámzik. Az Atlantika pedig északtól délig nyúlik, északi és déli Atlantikára osztva önmagát, az amerikai és az európai-afrikai partok mellett.

És a világtengerek?

Egyik óceán a másiknak adja tovább vizét, küldi át viharát, hullámát. De abban egyek, hogy – mind a hárman különbözőek, különböző térben hirdetik a tenger erejét. Mind a háromnak megvan a maga áramlata, mint azt ti is tudjátok. Egyszer azért még beszélünk az áramlatokról, különösen az Atlanti-óceán Golf-áramáról. Majd akkor, ha találkozunk vele.

De hát az áramlatoknál mégis meg kell állni, noha éjfél elmúlt, és Sottomarina mintha nagyon pislogna már. Nem?... Te se, Jankó?... Hát akkor folytatom, vegyétek úgy, mint elöljáró beszédet – a későbbi Golf-áramhoz!... A tengerek, az óceánok kapcsolata a láthatatlan „tengeri folyók" által mindnyájunk előtt ismert valami. Ha most a *Jadran* mentőcsónakját itt hagynánk a Dogger Bank felett, néhány nap múlva talán amott, ahol a forgó fény villog, Hartlepoolnál fognák ki. Nem annyira a szél, mint inkább az áramlat miatt. Hallottam, hogy még az amszterdami kikötőben, bölcs Suttoránk, a szerencsétlenül járt hajókról beszélt nektek. Okosan tette, igen okosan...

Hogy az álmos hangulatot felüdítsük, én most Suttorát kiegészítem. Kiegészítem azzal, hogy elmondom, milyen komor tréfákra képesek az óceáni áramlatok. Egyike a leghíresebb vándoroknak a *Fanny Wolstein* nevű amerikai hajó. 1891 októberében történt, hogy Cap Hatterasnál a *Fanny Wolstein* süllyedni kezdett, és a legénység elhagyta a hajót. Fél évvel később Cap Hatterastól nyolcszáz tengeri mérföldre látták a főfedélzetig elmerült hajóroncsot, amit nyilvánvalóan a Golf-áram vitt fel ilyen magasra. Innen a roncs lekerült a Sargasso-tengerbe, ahol nem kevesebb mint két éven keresztül kószált ide-oda. Majd a *Fanny Wolstein* mégis megunta a Sargassót, és elindult valamerre. Közel egy évig nem jött hír felőle. Végre feltűnt Florida partjainál, majd később New Jersey kikötője előtt. Ekkor már utána eredtek és elfogták. Valaki kiszámította, hogy a *Fanny Wolstein,* amit természetesen kísértethajónak kiáltottak ki, 1117 napig utazott az Atlantikán, negyvennégy esetben látták különböző hajók megfigyelői, és megtett – a süllyedés helyétől New Jersey partjáig – 9115 tengeri mérföldet!

Látom, Suttora, ráncolod bozontos homlokodat. Hogy mosolygok ezen a szón – kísértethajó? Hát igen, nem hiszek benne, a hollandusban sem. Ha egy hajó eltűnik, kóborol a vízen, majd újfent felbukkan – akkor már kísértethajó! Így érdekesebb, regényesebb, így többet lehet róla beszélni. Pedig mi a kísértet belőle? Az, hogy vannak áramlatok és hogy a kísértethajók – fahajók! Mert vashajókból soha nem akadnak olyan vándorok, mint a *Fanny Wolstein,* erre mérget vehettek– A vasat nem szeretik a kísértetek!... De a fát igen! Itt az *Alma Cummings* esete példának. Ezt a hajót Port Royalban rakták meg fával, és Bostonba irányították. Február volt, nem a legjobb hajózó idők egyike Boston magasságában. A Henry-foknál, akárcsak a Hatteras-foknál a *Fanny Wolstein,* orkánba került az *Alma Cummings*. Nemcsak az árbocok, de a hajó is kettéroppant a szörnyű viharban! De a fa mégiscsak fenntartotta azt a valamit, amit akkor már nem lehetett másnak, mint hajóroncsnak nevezni! Ezen a jéggé összefagyott roncson megmaradt néhány ember. Később a *Queensmoore* nevű angol gőzös mentette meg a hajótörötteket. De a roncs továbbúszott. Felbukkant az egyenlítő táján, ahol a *Colombo* kapitánya igyekezett felgyújtani, mert hát a veszélyes hajóroncs abban az időben sem volt szívesen látott vendége a tengereknek. A felgyújtás nem használt, és a roncs továbbúszott. Végre Colon közelében elfogta egy hadihajó, és szétlőtte! Az *Alma Cummings* ezzel befejezte kóborútját. Ugyan mit is számítottak ki a szakértők? Azt, hogy a, hajóroncs 590 napig kószált, és ötezernél több kilométert tett meg!

A „kísértethajók" kószálásának és barangolásának pálmáját, úgy vélem, az *Ebenezer* nevű amerikai hajónak lehetne adni. Az *Ebenezer* kigyulladt, eloltani lehetetlen volt. Viharos időben, rossz állapotban levő oltóeszközökkel még csak nem is gondolhattak a tengerészek arra, hogy megmentsék a hajót. Sorsára hagyták, és inkább önmagukat mentették, mert a gyerek is láthatta, hogy a hajó elsüllyed. És így történt: a hajótöröttek még látótávolságban voltak, amikor az *Ebenezer* oldalt fordult, merülni kezdett, és – el is merült! Erre megesküdött a kapitánytól kezdve a hajó minden egyes megmentett embere... Pedig az *Ebenezer* nem merült el, vagy legalábbis – később megint feljött a víz színére! A hajó pusztulása Florida

partjainak közelében következett be, és százhatvanöt nappal később, 1903 tavaszán az Azori-szigetek mellett találtak rá – kétezer mérfölddel távolabbra a süllyedés helyétől!... Hiába csóválod, Suttora komám, a fejedet, hiába: az *Ebenezer* is fahajó volt ám a javából! Nem a szellemek tartották fenn a víz színén. De hát ideje lesz már, barátaim, pontot tenni a beszélgetésre. Még csak annyit: a *Jadran* törzslegénysége ezen a vízen nem járt még. Miről is híres az Északi-tenger? A normann és a viking hajósok kóborlásáról, Drake híres csatájáról, amikor az angol flotta a szél segítségével elverte a spanyol armadát, a „Győzhetetlen"-nek nevezett hajóhadat, és arról, hogy a 14-es világháború idején itt, a Skagerrak előtti-szorosban bömbölt minden idők legnagyobb tengeri ütközete az angol és a német flotta között – a skagerraki csata!... És még valamiről híres ez a víz: a heringről. Milliók tápláléka a hering és százezrek kenyere! Az egy-két órával ezelőtt előttünk elvonult halászhajók már mind a heringet kutatták. Ilyenkor kezdődik az ívás, ilyenkor jönnek a távoli vizekről Anglia partjainak mentén, és keresik meg a „padokat", főleg a Dogger Bank tenger alatti hátságát, hogy ott leívjanak. Ezek a padok a halászok soha meg nem szűnő terített asztalai! Évről évre a hálók és horogláncok tömege keríti, szákolja, varsázza és csalival fogja a hering tömegét. És évről évre tart ez a bőség, csak néha csökken, néha pedig úgy felszökik, hogy vannak évek, amikor tartalék feldolgozó gyárakat kell üzembe állítani, hogy betakaríthassák az Északi-tenger legnagyobb adományát: a csodálatos halfogás óriási eredményeit!

Lassan itt az idő, hogy Franci helyett Szevér, Andrea helyett Zoller, Suttora helyett Sottomarina vegye át a többi társakkal együtt az őrséget. Az nem volna rendjén, ha a kormányos a keréknél, az őrtiszt a kerék mellett elaludna, és a fedélzetmester az árboc tövében kezdene horkolni. Pedig Sottomarina tud ám horkolni!

Így tehát, barátaim, jó éjszakát! A hajó iránya változatlan.

Ha valami adódik, ébresszetek fel. Ha most Magellán hajózna erre, életében először, Il Pacificónak nevezné el az Északi-tengert is – annyira békés és szelíd. De hát mi tudjuk, mire képes!

Jó éjt, barátaim. Lám, valaki máris alszik közülünk Suttora vállán –

Pallada az, tollas cimboránk!...

ÖTÖDIK FEJEZET

Kényszerfürdő – Őfelsége *Broke* rombolója – A grófkisasszonyok fogata – Az álom megvalósul – Shetland szigetén – Kikkel találkoztunk a postahivatal előtt? – És mit hallottunk ott? – A gyanakvás mérge – Scaramanga tagad – Bömböl az Atlanti-óceán – All hands up! – A köd egyre sűrűbb lesz – Daniló bácsi gondjai – Mit talált Jankó a hajóorrban? – Cukrosdoboz és salétromos zsineg – Összehívjuk a hajótanácsot – A vádlottak tagadnak és tovább hazudnak – Vízbe velük! – Revolverek és hamis igazolványok – Milyen erőset üt Sottomarina? – Oszlik a köd

Álljon meg! Csónakot küldök!

Mintha már lett volna részünk ilyen felszólításban. Az első világháború utáni évben az Adrián nemegyszer megállította a *Jadran* snert valamelyik nemzet ott cirkáló hadiegysége. De azok udvariasabbak voltak, mint ezúttal az 1480 tonnás *Broke* nevű angol „destroyer", romboló. Az Adrián járőrszolgálatot teljesítő francia hadihajó, ha valami elintéznivalója akadt a megijedt civillel, árbocának keresztrúdjáig felhúzta a nemzetközi jelzőzászlók megfelelő példányait, és úgy szólt át, ágyúinak és gépfegyvereinek védelmében, a gyanúsnak talált hajóra.

Nem így a *Broke*.

Az angol romboló először teljes sebességgel elrobogott a közelünkben, ami fölötte kényelmetlen egy nyugodtan haladó, különleges meglepetésekre nem felkészült vitorlás számára. Ezernégyszáznyolcvan tonna szép súlyt jelent (a *Jilland* is ilyesféle teher), még inkább akkor, ha az óránként 36 tengeri mérföldes sebességgel száguld tova a vízen. És a *Broke* ilyen gyorsvonati sebességgel vágtatott el mellettünk!

– Corpo di bacco! – üvöltötte Sottomarina. – Vigyázzatok! Átvág a hullám!

Mert előbb a romboló elszívta mellőlünk a vizet, és akkor úgy megtántorodtunk, akárcsak az, aki alól hirtelen kirúgják a talajt. A következő percben már iramodott vissza a helyére a tenger, de megnagyobbodva, felerősödve a hajótest, a hajócsavar és az eleven erő erejétől. Mint a

szökőár, úgy vágódott a *Jadran* oldalához, majd tovább, végig a fedélzeten, és omlott le a túlsó oldalon a váratlan meglepetés!

Akik a fedélzeten voltak, megkapaszkodtak. Jankó életet mentett: a kis Csambát kapta fel, mert ha nem, úgy a kínai kutyus haleleség lett volna! De Jankó felkapta Csambát, magához szorította, megkapaszkodott, és várta, mikor szalad át a fedélzeten őfelsége hajójának eléggé kínos ajándéka. Sajnos, Guzsik apó, a mi dédelgetett kisöreg szakácsunk már nem tudott ennyire gyors lenni. Két nagy kosár zöldfőzeléknekvaló pompázott a konyha előtt és egy kisebb kosár, benne az ünnepi – vasárnapi ebéd – húsadagja. Képzeljétek, nem sózott marhahús, de valódi, igazi, kukoricán hízott, a mi vitorláséletünkben ritkán élvezett – disznóhús! Mindez úgy eltűnt, néhány száradó ruhadarab és Suttora egyik csizmájának társaságában, mintha se zöldség, se kosár, se hús, se ing, se alsónadrág, se fél pár csizma nem lett volna előbb a fedélzeten!

A kabinajtók nyitva voltak, a foxli is. Lett erre ürgeáztatás!

Csuromvizesen másztak elő a pihenő őrség emberei, élén Suttorával, annak vállán Palladával, akivel együtt a néhány hetes „Stad en Land" című holland lapban gyönyörködtek. Jogosan hitték, eljött a világ vége egy csinos szökőár képében!

Szevér nem vesztette el a fejét.

– Mindenki a kötelekhez, vitorlákat azonnal engedd! Lazítani!

Zoller szélbe fordította a hajót, majd egy ügyes mozdulattal megint a haladás irányába. Ami nem tartozott a könnyű feladatok közé, de kellett hogy kiegyenlítse a hajó holtjátékát, elbillenését és egyben a vitorlákra nehezedő szél nyomását. Addigra már én is ott álltam cimborám mellett, és együtt forgattuk a kormánykereket.

– Az az állat jön vissza! – bömbölte Sottomarina. – Vigyázz!

Szevér mellettünk, mint őrtiszt, nyugodtan ránk szólt:

– Ha mellénk kerül, kormányt a hajónak fordítsd!

Akkor már Daniló bácsi is ott állt kabinjának küszöbén, pizsamában, szemét dörzsölve, mint aki nem biztos: álom vagy valóság, amit lát...

A romboló bizony fordult, akkora burványt vetett a felmagasodó hajóorr előtt a víz, hogy a *Broke* szinte mindenestül eltűnt, csak az árbocai meredtek ferdén az égre.

Jankó úgy szorította magához a kis Csambát, hogy a kutyus nyivákolni kezdett.

Suttora a papagájt fogta, és akkor vette észre, hogy csizmájának egyik tagja búcsút mondott a földi árnyékvilágnak.

Így találkoztunk össze őfelsége *Broke* rombolójával, nem messze a skót partoktól, Orkney szigetének magasságában.

Már-már úgy tűnt fel, hogy kitört a háború a *Jadran* és Anglia között, s a *Broke* ránk törve eltipor, amikor is a romboló – talán kétszáz méter távolságban – lelassított előttünk, és keresztbe állt.

Akkor hangzott fel dübörgő hangszóróján a parancs:

– Álljon meg! Csónakot küldök!

Az előfedélzet három ágyúja és a két kémény közötti gyorstüzelő ágyú felénk fordult.

– Jó lesz, komám, ügyelni – intett a hadihajó felé Zoller. – Hallottam én már olyasmiről, hogy a kapanyél is elsült!

Szevér parancsa végigsüvített a fedélzeten:

– Vitorlákat kiengedni, pihentetőre! Hajót szélbe, megállni!

– Corpo di bacco – lihegte Sottomarina –, hogy elénk hozta ezt a zsiványt a sors!

Tajtékozva túrta a vizet a *Broke* motorbárkája, és nem telt bele néhány perc, már ott lebegett sónerünk mellett.

Daniló bácsinak alig akadt annyi ideje, hogy felkapkodja pizsamája helyére hétköznapi ruháját. Vitorlás hajósok szokása szerint a ruha nem árulta el, hogy olyan valakin feszül, aki vizsgázott hosszújáratú kapitány és a tenger tudományának tudósa. Legfeljebb a sok vihart és napfényt látott sapka kifakult aranyhorgonya és zsinórja árulkodott arról, hogy aki hordja, az több, mint egyszerű tengerész.

Mindenki a fedélzetre csődült. Azazhogy mégsem mindenki:

Engelmann és Scaramanga eltűnt. Ők is előjöttek az ürgeöntésre, de abban a percben, hogy a motorcsónak elvált a rombolótól, hátat fordítottak a kinti világnak, lehúzódtak a motorházba. Mindez akkor, az esemény izgalmában csak annyiból tűnt fel nekem és Zollernak, hogy akad közöttünk két ember, akit nem érdekel, mit is akar az angol tőlünk, békés hajósoktól. A tengerész együtt él a hajóval, érdekli annak sorsa, helyzete. Hogy az angol valamit akar, az nyilvánvaló volt. De mit? Engelmannt és Scaramangát mindez nem érdekelte. Vagy nagyon is? Zoller ilyesféle bökött, amikor kimondta:

– Hátha olyan nagy vaj van a fejükön, hogy azt hiszik: a *Broke* miattuk állt elénk?

Mondom, Zoller ilyesfélére bökött, de hát ő is nevetve, határozatlanul, komolytalanul. Pedig közel járt az igazsághoz!...

A jobb oldali palánkon átlépett az angol tiszt, és nyomaték kedvéért, négy kamásnis, posztóköpenyes, fehér viaszosvászonnal bevont tányérsapkás, fegyveres haditengerész. A tiszt, mint az ilyen úgynevezett „zsákmánytisztek" mindig, igen fiatal volt. Alacsony, piros képű, amolyan nyers birkahúson, pudingon, whiskyn nevelt pökhendi fickó.

Feketén csillogó, vastagon gumírozott köpenyében, aranyozott szélű, meredek ellenzőjű sapkájában a hadnagy azokban a pillanatokban többre taksálta magát, mint annak idején Nelson Abukirnál.

– Where's captain? (Hol a kapitány?)

Daniló bácsi előrelépett.

– Itt a kapitány, én vagyok az.

A hadnagy felkacagott, gúnyosan, élesen.

– No né, íme, egy kapitány, aki nem tudja, merre jár!

Daniló bácsi arcán megkeményedtek a vonások. Szeme hidegen csillogott.

– Én ne tudnám?! Már akkor tudtam, hogyan kell hajózni, amikor ön még arra a bizonyos edényre se tudott ráülni!

A fegyveresek elmosolyodtak, Suttora, aki jól tudott angolul, valósággal

felnyivákolt.

A hadnagy vörös arca legalább tíz fokkal vörösebb lett.

– Ne felejtse el, hogy őfelsége, az angol király tisztje előtt áll! – üvöltött a hadnagy, és a közelben lebegő romboló felé mutatott. – A hajómon ágyúk vannak!

Hát ez bizony ifjonti túlzás volt. Úgy hangzott, mint amikor a nyolcéves fiú megfenyegeti pólyás testvérkéjét: leteperlek!

Daniló bácsi bólintott, a híres, régi higgadtsággal és száraz derűvel.

– Ha óhajtja, felénk süthetik. Mi nem tudjuk viszonozni!

Erre az egyik tányérsapkás akkorát böffent a nevetéstől, hogy a hadnagy rámordult:

– Silence, you swine! (Hallgass, te disznó!)

Őfelsége matrózai elkomorodtak. A hadnagy, mint aki észre tér, más hangon folytatta:

– Ön hadizónában hajózik, nem tudja? A szabályok értelmében jogom van lefoglalni a hajót!

Daniló bácsival együtt meglepődtünk.

– A három hónappal ezelőtt megjelent „Nautical Almanac 1930" szerint: Orkney déli részénél, Scapa Flow előtt tíz mérföld távolságot kell betartani. Úgy vélem, legalább tizenkettőre lehetünk, és nem tízre.

A pudingos vörös arcáról gőg és fölény volt leolvasható.

– Téved. Őfelsége admiralitása nem tíz, de tizenöt mérföld távolságot ír elő!

– Nem tudtam, én csak az Almanachhoz igazodhatom – rázta fejét Daniló bácsi. – Most én teszek fel önnek egy kérdést. Őfelsége hajójának joga van úgy elrobogni egy vitorlás sóner mellett, hogy azt veszedelembe hozhatja? Nézzen végig a fedélzetén, láthatja, mit értek el!

– A csizmám... – dörmögte Suttora.

A hadnagy hidegen felelte:

– Sportból tettük. Scapa Flow közelében nem lehet kalózmódra kószálni! De ne húzzuk az időt, kérem a papírokat!

Csamba ugatni kezdett. Úgy hiszem, a lakkcipő zavarta meg. Se Csamba, sem az öreg *Jadran* nem látott még lakkcipőt. Most látott, mert a pudingképű azt hordott.

A kajüt ajtaján és ablakán keresztül néztük, milyen figyelemmel vizsgálgatja az angol a *Jadran* papírjait. Végül azzal is végeztek. A hadnagy kilépett a kabinból.

– A legrövidebb időn belül elérik a tizenöt mérföldes határt – pattogott a hangja. – Megértette? Lerwickben kiköthetnek, vizet és élelmet vehetnek fel.

Többet nem mondott. Annyit se, hogy bikmakk, hogy adjon isten jó napot. Odaszólt az embereinek:

– Go!

Még csak a sapkáját se pöccintette meg. Igaz, mi se. Az egyik tányérsapkás ránk kacsintott, mint aki mondaná: látjátok, ilyen nagy úr nálunk őfelsége hadnagya!...

A motorbárka megindult, és elpöfögött mellőlünk.

Sottomarina nagyot sóhajtott:

– Hát ezt se választanám kapitányomnak! Hanem, Suttora, te bepörölheted az angol kincstárt egy pár csizmáért! Én nem hagynám bennük, hogy vinné az ördög őket!

És ahogy a motorcsónak odaért a romboló mellé, előkerült Engelmann és Scaramanga is.

– Hát ti hol jártatok? – derült Guzsik apó. – Már azt hittük, lesodort kettőtöket a hullám!

Engi is, Scara is gyanakodva vizsgálgatták a tovainduló hadihajót. Feldübörögtek a *Broke* turbinái, és a hajó nyomdokvonalán púpot vetett az Északi-tenger vize. A *Broke* is úgy vonult tova, akár hadnagya: se jelzés, se üdvözlés, semmi. Pedig a szabályok szerint, ha megállított – az indulásra is jelzést kellett adnia. De hát a hadihajó csak nem teketóriázik sokat egy vacak vitorlással!

– Hát ez is megfürösztött bennünket!– néztünk végig magunkon és a fedélzeten.

Akkor éreztük csak, mennyire fázunk, amikor sikerült egynéhány száraz ruhát kihalászni a foxli rejtekeiből.

– Irányt vesd ki öt mérfölddel – rendelkezett Daniló bácsi. Szevér bólintott.

– Parancsára!.

Így kerültük el Scapa Flowt, és így nem láttunk a híres Dél-Orkney szigetekből semmit. Parancsnokunktól tudtuk, hogy itt az angol flotta szívközpontja. Ide hatolt be az első világháború idején a német Weddingen tengeralattjárója, és megtorpedózta a *Hague,* a *Cressy,* az *Aboukir* angol páncélosokat. És itt süllyesztette el önmagát 1919. június 21-én a fogságba esett német flotta, a 750 tonnás torpedónaszádoktól a 28 000 tonnás *Hindenburg* csatahajóig – hetvenkét hadiegység! Köztük öt csatahajó; tíz cirkáló és negyvenhat torpedónaszád. Az öngyilkos német hadihajókból, amit lehetett, kiemeltek az angolok, amit nem – azt szétrobbantották, mert Scapa Flow bámulatosan védett, és védhető öbleire, a szigeteket oltalmazó erődkörre további hivatás várt. Ide vonták össze a „Home Fleet"-nek nevezett, brit szigeteket védő flottát – az első világháborút megelőző időnél jóval nagyobb arányokban. A hajótemető helyén új hajóbázisok épültek!...

És mert Scapa Flow féltettebb az angol partokon talán a londoni dokkoknál is, állandóan őrhajók cirkálnak az Északi-tenger eme részén. Így kerültünk össze 1930 derekán a *Broke* rombolóval. És így kerültünk össze egy tengerészeti hidroplánnal is. Nem sokkal később, hogy eltűnt a *Broke,* és hozzáfogtunk a helyiségek víztelenítéséhez, a fedélzeten a rend helyreállításához, egyszer csak közeledő berregést hallunk.

– Hidroplán! – kiáltotta Jankó. – Felénk tart. Kormányfelületén, a szárnyak alsó részén és a hajótest oldalán piros-fehér-kék körök, a felségjel színei. Oldalt fekete alapon egy horgony és mellette a gép száma:

A gépen ketten ültek. Az egyik kihajolt, erősen vizsgálgatta a *Jadran*t. Majd leintett, és keletnek mutatott.

– Ne integess, hanem gyere le! – kiáltotta sértődötten Sottomarina. –

Corpo di bacco!

Daniló bácsi feje körül kört írt le sapkájával, ami – bizonyára tudjátok – azt jelenti a hajósok tolvajnyelvén, hogy „értem".

– Dehogyis jöjjön, elég volt belőlük! A romboló küldte ide, hogy ellenőrizze: betartjuk-e a parancsot. Most meg azt mutogatta, hogy távolodjunk. Hát nem azt tesszük?

Sottomarina tölcsért csinált a tenyeréből, és híres bömbölő hangját kieresztette:

– Csak semmi nyugtalanság, miszter! Nem kell nekünk Scapa Flow!

Még kétszer szerencséltetett a hidroplán. Utoljára úgy zúgott el az árbocok és a fővitorlák között, hogy azt hittük – ebből újabb fürdő lesz!

– Ez is sportol, az árgyélusát! – nézett a távolodó gép után Szevér. – Mindig sportolnak, és mégis milyen ügyetlenek!

– Inkább egy pár jóféle haditengerészeti csizmát dobott volna le – nézett óriásunk Suttorára, aki napokig nem tudta kiheverni károsodását.

Este, amikor inkább szürkület volt, mint sötétség (hiszen erősen északon jártunk), a shetlandi partok közelébe értünk. A nagy kijáróban, amit nem láttunk, csak sejtettünk, Orkney és Shetland között, messzeségbe nyúló füstcsíkokat és a füstben elveszően kéményeket, árbocokat, felépítményeket láttunk. Sok tengeri mérföldön át vonult a füstfelhő és beleburkolódzva a Home Fleet, az angol hazai flotta. Az Atlanti-óceánról jöttek, és kanyarodtak be az Északi-tengerre. Irány Scapa Flow.

– Nyilván attól féltek, hogy összetalálkozunk – nézett látcsövén Horváth Feri a hadihajók felé. – Ezért zavart el a *Broke*.

Hajnalban értünk Shetland alá és délben a lerwicki védett öbölbe. Itt most vallomással tartozom nektek, barátaim.

Shetland nekem nem egyszerűen egy szigetet jelentett, és most se csak azt jelenti, hanem annál jóval többet. Emléket a múltból, az első igazi nagy vágy emlékét.

Ott, ahol gyerekeskedtem, élt egy hatalmas uraság. Nem is egy, de több kastélya volt a megyében, mindegyik kastélyhoz gyönyörű park és a parkon

túl – óriási birtokok. Az egyik kastély, a főkastély, annak a falunak a szélén állt, ahol gyermekkoromat töltöttem. Lehettem akkor hat- vagy hétéves, amikor az egyik napon megálltam a kastély parkbejárója előtt, és benéztem az ősfák közé. Szememet tágra meresztettem, mert amit láttam, lenyűgözött. A fák közötti tekervényes úton, ragyogó sárga kavicson egy fogat kocogott. A fekete-piros lakkozású kocsi nem volt nagyobb, mint egy mai babakocsi. És a lovak! A lovak pontosan akkorák, mint a mi komondoraink a régi tanyán! Meselovak – mesekocsit húztak. Az első pillanatban azt hittem, hogy káprázik a szemem, és amit látok, nem igaz. A lovacskák formára, mint a nagy lovak, hosszú farkuk befonva, hosszú sörényük pántlikával díszítve! Apró patáik alatt csikorgott a kavics, az apró zablák mellől kifröccsent a nyál. Úgy léptek, olyan büszkén, olyan rátartian, mint a megyeváros díszfogatának lovai szoktak.

Hát én attól kezdve csak arról a hintóról, azokról a meselovacskákról álmodoztam. Hogy milyen jó is volna, ha ilyen fogatra tennék szert, és ha nem is fogatra, de legalább egyre a törpeparipák közül. Még olyan gondolatom is támadt, hogy ellopom a grófkisasszonyok fogatát. Ámbár ez a terv igen egyszerűnek tűnt, mégis letettem róla, mert arra gondoltam: csak rájönnek a tettemre, az ágyam alatt nem tarthatom évekig a lovakat!... Így azután az egyszerűbb megoldást választottam. Megkérdem, hol szerezhetők be a törpelovak, és akkor már csak azt kell tennem, hogy karácsonyra kérek én is vagy kettőt, így is történt. Bátorkodtam a grófkisasszonykák elé állni és feltenni a kérdést: ugyan melyik lóvásáron lehet ilyen paripácskákra szert tenni? A válasz lesújtó volt: Magyarországon sehol, sőt az egész nagy Osztrák-Magyar Monarchiában sem.

– Egyedül Shetland szigetén. Onnan hozta a papa – felelték a grófkisasszonyok.

Shetland szigetén!

Bizony ez baj, főleg, hogy megtudtam: Shetland messze van. Bécsnél is messzebb, mint azt a tanító úr közölte.

Így azután nem teljesült a vágyam. Nem kaptam én törpelovat sem azon a karácsonyon; sem máskor!

– Majd ha elmégy Shetland szigetére, akkor szerzel ilyen lovat – nyugtattak otthon.

– Elmegyek, eljutok oda? Hiszen azt mondják, Bécsnél is messzebb van! – nyöszörögtem nemegyszer.

Nagyanyám váltig buzdított:

– Már miért ne jutnál el, ha nagyon akarod?

Hej, de akartam! De sok gyerekkori lázas éjszaka telt el úgy, hogy láttam magamat, amint partra szállok Shetland szigetén, és a világ legkisebb póni lovai örömrivalgással jönnek elém. A vezérmén azt mondja: válaszd ki a két legszebb törpeparipát!...

És egy napon a Jadran hűvös, hideg szélben a lerwicki rév felé kanyarodott. A kormány mellett álltam. Én, aki annyit álmodoztam gyermekkoromban Shetland mesés szigetéről!

Íme, az álom valóra vált. Igaz, későn, jóval később, mint kellett volna, de hát azok a sziklás, széltépte, esőmosta, hóvihar pásztázta hegyek valóban Shetland hegyei, dombjai voltak!

Nem az álom és a meseszínezte Shetland hegyei, partja, városa, faluja, kikötője, mint azt hittem annak idején. Hiszen az „én" Shetlandemen pálmák nőttek, hegyeit mimózaerdők borították, városait aranykupolák ékesítették, falvait rózsaallék szegélyezték, kikötőjében karcsú jachtok horgonyoztak.

Az álomból csak kettő maradt: az, hogy Shetland valóban sziget, és hogy lankáin valóban törpelovak legelnek!

A széljárta hegyeket törpenyír, hanga és valami rekettyeféle növény pásztázza, mert különben csak követ látni itt vagy fűféle sást. Ezen a füvön híznak gömbölyűre, de a kuvasz magasságánál nem nőnek magasabbra a szemrevaló, játékszer lovacskák. És – hogy tovább folytassam – a városokban nincsenek aranykupolák, a falvakban nincsenek rózsaallék!

Itt minden, de minden azért van, vagy azért nincs, mert szél van.

Izland, Grönland, az őszi, téli, tavaszi haragos Atlanti-óceán, az ugyancsak morc Északi-Jeges-tenger és kisöccsük, a mindenben őket utánzó Északi-tenger, amit szélből, viharból, orkánból összehoz, azt Orkney,

Shetland és a jóval feljebb levő Fär-öer szigetekre zúdítja. A szegény emberek házaikat kőből rakott „várfalakkal" rámázzák, úgy védik a rettenetes szelektől otthonaikat. A gazdagok csinos téglakerítéseket emelnek tetőmagasságig, hogy így bújjanak el az üvöltő szörnyeteg elől. A főváros, Lerwick úgy összehúzódik örökös didergésében, hogy minden egyes (alacsony és keskenyre épült) házán látni: itt a házak együtt szenvednek az emberekkel!

És ezen a rideg földön élnek az én mesevilágomnak apró paripái! Átvágtatnak a hangás sűrűkön, kócos sörényüket szélvihar bodrozza, fényes szőrüket jeges eső dörzsöli, karcsú lábaik izmát sziklák és szakadékok erősítik. Ahogy a jegesmedve boldog dermesztő hazájában, úgy vidámodik Shetland kórós, szikár rétségein a világ legkisebb lovacskája.

– Hát azért a mi szigeteink szebbek, mint ezek itten – mondta Jankó, amikor néhány órára elhagyhattuk hajónkat a lerwicki kikötőben. – Meg hát ezért a városért sem cserélném el a mi Ragusánkat!

Szevér, Feri, Jankó, Zoller és jómagam Lerwick utcáin ballagtunk.

Zoller kivételével egyikünk se járt még ilyen fenn északon. Megcsodáltuk az ablakokba tett cserepekből előkandikáló répa-, petrezselyem- és paradicsompalántákat, íme, ami máshol kerti, sőt veteményeskerti növény, az itt – dísznövény! Egyiptomban és a Fokföldön a muskátli útszéli gaz, nálunk ablakok dísze! Mi a muskátlit pincében teleltetjük, a lerwickiek este beveszik a cserepes petrezselymet, répát, nehogy az éjszakai jeges eső megölje az ablakok kedvencét!

– Hát ha tudnátok, földi – szólt oda kedélyesen, de magyarul Zoller egy ablakban könyöklő bácsinak –, ha tudnátok, milyen a bazsalikom, a levendula, a mályva, amely ilyenkor virít minálunk!

Láttunk apró lovacskát bőségesen. Otromba szekereket húztak, hátukon felnőtt embereket cipeltek! Micsoda erő a törpék izmában!

Jankó mondta is:

– Ha hazamennénk, megkérném Daniló bácsit, vegyünk egyet belőlük. Tudom, otthon csodájára járnának.

Lerwick utcái tekervényesek, zegzugosak, itt egy sikátor, amott sziklába, hegyoldalba fut az út. De minden utcát macskaköves burkolat borít, a főutcát, a Main Streetet fekete aszfalt. A főutcán akkora birkanyáj vonult, hogy percekig álltunk egy halárus üzlete előtt. Már indulni akartunk, amikor a szemfüles Zoller hátrább húzott bennünket, az üzlet kiugrója mögé. Az ilyen kiugrás az épületen, ami olyan, mint madárkalitkán az etető, a széljárta, hófútta vidékeken igen általános valami. Valójában utcára kiérő előszoba, védi a lakást, az üzletet, a tulajdonképpeni előteret a hidegtől, széltől, esőtől, hótól. Nos, egy ilyen építmény mögé ráncigált nagy hirtelen Zoller Jóska.

– Oda nézzetek, kik vannak amott! – mutatott régi kenyerestársam a sarkon túli épületre.

Az épület homlokzatán karcsú betűk hirdették, hogy ott található a Post Office, a postahivatal.

A tárva-nyitva tartott ablakokon át három figurát láttunk az egyik írópult mögött, amint egymáshoz bújtak, és beszélgettek. Engelmannt, Scaramangát és egy ismeretlen harmadikat.

Scaramanga és az ismeretlen hallgatott, Engelmann nagy gesztikulálás közben beszélt. Mi úgy ismertük őt, mint szófukar valakit. Ebben az esetben be nem állt a szája. Talán öt percen át figyelhettük őket, amikor úgy látszik, valamiben megegyezhettek, vagy legalábbis befejezhették tárgyalásukat, mert kijöttek az épületből.

Ott még suttogtak néhány percig, ugyancsak elmerülve, halkan, csak a mormogásukat lehetett hallani. Ezúttal is Engelmann vitte inkább a szót. Az ismeretlen méltóan illett Scaramangáékhoz: kopott, elnyűtt, züllött kinézésű pasas, egy dokkmunkás uracs mellette. Nem annyira tengerész volt, mint inkább kupec vagy házaló kucséber, de abból is a legalja.

Engelmann valami igen derűset mondhatott, mert hahotázni kezdtek. Akkor hallottuk meg az egyetlen mondatot, németül hangzott, az idegen mondta:

– Az időt húzni kell, ne felejtsétek el!

És tovább hahotáztak, majd kezet nyújtottak. Engelmann és Scaramanga felénk vette az utat, az idegen eltűnt a posta mögött. A kalitka jó szolgálatot

tett, bár a két alak alig néhány lépésre ment el mellettünk, nem vettek észre.

Még a lélegzetünket is visszatartottuk. Tőlünk néhány lépésre a sarkon kifordultak a főutcára.

Horváth Feri az ismeretlen után intett.

– Fiúk, utána!

Ahogy tudtunk, úgy loholtunk a postaépület mögé, de bizony nyomát se láttuk: Két kisebb utca kanyarodott ott különböző irányba, de a kupecszerű ember eltűnt.

Ugyan ki lehetett?

Mert ott voltunk, amikor a mi két amszterdami jövevényünk elkérte magát a parancsnoktól.

– Szeretnénk, capten, egy jó pohár whiskyt lehajtani, engedjen partra – kérték Daniló bácsit.

– Nincs nekünk ilyen helyen ismerősünk, nem késünk le az indulásról – nyugtatta parancsnokunkat szapora szóval Scaramanga.

És lám, volt ismerősük! Méghozzá olyan valaki, aki intette őket, utasítást adott: „Az időt húzni kell, ne felejtsétek el..."

Most mi álltunk meg a posta előtt, és töprengve összenéztünk.

– Hát én azt hiszem, itt az ideje, hogy ezt a két börtöntölteléket megfigyeljük – mondta Zoller. – Mert hogy börtöntöltelékek, arra kész vagyok bármikor megesküdni!

– De miféle időhúzásról beszélhetett az az alak?! – találgatta Szevér.

Szokás szerint Horváth Feri sommázta az egész kérdést: – Úgy gondolom, a legokosabb, ha egyelőre egy szót se szólunk a tapasztaltakról. Igaza van Jóskának, figyeljük őket. Lehet, hogy az egész, amit teszünk, gyerekesség, de az is lehet, hogy még hálával gondolunk a lerwicki postaépületre. Fiúk, egy szót se, te se kotyogjál, Jankó!

Jankó úgy nézett ránk, mint akit vérig sértettek.

– Ha az életembe kerülne, akkor se szólok!

Bizony, a kis Jankó nemcsak külsőleg hasonlított Jokkóhoz...

Délután megtöltöttük a *Jadran* víztartályait, Guzsik apó és Gommó meghozták a friss élelmet, úgyhogy nem volt akadálya a továbbindulásnak.

Daniló bácsi is elintézte a kikötőhatóságoknál a szokásos formaságokat, és amikor visszajött, csak ennyit mondott:

– Indulás.

Máris felharsant Sottomarina alagúthangja:

– Emberek, a vitorlákhoz! Horgonyt húzzad! Köteleket engedd! És lassan távolodni kezdett a lerwicki rév.

Isten veled, Shetland, gyerekkorom szép emléke, egy megvalósulhatatlan álom meseszigete! Rétségeidről nem hoztam el egyetlen lovacskát sem, egyetlen hosszú fejű birkát a *tízezer* közül. Ezentúl, ha rád gondolok: nem látok majd aranykupolákat, sem pálmaerdőket, sem rózsaallét. Csak sok-sok követ, hangás hegyoldalakat s ablakba tett cserepekben répát meg petrezselymet!

Csamba ugatása riasztott fel, ahogy merengve néztem a távolodó partokat, az eltűnő, hosszúkás, kikötő előtti előszigetel.

Csamba Engelmannt ugatta. Ott rohangált az apró kínai kutya a hosszú német otromba csizmái között, mint a megveszekedett.

– Csamba! – intett Suttora. – Csambi, nem hallgatsz el menten!

De Csamba csak ugatott, míg Engelmann a motorház lejárójában el nem tűnt.

– Ez a kutya valamit érez – súgta fülembe Suttora. – Én mondom, hidd el, érez valamit! Nem állja őket!

Valóban így volt: a kis Csamba gyűlölte hajónk két idegen tagját. Mi azt csinálhattuk vele, amit akartunk. A zsebünkbe, a kabátunk ujjába gyömöszöltük, csizmába dugtuk, és mindezt Csambi kéjes gyönyörrel fogadta. De abban a pillanatban hörögni kezdett, apró, rizsszemnyi fogacskáit csattogtatta, mihelyt Engelmann vagy Scaramanga meg akarta simogatni.

Csamba apró szívében mérhetetlenül nagy gyűlölet élt. Attól a pillanattól kezdve, hogy Engi és Scara a *Jadran* fedélzetére lépett, Suttora kutyája nem

szűnt meg ezt a gyűlöletet éreztetni. Ebből is láthatjátok: Csamba jellem volt, elveiből nem engedett. Az első pillanatban úgy döntött, hogy az új jövevényeket nem szíveli, és határozata mellett kitartott. Suttora nemhiába tartozott a „jelek" és a „sejtések" hívei közé, így inkább adott a tömpe orrú, selyemszőrű kutyusának véleményére, mint Sottomarina emberséges nézetére. Mert óriásunk rendületlenül kitartott amellett, hogy a jövevények ugyan valóban utálatos fickók, de emberek, és ki tudja, mennyit szenvedtek az életben, amiért ilyen barátságtalanok.

– Mert tudjátok, az úgy van – okoskodott Sottomarina –, ha az ember sok mindenen megy át, akkor mindenkire gyanakszik, kerüli még tulajdon testvérét is.

Suttora mérgelődött:

– Hát én sok mindenen mentem át, és ezért gyanakszom erre a két alakra! Nekem ne duruzsolj a fülembe, hogy így szegények, úgy szegények! Olyan jámbor vagy, Sotto, mint a zengi plébános úr kilencvenéves korában!

Az ilyen összecsapások különben napirenden voltak. Suttora Csambával együtt vicsorgott az idegenekre, főleg Engelmannt utálta, Sottomarina pedig védte őket. Mi, akik a lerwicki postahivatal előtt megláttuk őket, és hallottuk az ismeretlen különös figyelmeztetését, most már valóban figyeltük minden lépésüket.

Zoller volt a legrámenősebb. Ő már rémeket is látott.

– Hátha annak a bandának a tagjai, amelyik elfogta és eltüntette a *Mary Celestét*! Miért ne?! Talán azért csempészték magukat a hajóra, hogy kikémleljék a szándékunkat!

A mi higgadt Horváth Ferink hitetlenül mosolygott.

– Nono, túlzásba ne essél! Honnan tudnák, mire készülünk, hová és miért megyünk? Daniló bácsi és mi is hét lakat alatt őrizzük a titkot. Daniló bácsi állítása szerint a livornói hajóstársaságnál csak két ember, az igazgató és helyettese van beavatva a mi expedíciónk titkába.

Zoller nem engedett:

– Akkor mire mondta az az idegen pasas, hogy „húzzák az időt", és miért

tagadták sunyi pofával, hogy bárkivel is találkoztak volna Lerwickben? A mi szándékunk az, hogy felkutassuk az eltűnt gőzöst. Szerintem természetes, hogy az ellenség, amelyik előre megfenyegette mindazokat, akik a hajó felkutatását tűzik ki célul – felcsempész a mi hajónkra kémeket! Miért ne?!

Nem mondom, Zoller elhintette a gyanakvás mérgét, de azért túlzásnak találtuk a két pasas és a *Mary Celeste* összehozását. Mindenesetre eldöntöttük: homály borítja a fickók személyét, és résen kell lenni. Alig egy-két órával a *Jadran* elindulása után, összebeszélésünk eredményeként Zoller odafordult Scaramangához, aki – Suttora jóvoltából – a híináros, tengeri moszatoktól ellepett horgonyláncot tisztogatta a hajóorrban.

– No, cimbora, megittátok Lerwickben a pofa whiskyt, amire annyira vágytatok?

„Véletlenül" a közelben tartózkodott Szevér és Jankó. Odaléptek Zoller mellé. Engelmann akkor is a motorházban gubbasztott.

– Megittuk hát – nevetett Scaramanga. – Többet, mint kellett volna. Látod, még mindig jó a kedvem! Engi a motorházban alszik, olyan jól éreztük magunkat.

– Akadt ismerős is, mi? – kedélyeskedett Zoller. – Régi hajóról régi cimbora, sose tagadd, olyan öreg hajósoknak, mint ti, mindenütt akad jó barátjuk!

Scaramanga vigyorgott.

– Akadni akad, de ezúttal senki! Ha Engi kocsmát talál a kikötőben, tovább már nem megy – leül és ott marad. Lerwickben így jártunk, az első kikötői kocsmában letelepedtünk, s ittunk addig, míg fizettünk és visszatértünk a hajóra. Öt lépés nem sok, annyit sem tettünk a kocsma küszöbén túl a város felé!

Ferivel a kormányállásról figyeltük, mint faggatja a furfangos Zoller a rossz képű olaszt.

Láttuk, hogy Zoller hahotázik, majd ráver Scaramanga vállára.

– Rendes legények vagytok, én mondom. Bezzeg mi néhányan másként tettünk! Bejártuk a várost, még a postára is elvetődtünk...

Scaramanga felkapta a fejét.

– Jártatok a postán?

– Jártunk hát, de már zárva volt – derült Zoller. – A lerwicki postáskisasszony akkor mehetett el ebédelni.

Scaramanga megkönnyebbülten sóhajtott, és nagy jókedvvel tisztogatta tovább a horgonyláncot.

– Fiatalok vagytok, van hová írni – nézett az előtte állókra. – Nekünk nincs, ezért sem a postát, se mást nem kerestünk a városban. Pompás whiskyt kaptunk a kikötői csapszékben, másfelé nem keresgéltünk!

Ezeket mondta Scaramanga. Mint ti is tudjátok: az olasz hazudott!

Nagyot hazudott. De mi célja lehetett letagadni azt, hogy a kocsmán kívül máshol is jártak Engelmann-nal együtt? És mit jelent, mit célozhat az ismeretlennek az a figyelmeztetése, hogy – „az időt húzni kell?"...

– Nekem beszélhettek, fiúk – fogadkozott Zoller Jóska –, ezeknek közük van a *Mary Celeste* eltűnéséhez!

Ugyanakkor a hajó másik részén a szakállába dörmögött Suttora, amikor felhangzott a kis Csamba vészes ugatása:

– Gyanúsak ezek a fickók, gyanúsak!

Shetland fő szigete és a vekni alakú Yell között, a Mossbank-csatornán igyekeztünk kijutni az Atlanti-óceánra.

A Mossbank-csatorna ravasz hely ám. Igen erős áramlással örvénylik itt a víz, az Atlanti-óceán tajtékos hullámai az Északi-tenger felé.

– Ha a vitorlák nem bírják, a motort kell megindítani – rendelkezett Daniló bácsi, amikor hajnalban a Faller-szigetsor között végre kijutottunk Yell alá. – Egyébként is, Szevér, gyújtasd be a motort, legalább látjuk, mit bír. A Mossbankben erős az áramlat, megfelelő a próbára. Tudnunk kell, mire számíthatunk, ha majd jég közé keveredik a hajó!

A Shetland szigetek tekervényébe olyan kapitányra, mint Daniló bácsi, és olyan legénységre volt szükség, mint a miénk, hogy kitaláljon a *Jadran* az Atlanti-óceánra. De a szigetek közötti lavírozásból itt még Jankónak is –

kivéve a két idegent – mindenkinek jelese volt. Aki az Adrián hajózik, Dalmácia csodás tájain, Lussintól a Kotori-öböl szigeteinek rejtekei között, az nem jön zavarba Shetland útvesztői előtt. Mint ahogy nem jött zavarba Daniló bácsi sem. Lassan, óvatosan haladtunk, ahogy az ésszerűség kívánta, így hiba nélkül kifutottunk Yell alá.

– A motort megindítani! – hallottam Szevér parancsát a fedélzetről.

Ránéztem a koje falán fityegő zsebórámra. Három óra volt, hajnali három. Az első gondolatom azt az örömteli érzést rögzítette, hogy még egy órát lehet aludni, de a következő pillanatban felfigyeltem: ugyan, mi lesz a motorral, megindul?

Még mindig – sőt talán most még inkább – erős kétely élt bennünk Engelmann gépészeti tudása iránt. Annak ellenére, hogy egyre a motorházban piszmogott – ami már az eszelősség határát súrolta –, mégis azt éreztük, hogy a hosszú német dilettáns.

A felettem levő ágy megreccsent. Horváth Feri kandikált le onnan. Ő is felébredt, és most ugyanúgy figyelt, mint én.

– Mi lesz már a motorral?! – hallottuk újból Szevért, amikor lekiabált a kormányállásról.

– Motort indítsd! – ismételte a parancsot mint jó fedélzetmester, Sottomarina.

Hát bizony – ideje volt, hogy meginduljon a *Jadran* segédgépe. A kője felső részén, közvetlenül Feri fekhelye alatt tenyérnyi, kerek ablakon lehetett kitekinteni a külvilágba. A látvány semmi jóval nem biztatott. Hatalmas szirtek tornyosultak a közelben, és a szirteken bőszült hullámok törtek ketté. Ha a *Jadran* nekivágódik a szirteknek, a hullámok sorsára jut hajónk!

A Mossbank-csatorna bejáratánál sodródtunk, szembe az örvénylő áramlattal, közepesnél gyengébb szélben – a szirtek felé közeledve!

Már arra gondoltam: szólok Ferinek, és ébresztem a többieket, akik a kettéosztott foxliban vidáman hortyogtak, amikor hajónk faalkatrészei továbbadták egymásnak, a kormánytól a hajóorrig, hogy a motor megindult.

– Dolgozik – bólintott Feri a fejem felett.

Abban a pillanatban szeretettel gondoltam Engelmannra. Igen, most már én is úgy érzem, érti a mesterségét.

A szirtek lassan-lassan eltávolodtak, és a *Jadran* megindult (vitorlákkal, motorral) a Mossbank-úton az Atlanti-óceán felé.

– Ez a Golf-áram – mutatott őrségünk idején a mellettünk elvágtató hullámokra Daniló bácsi. – A Shetland szigetek túlsó részén a partokat már a Golf-áram mossa. Itt a csatornán, a Golf vágtat keresztül, azért ez az örvénylés, és azért is van szükségünk ilyen gyenge szélben a motorra.

Gyenge szélben? Mert valóban gyengén fújdogált, főleg Yell-sziget magas, tégla alakú hegy- és dombhátai miatt. Bezzeg mire kiértünk a Mossbank felső végére.

Ott az Atlanti-óceán bömbölte felénk üdvözlő beszédét!

Egyszerre vége lett az eddigi kényelemnek. Előkerültek a hosszú csizmák, a viaszosvászonból varrt, olajjal külön impregnált köpenyegek, a széles karimájú „délnyugatik", az olajos bőrnadrágok. Lezártuk a foxlit, a kajütöket, lecsavaroztuk a kerek ablakocskákat, lepányváztuk a raktárfedeleket, s lekötöttünk mindent, ami mozog, mozgatható vagy megmozdulhat. Kifeszítettük a kapaszkodóköteleket a fedélzet mindkét oldalán, és mindnyájan nekiláttunk, hogy végrehajtsuk kapitányunk parancsát.

– Reffelni! – adta tovább Horváth Feri Daniló bácsi rendelkezését. – Egyes, kettes orrvitorlát bevonni! Helyettük kitenni a vihar-klüvert! Fő vitorlákat kurtítani! Gyerünk!

Úgy dőlt felénk a szél, mint a hóvihar. Ilyen az Atlanti-óceán, az északi Atlantika! Amott a Mossbank-csatornában bizony nem sejtettük, hogy ekkora erővel sulykolja odakint a szél a hullámokat. Egyenesen Izland irányából jött a jeges szél, pontosan arról, amerre a *Jadran*nak haladnia kellett, hogy eljussunk a Fär-öer szigetekre. Shetland és Fär-öer között a távolság nagyjából 500 kilométer, de így, hogy a szelet – hozzá még viharos szelet – szembe kapjuk, az ötszáz kilométerből ezer is lehet!

Naplóm előző részéből nyilván sokan tudjátok, a „kreutzolás" micsoda, és mit jelent a „lavírozás". Az Adrián, főleg a szigetek között, képtelenség

máshogyan hajózni, mint kreutzolva, lavírozva, azaz cikcakkban, vagy mint a fejfájdító fordítás mondja: hederegve. Itt érvényesül a jó hajóvezető és a kormányosok tudása, a lavírozásnál, amikor hol a jobb, hol a bal csapáson halad a hajó, a lehető legkisebb szögben, a szél irányába. Persze a manőver nemcsak a tengerészek tudásán múlik, de múlik a hajón is, mert régi elv: vannak csökönyös, igen jó építésű sónerek, barkok, brigantinok, amelyek egyet nem szívelnek: azt a bizonyos legkisebb szöget, amivel szélbe fordulhat a hajó anélkül, hogy veszítene sebességéből. A mi *Jadran*unk tűrhetően lavírozott, de hát most más volt a helyzet. Először is mélyen merültünk, tele volt mind a két raktár áruval Fär-öer részére – másodszor pedig: hajó légyen a fenekén, amelyik viharos szélben, haragos hullámokkal, pöffös (lökésszerű) széllel szemben teljesíteni tudja annak a legkisebb szögnek a kívánalmait!

Így azután már az első pillanatban tudtuk, amikor kikanyarodtunk a szorosból a nagy Atlantikára, hogy jó néhány álmatlan óra és megfeszített szolgálat árán érjük majd el a kis Dániához tartozó szigeteket.

Ezért, mint az vitorlás hajókon nem ritkaság, a kapitány úgy rendelkezett, hogy a szolgálatban levő bal oldali őrséget kiegészíti a jobb oldalival. Ilyenkor hangzik el a tengerészfülnek oly barátságtalan „All hands up" síptrilla, a vészes parancs, ami jót sohasem jelent. Vagy azt közli, hogy igen nagy baj támadt, vagy azt, hogy baj még nincsen, de lehet, és aki azt hitte, hogy végre kipihenheti az előző őrség fáradalmait, az újból elkezdheti a fedélzeti nyomorúságot.

A mi bal oldali őrségünk is – Sottomarináék – áldhatták az öreg Suttora jelét, amikor felhangzott a riadó: „All hands up" – Minden kéz a fedélzetre! Még Guzsik apó is elindult.

– Reffelni! Gyerünk! Siess, Gommó, Gelletich, Jankó, Scaramanga, Krantz! Az angyalát!

Mellettem ott állt Zoller, Horváth Feri, Szevér. Odább Daniló bácsi.

És úgy úszott a fedélzet, mint a legszebb *Jilland*-időkben, vagy akkor, amikor az a bolond angol elszaladt mellettünk!

– Corpo di bacco! – üvöltötte percenként Sottomarina, és maga is

belefeküdt a vitorlakötelekbe, mert most valóban minden kézre szükség volt.

Nem, szó se róla, olyan orkánban korántsem részesültünk, mint azokban a napokban, amikor Hamburgból jövet, az *Apollinaris*szal elkapott az Északi-tenger. Ez csak amolyan kiadós „atlanti szél" volt, mérges fogadtatás, amolyan hetyke tánc, de – veszedelem talán mégse! Vagyis abban az esetben veszedelem, ha marad az eredeti felvitorlázás, és csökönyösen nekimegyünk a felénk hömpölygő hullámhegyeknek. De a két nagy vitorlát majdnem felére kurtítottuk, a két nagy orrvitorla és a külső orrvitorla helyett mindössze két szerény méretű háromszög feszült a szélben. Mindent lezártunk, lecsavaroztunk, rögzítettünk, így mégse bánhat el velünk az Atlantika.

A *Jadran*t a szélre bíztuk, a motort leállította Daniló bácsi. És a *Jadran* büszkén, merészen vágtatott a szelek szárnyán. Dübörögve szelte a hullámokat, olykor kedvet kapott és megmerült a hullámhegyekben, úgyhogy a lélegzetem is elállt, de azért – csak megmutatta a derék sóner, mit bír, mire képes.

Amikor a kormányba kapaszkodva, összeharapott szájszéllel rámeredtem a tengervíztől elborított fedélzetre – és ugyanígy tett Horváth Feri és Zoller is –, Daniló bácsi nem állta meg szó nélkül:

– Látszik, régen jártatok már vitorláson! Szokatlan a tánc, a bukdácsolás! De hát ez már így van. Csigavér, fiúk, elő a régi jó szokással – minél nagyobb a hullám, annál nagyobbat nevetni!...

Őszinte vagyok, bevallom: az első órákban féltem. Igaza volt Daniló bácsinak: elszoktunk a vitorlástól. A gőzhajó védett kormányháza, a parancsnoki híd magasa, a megosztott felelősség és a technika, a hajóépítés adta viszonylagosan nagyobb biztonság, amiben eddig részem volt – most bátortalanná tett. Féltem. Féltem attól, hogy Zollerral együtt megcsúszunk a lucskos kormányálláson, féltem, hogy kezünkből kiszalad a kormánykerék, vagy ami ugyanolyan komisz: az erős szélnyomás miatt nem mozdul a kormány, a nehéz hajótest.

– Csigavér – mondogattam tízszer, százszor, és igyekeztem jó arcot csinálni.

Zoller ugyanígy tett, láttam. (Később bevallotta, hogy ő meg azt látta:

mennyire erőltetem a vidámságot.) Gyerekkori társam most nem nevetett olyan szélesen, derűsen, mint szokott. Szemében aggodalom volt és bizonytalanság. Horváth Ferinél sem különben. Amikor ugyanezen a hajón moccóskodtunk, keményebben viselkedtünk, mint ezekben az órákban. De hát a tengerész mégiscsak azért tengerész, mert nem fél a víztől és holmi szelecskétől – így hát lassan összeszedtük magunkat. Egyszer csak észrevettem, hogy Zoller jóízűen felkacag, méghozzá azon, hogy minden búbánat nélkül nézem a közeledő, hajónk oldalához vágódó és ezzel egy időben a hajóra felmászó hullámot. S ezzel a nevetéssel elmúlt a lámpaláz, a sónerdrukk, mint mi neveztük – szégyellni való – félelmünket.

– Csigavér! – nevetett Zoller.

– Csigavér! – nevettem én is.

Az Atlanti-óceánon haladtunk tehát. Mögöttünk ködbe, párázatba veszően távolodott Shetland és Yell szigete.

– Corpo di bacco! – hangzott Sottomarina ordítása, de mind ritkábban.

A *Jadran,* ahogy mondani szokták hajós módra: szélbe állt. Igaz, néha megmerült, oldalt billent, felágaskodott, és azt hittük – úgy maradunk, vagy fordítva: belefúrta magát a hullámba, és örökkévalóságnak tűnt, míg előkecmeregtünk, de hát mindez csak epizód volt. Akkor már mi is, gőzösökön elnevelődött legények, tudtuk, hogy Daniló bácsi sónere a legkifogástalanabbul halad előre, és ha baj támad, azt csak mi okozhatjuk.

Zoller felszedte magára híres murmanszki gúnyáját. Suttora még a világítótorony-őri időkből megmentett egy pompás birkabőr ködmönt, azt húzta a zubbonya fölé. Mindenki mindenféle szvettert, ujjast, be- és kibújóst felhúzott, mert a széllel együtt dermesztő hideg terült az óceánra.

– Ha elgondolom, hogy nálunk odahaza most süt a legragyogóbb nyári nap – emlékezett Zoller, és borzongva törülte arcáról a felfröccsenő vizet –, ha elgondolom, hogy Budapesten most mennyien sétálhatnak a Duna-parti korzón, s talán azon panaszkodnak, hogy: pihá, de meleg van... hát akkor máris elbőgöm magamat!

Horváth Feri gémberedett ujjakkal azon mesterkedett, hogy egy sálfélét kössön a nyaka köré, de nem állta meg válasz nélkül:

– Egyet a száz ellen, Jóska, ha ott sétálnál, és eszedbe jutna a *Jadran,* akkor bőgnél csak igazán! Jönnél te ide akkor is, ha azt tudnád, hogy jéghegyek között befagyott a hajó!

Kormányostársam jóízűen nevetett:

– Hiszen csak ne lenne ennyire hideg a hideg, mindjárt jobban szívelném! Már Murmanszknál megfogadtam, többet nem jövök a sarkkörre. És hová tartunk, az angyalát?!...

Az Atlanti-óceán próbára tett minket. A szél olyan volt, amilyet Grönland és Izland küldeni tud: erős, hideg, éjjel-nappal dudáló. Fúj egy hétig, két hétig, három hétig. Hetekig. Erre elkészülhettünk. De hát azt az első pillanatban tudtuk, hogy nem kéjutazásra indulunk, és a kezdeti meglepetések után beletörődtünk a tudatba: bizony lehet ez még rosszabbul is...

Hogy nemcsak mi táncoltunk, de a nagyobb rokonok is, azt láthattuk egynéhányszor. Még a partok látótávolságában találkoztunk egy angol őrhajóval, majd valamivel később két cargo-linerrel. Lehet, hogy utasaik azt mondták: szegény ördögök, de komisz lehet a soruk azon a sóneren... lehet, de állítom: kész tengeribetegség volt azokra a gőzösökre nézni! Az egyik cargo különösen bukdácsolt, Suttora meg is állapította:

– Ott baj van, rossz a terhelés. Talán elbillent a szállítmány! Egyre a stenerbordra (jobb oldalra) dőlt a teherhajó, és ameddig látható volt, néztünk utána. Mikor billen, mikor fordul a hullámok közé?!

– Így oldalazott a *Petőfi* is, mielőtt felfordult velünk – emlékezett a múltjára Suttora. – Azóta nem szívelem a féloldalas hajókat.

A második napon ködbe kerültünk, ami olyan valami az Atlantikán, mint a Dunán szép nyári időben a reggeli pára. A tájhoz tartozik, természetes, hogy van, és számolni kell vele. A számításba egyedül az a hiba csúszott, hogy olyankor jött a köd, amikor erős szél fütyörészett az óceán felett.

Sónerrel ködben hajózni izgalmas feladat. Itt nincs Atlasecholot, amivel a tenger mélységei alapján is lehet nagyjából követni a térképet. Nincs rádiószoba, ahonnan érintkezni lehet a külvilággal. Nincsenek fényszórók, távoli hangokat jelző lokátorok, különböző biztonsági műszerek és felszerelések, amelyek előre figyelmeztetnek közeledő hajókra, messziről

levándorolt jéghegyekre, kósza roncsokra, kikötőkből leszabadult hatalmas fatönkökre.

Ámbár a harmadik napon gyengült a szél, helyzetünk sokkal jobb mégse lett: az eddiginél is óvatosabban haladtunk, lassítani kellett a haladás tempóját, és szó szerint csupa fül voltunk. A hullámok moraján, hajónk súrlódásán és döngésén túl azt lestük szívszorongva, honnan hallani meg a ködkürt bőgését, a ködben haladó hajók jelzéseit vagy a közeli jéghegyen megtörő hullámok zaját, ami pontosan olyan, mint a parthoz vágódó brandung, a hirtelen feneket érő hullám moraja. Ez az utóbbi feltevés volt a legvalószínűtlenebb, a jégheggyel való találkozás. De hajóval bármikor összeszaladhattunk, így azután kettőzött őrszemek figyeltek, nehogy a köd áldozatai legyünk.

A megerőltető szolgálat, a kimerültség, az állandó éberség egyvalamiről teljesen elterelte figyelmünket. Engelmannról és Scaramangáról. Jóformán nem is láttuk a két alakot. Engelmann végleg behúzódott a motorházba, Scaramanga hozzá társult. Az olaszt annyira elővette a tenger, hogy a második napon beteget jelentett. Látszott rajta, hogy se holt, se eleven. Sottomarina megkísérelte talpra állítani, mert a hajókon az a nóta járja, hogy a tengeribetegség ellen egyetlen gyógyszer létezik, és az – a munka. De hiába volt óriás fedélzetmesterünk üvöltése, félelmetes szemforgatása. Scaramanga apatikusan gubbasztott a motorház szögletében, és hajlíthatatlan maradt.

– Nem tengerész az, de cukorkaárus – köpött át a mellvéden Suttora, amikor Sottomarina közölte az eredményt. – Mégpedig a cukorkaárusok között is az a fajta, amelyik a templom előtt árusít!

Suttora szemében ez volt a legnagyobb sértés: cukorkaárus. Hogy miért, máig se tudom. De úgy mondta ki – cukorkaárus, mint más azt, hogy betörő, pöcegödör-tisztító, csatornatöltelék.

Minden figyelmünk arra összpontosult, hogy a hajót a megadott irányban tartsuk, és lessük azt az átkozott ködöt.

Inkább az tűnt fel az ötödik napon, hogy kapitányunk arcáról eltűnt a mosoly.

Ha szóltunk hozzá, röviden válaszolt.

És szokása ellenére, ha kijött a kabinból ellenőrizni a tájolót, a kormányt, a fedélzetet, akkor már ment is vissza a kabinba.

Összenéztünk ott a kormányfedélzeten. Valami baj van. Daniló bácsi bizonytalankodik. Ködben vitorlás hajó számára nehéz a tájékozódás, a hely meghatározása. A helymeghatározásnál háromra van szükség: jó tengeri térképre, kitűnő kronométerre (órára) és a szextánsra, a tükrös szögmérőre.

Akkor már második napja nem tudta Daniló bácsi elvégezni a helymeghatározást! A szextáns használatához vagy a nap, vagy a csillagok kellenek.

És a *Jadran* öt napja úszott a ködben. Két napja úgy, hogy a legkisebb fény se tört át a ködön.

Láttuk parancsnokunk gondterhelt arcán, komor nézésén, szótlanságán, hogy elvesztette a tájékozódást.

A köd egyre sűrűbb lett!

– Merre lehet Fär-öer? – találgattuk. – Ugyan merre lehet?!

Vakon hajóztunk!

És akkor történt, hogy Jankó a hajóorrban, a foxli fala és az orrtőke közötti térben, közvetlenül az általunk buckspritnek nevezett orrárboc alatt – robbanótölteteket talált!

A hajónak ez a része a legelhanyagoltabb terület. Itt vezet le a horgonylánc a lánctartóba, ami azt jelenti, legfeljebb akkor kell ide bemászni, ha elakad a lánc. Különben mi a csodának tekintsen ide be bárki is? Jankó betekintett. Gyerekes kíváncsiságból, a mászkálás és a kotorászás gyönyörétől vezetve (ugyan melyiktek nem tudja, miféle nagy érzés ez?), a kutatgatás vágyától ösztökélve

– Jankó nyilván megmentette a hajót és vele együtt, úgy lehet, a *Jadran* hajósait is!

Először nem ismerte fel, mit lát a félhomályban. Az tűnt föl, hogy az orrtőkéhez simuló egyik palánkon valami nagyobb doboz csillog. Jankó moccó volt, akkor már sok mindent tudott a hajók alkatrészeiről,

felszereléseiről, de arról még nem hallott, mit keres egy pléhdoboz a vitorlás hajó orrában. Cukrosdoboz, aminek vagy a raktárban, vagy a konyhán volt a helye. Az első, ami meglepte – a dobozból kinyúló salétromos kanóc!

– Azt hittem, hogy madzag – beszélte később a moccó –, s már arra gondoltam, hogy valaki tréfából odarejtett egy doboz cukrot. De megtapogattam a zsinórt, és akkor gyanút fogtam. Érdes, kemény tapintású volt. Erre szóltam Guzsik apónak, jöjjön, nézze meg, mi lehet a dobozban. Ő a szakács és az ács.

Az öreg Guzsik az első pillanatban felismerte, mit rejt a doboz.

Közel három kiló robbanótöltetet, olyasfélét, mint amilyet a kőbányákban használnak! Ha felrobban, elég arra, hogy leszakadjon a sóner előrésze, és meginduljon a *Jadran* a hullámsírba!

– Előbb a kapitánynak szólunk, addig egy szót se senkinek mondta Guzsik apó.

A 30 x 40 centiméteres dobozt két csavarral erősítették a hajófalhoz. A smutje és a moccó levették, majd vitorlavászonba csavarták. Úgy vitte be Daniló bácsi kajütjébe a derék Jankó.

Egyszerre elfeledkezett zordon hangulatáról Daniló bácsi.

A hajó ellen merényletet terveztek, nem kétséges!

– A doboz nem a miénk. Nem tőlünk származik. Mi ausztráliai cukrot vettünk, piros címkékkel. Millan & Co. jelzéssel. Ezen meg az áll, hogy: „Cadburry Ltd., Dunedin".

Daniló bácsi hívatta Szevért és Horváth Ferit. Majd Sottomarinát és Suttorát. Végül Zollert és engemet. A kormányhoz Gommó és Gelletich állt. A szél akkor már megszelídült, a reffelésből engedtünk, a két klüver is visszakerült a helyére.

A foxliban nagyobb hely akadt, ott tartotta Daniló bácsi a „hajótanácsot".

– Barátaim – kezdte, amikor betuszkoltuk magunkat elég szűk tanyánkra –, barátaim, baj van! Tegnapelőtt reggel óta nem sikerült helymeghatározást végezni! Azóta már a Fär-öerekhez kellett volna érkeznünk, ha számításom

helyes. Nyilván nem helyes, mert semmi jel arra, hogy a szigetek közelében volnánk.

Sottomarina hangja olyan nyugodtan csengett, mintha a fiumei riván üldögélnénk:

– Annyi baj legyen, kapitány. Kivárjuk, míg eloszlik a köd.

Elmosolyodtunk. Daniló bácsi is. Úgy hangzott Sottomarina nagy biztonsága, mint amikor az apa azt mondja fiának: nem baj, hogy beszekundáztál, majd kijavítod! Megnyugtatóan.

Suttora is megvonta a vállát.

– Attól ugyan ne búsuljon, kapitány. Nem lakodalomba sietünk. Daniló bácsi bólintott, egyszerre mintha visszanyerte volna régi biztonságát. Odamutatott Suttora fekhelyére.

– Add csak ide, Jankó, azt a dobozt!

Ugyan mit akarhat az öreg? Cukrot osztogat ki közöttünk, hogy megálltuk a helyünket? Közömbösen néztünk a dobozra.

– Hát ha Sottomarina és Suttora szerint nem olyan nagy baj, hogy azt se tudjuk, merre járunk, abba még belenyugszom. De ebbe már nem. – Rámutatott a doboz tetejéről kifityegő kanócra. – Gyújtókanóc, ha nem tudnátok!

Majd levette a doboz fedelét. Kartonba csomagolt hengerecskéket láttunk.

– Robbanótöltények!

Úgy meredtünk Daniló bácsira, mintha azt mondta volna: itt a csodadoboz, bárki megláthatja benne jövőjét!

– Jankó találta innen alig három méterre, az orrtőkénél, a lánckamara mellett!...

És elmondta – hol Jankó, hol Guzsik apó izgatott közbeszólása mellett –, miként került a Cadburry cég doboza Suttora fekhelyére.

– Ha ez a gyerek nincs a hajón – veregette Jankó vállát kapitányunk –, akkor nem találjuk meg a dobozt, és előbb-utóbb a doboz tartalmát felrobbantják! Mert hogy erre készült az, aki elhelyezte, azt nem kell

bizonygatni. De ki az, aki erre készült?

Daniló bácsi végignézett az embereken. Mi is egymást vizsgáltuk, no, nem gyanakodva, mert annál sokkal jobban ismertük egymást, hanem azért, vajon ki mit mond majd, mit sejt.

– Egy biztos, kapitány, aki tette, átkozott gazember, és megérdemli, hogy felhúzzuk a főárboc keresztrúdjára! – fakadt ki elsőnek Suttora. – Akár én is felhúzom, ha kell!

– Itt verem szét a fejét! Ezzel ni! – mutatott sütőlapáttenyereire Sottomarina.

Szevér odaszólt Jankónak:

– Jankó, kimégy a kormányálláshoz, és lenézel a motorházba. Ha a két ember közül bármelyik is kijönne, azt mondod nekik: a kapitány azt parancsolta, hogy a motorházat egyikük sem hagyhatja el. Megértetted? Indulj!

Daniló bácsi meglepődött:

– Én ilyen parancsot nem adtam!

Horváth Feri elmosolyodott:

– De adhat. Úgy hiszem, Szevér, Andrea, Zoller, ideje, hogy beszámoljunk kapitányunknak és Suttoráéknak, mit láttunk, de főleg: mit hallottunk Lerwickben. Így van? Mert én nem tehetek róla, de úgy érzem, összefüggés van a találkozás és a robbanóanyag között!

– Hajaj, de mennyire! – helyeselt Zoller. – Végre kezditek látni, hogy igazam lesz!

Suttora se hagyta magát:

– Nem tudom, miről beszéltek, de én az idegen pasasokra gyanakszom, hiába védi őket Sottomarina! Éreztem már az első percben, hogy gyanús fickókat hozott a hajóra kapitányunk! Mert igenis kimondom, amit érzek: vegye tudomásul, kapitány, hogy a két fickó gyanús a legénység előtt! Csak ez a Sotto, ez...

Daniló bácsi intett.

– Várj, Suttora. Előbb te beszélj, Franci. Mit hallottatok Lerwickben?

Szevér bólintott.

– Ideje, hogy elmondjuk. Beszélj, Feri.

Egyesek a bemélyített fekhelyek szélén ültek, Daniló bácsi a középen állt, hátát a foxli falának vetette. Sottomarina a hajósládáján kuporgott, és jutott hely mellette az apró Guzsiknak is. Az alacsony mennyezeten patentlámpa hintázott, hol erre, hol amarra. Megvilágította a figyelő arcokat, Daniló bácsi csillogó szemét, Horváth Feri izgalomtól kipirult arcát. Amikor beléptünk a foxli-ba, Pallada és Csamba egymás mellé húzódva vackolt Suttora fekhelyén. Szegények már napok óta szobaáristomban senyvedtek, a viharos idő miatt nem lehetett a fedélzetre engedni őket. Most annál inkább feléledtek. Csamba egyik ember öléből a másikba mászott vagy ugrott át. Pallada egyre csacsogott, vidáman hajlongott és integetett-bólogatott piros bóbitás fejecskéjével.

Ha valakinek módja lett volna ide bekukkantani, állítom: leteszi az esküt a bibliára, hogy torzonborz kalózokat lát, akik azon fogadkoznak éppen, hogy kifosztják az első hajót, amelyik eléjük kerül! Mert valahogy így festettünk ám azokban a napokban. Kalózosan. A nehéz szolgálat és az elkeserítő köd miatt elfelejtettük nemcsak a borotválkozást (kivéve Suttorát, aki már évtizedek óta elfelejtette, és Engelmannt, aki kecskeszakállt viselt), de azt is elfelejtettük, hogy mosdás, tisztálkodás is létezik.

Feri megjegyezte:

– Amikor Szevér megkérdezte Scaramangától, kivel találkoztak a kikötőben, azt mondta – senkivel! Holott hosszú időn át súgtak-búgtak az ismeretlennel, aki ezzel búcsúzott tőlük: „az időt húzni kell!"

– Talán azt az időt, hogy mikor robbantsák fel a hajót? – tette fel a kérdést Szevér.

– És te védted ezeket a haramiákat? – nézett Suttora Zeng legnagyobb fiára.

Dühösen mordult Sottomarina:

– Még nem tudjuk, hogy közük van-e a robbanóanyaghoz!

Zoller közbekiáltott:

– Nincs közük?! Sottomarina bácsi, hát nem látja, hát nem érzi...

Daniló bácsi felemelte kezét.

– Barátaim, uralkodjatok magatokon! A hajó halad, nekünk a fedélzeten volna a helyünk, nem pedig itt a foxliban. Tehát az időt ne húzzuk felesleges vitákkal. Cselekedni kell. Azt javaslom, régi jó hajósszokás szerint, hívjuk össze a hajótanácsot. És úgy látom, a hajótanács együtt is van. Mint a hajó kapitánya és így a tanács elnöke, máris közlöm: a tanács ülését megnyitom, és javaslom, hogy Engelmann és Scaramanga nevű hajóalkalmazottakat azonnal idézzük meg. Egyben felszólítjuk Zoller kormányost és Guzsik hajóácsot, hogy amikor a nevezett hajóalkalmazottak ide belépnek, hagyják el a helyiséget, és kutassák át a két ember minden holmiját, hátha találnak olyan iratot vagy bármit, ami árulójuk lehet.

Egyszerre előttünk állt a régi Daniló bácsi. A gyorsan cselekvő, fürge észjárású, apró és nagy titkokat kibogozó, rejtelmességekért rajongó valaki. Mit számít, hogy e pillanatban azt sem tudjuk, merre van Fär-öer, amikor egy gyerek szemfülessége megmentette a hajót a pusztulástól!

– Szevér, szólj ki a fiadnak, hogy hívatom Engelmann gépészt és Scaramanga matrózt. Bár azt nem állítom, hogy a két alaknak bármi köze is volna a *Mary Celeste*-esethez, de résen kell lennünk!

– Gondolja, kapitány? – tétovázott Sottomarina. – Hogy ez már annak a figyelmeztető levélnek a következménye?

– No, te híres – gúnyolódott Suttora –, te jószívű, te...

Daniló bácsi megrázta fejét.

– Nem állítom, mert valahogy valószínűtlen... de minden lehetséges. Mindenesetre okosan tettük, hogy nem beszéltünk előttük nagy tervünkről. És hát az is lehet, hogy még Amszterdamban, amikor a motort és az új árbocot szerelték, akkor helyezte el valaki ezt a ládát. Lehet.

A fedélzeten közeledő lépések döngtek. Majd megjelent a foxli lépcsőjén Scaramanga csizmája és vele együtt Scaramanga. Mögötte Engelmann. Csamba hörögni kezdett.

Amikor a lépcsőtől visszafordultak – micsoda meglepődés volt az arcukon!

Scaramanga egyébként is sápadt képe még inkább elfakult. Engelmann közömbös, mindig szenvtelen tekintetében felvillant a meghökkenés. Annyira hétpróbás csirkefogók voltak, hogy azonnal átlátták: valami készül ellenük. Daniló bácsi megszólalt:

– Engelmann gépész, Scaramanga matróz, vegyék tudomásul, hogy a hajótörvények értelmében maguk most a hajótanács előtt állanak! Törvényadta jogomnál fogva a hajótanácsot összehívtam, és ugyancsak törvény adta jogomnál fogva nem tiszti állományúakkal kiegészítettem.

Scaramanga alázatosan, lehetőleg gyenge hangon, hogy mutassa, mennyire beteg még, megszólalt:

– Parancsoljon, kapitány úr. Bár nem tudjuk, mi lehet a vétkünk, hogy hajótanács előtt állunk.

Daniló bácsi intett.

– Mindjárt megtudják. Jankó, a kutyát vidd ki, és zárd be a kabinomba. Gommónak pedig mondd meg, ha bármit észleltek, azonnal jelentsék. Szevér rövidesen úgyis kimegy. Ha végeztél, gyere vissza.

Csambával még Suttora sem bírt. A kis szőrgombóc napokig nélkülözte Engelmann és Scaramanga látását, úgyhogy most egyszeriben pótolni akarta minden elfojtott dühét. Jankó felkapta, zubbonyába gyömöszölte, de még onnan is fújt, prüszkölt, hörgött az öklömnyi kutyus.

– Léleklató ez a kutya, léleklató! – dörmögte Sottomarina felé kalózunk.

Élesen csengett kapitányunk hangja, amikor újból megszólalt:

– Scaramanga matróz, maga azt állította Turkovich Szevér első tiszt előtt, hogy Lerwick kikötőben a kocsmán kívül máshol nem tartózkodtak, így van?

Scaramanga hol Daniló bácsira nézett, hol Szevérre. Majd ennyit mondott:

– Így van.

– Azt is mondta, hogy senkivel nem találkoztak, így van?

Ez már inkább meglepte Scaramangát. Engelmann jó idegeire vallott, hogy a szeme se rebbent meg. Scaramanga tétovázott. Látszott, érzi: itt a kutyaszorító. De a csirkefogó lélektanához tartozik, hogy egyben hamiskártyás is, és abban bízik, amiben rendes ember nem bízna: a hamis kártyalap szerencséjében. Scaramanga így tett. Mosolyogva, de halkan, hogy szánalmat ébresszen maga iránt, így szólt:

– Bizony, uram, senkivel nem találkoztunk.

Csönd támadt. A lámpa – apró köröket leírva – a fejünk felett imbolygott. Olykor megrázkódott a foxli, amikor egy termetesebb hullám a hajó oldalához vágódott. Ilyenkor megreccsent a deszkaborítás, és megroppantak a tetőgerendák. Zoller és Guzsik apó szép csendesen kiment a foxliból. Daniló bácsi hangja felcsattant:

– Scaramanga matróz – hazudik! Igenis találkoztak valakivel. A postaépületben tárgyaltak vele! Végül a barátjuk azzal vált el maguktól, hogy „az időt húzni kell, ne felejtsétek el!..." Ezt is tagadják?

Engelmann olyan közömbösen tekintett ránk, mintha semmi köze se volna Daniló bácsi kijelentéseihez. Scaramanga először megdöbbent, majd egyre inkább derülni kezdett. Végül meglökte Engelmannt, és rászólt:

– Látod, Engi, mondtam: ne tegyünk úgy, mintha senki se akadt volna az utunkba. Tulajdon édesöcsédet nem kell szégyellni, ha mégolyan csirkefogó is. Mert, uram, mi Engi testvérével találkoztunk össze Lerwickben, akár hiszi, akár nem. Akad ilyesmi az életben nem egy. Ilyen véletlen találkozás. Engi már azt hitte, nem él az öccse, és lám, Lerwickben büdösíti a levegőt, ott trógereskedik. Ki gondolta? Amikor kiléptünk a hajóról, máris az utunkba került, és úgy ránk akaszkodott, hogy alig tudtunk tőle szabadulni. Mindenáron azt akarta, hogy hozzuk ide a hajóra és ajánljuk a kapitány úr szolgálatába! Így igaz, uram, így! És aki azt hallotta, hogy olyasmit mondott: az időt húzni kell, ne felejtsétek el... az, uram, enyhén szólva nem jól hallott. Engi öccse azt mondta: az időt ne húzzátok, ne felejtsetek el, mert különben itt pusztulok. Ezt mondta, ezt, pénzt kért a csirkefogó, és csak úgy szabadultunk tőle, hogy megígértük – küldünk. Pedig dehogyis küldünk, dehogyis! Így történt, Engi?

Mint a vízfolyás, úgy dőlt belőle a szó. Csak a nagyon becsületes emberek és a nagyon nagy gazemberek tudnak így, ilyen folyamatosan beszélni.

Engelmann szenvtelenül bólintott.

– Így. Semmi kedvem se volt az öcsémmel dicsekedni.

Scaramanga hozzátette, most már bátrabban, szerényen, de mégis szemtelen merészséggel:

– Nem iskolába járunk, hanem hajón szolgálunk, és hogy kikkel találkozunk, vagy kikkel nem, az nem tartozik senkire.

Olyan meggyőző volt ez az előadás, hogy hittünk volna, ha már az első pillanattól kezdve nem gyanakodva fogadjuk ezt a két embert. Daniló bácsi becsületes arcán már ott volt a kétkedés halvány árnyéka, hogy hátha tévedés történt. Az ugyancsak jámbor óriás, Sottomarina rákacsintott Suttorára, mint aki így szól: látod, látod! Szigonyágyúval lőttétek a csikóhalat!...

Horváth Feri csengő, magabiztos hangja törte meg a meglepődés csendjét:

– Bármire megesküszöm, hogy az állítólagos öcs nem azt mondta, hogy „az időt *ne* húzzátok, mert különben itt pusztulok", hanem azt: „az időt húzni kell, ne felejtsétek el"... Olyasmit nem, mondott, hogy – pusztulni készül. Erre, kapitány, esküszöm!

Szevér bólintott:

– Ahogy Franci mondja, úgy igaz! Végre én is megszólaltam:

– Hajlandó vagyok megesküdni, hogy az idegen azt mondta: „Az időt húzni kell, ne felejtsétek el..."

Daniló bácsi ránk mutatott:

– Többen hallották, és lehetetlenség, hogy tévednének. Scaramanga felkacagott:

– És ha azt hallották, amit állítanak, mit számít az? Ugyan mi lehet az, ami az önök kárára volna, és azt nekünk húzni kell?

Engelmann szenvtelen, komor tekintettel közbeszólt:

– Társammal együtt tiltakozunk a hajótanács ellen! Mit követtünk el, hogy úgy beszél velünk, kapitány úr, mintha gyilkosok volnánk? Ha partot érünk, feljelentjük önt...

Az öreg Suttora felugrott a kője széléről. Megragadta Engelmann zubbonyát, úgy üvöltötte:

– Te jelented fel? Te gazember! A mi kapitányunkat mered fenyegetni? Kapitány, követelem, hogy a régi becsületes hajóstörvény értelmében ezt a két tetűhalmazt azonnal dobjuk a vízbe! Azonnal!

Mielőtt Scaramanga és Engelmann a foxliba lépett, Daniló bácsi pokrócot dobott a pléhdobozra. Most a pokrócot elhúzta, és rámutatott a dobozra.

– Várj türelemmel, Suttora. Inkább azt mondja meg Engelmann gépész és Scaramanga matróz: ismerik ezt a dobozt?

Egyedül most látszott Engelmann arcán meghökkenés. Igaz, egy-két pillanatig mindössze, de látszott. Scaramanga tovább bohóckodott:

– Kapitány úr, ha mi minden cukrosdobozt ismernénk – istenek lennénk, és nem emberek! Engivel együtt kijelentem: tiltakozunk a hajótanács ellen! Követelem, azonnal tegyen partra, hogy meglehessük a feljelentést!

A foxli ajtaját benyomták. Egyszerre friss, üde levegő vágódott be az áporodott, pipafüstös, izzadságszagú helyiségbe.

Zoller és Guzsik apó jött vissza. Zoller kezében kosár, a kosárban ugyan mi lehet?

Régi kenyerestársam Daniló bácsi elé lépett. Engelmann arca újból megmerevedett, Scaramanga elsápadt, ahogy belenézett a kosárba.

– Kapitány úr, azonnal tegyen partra! – lihegte megint Scaramanga, de annyi félelemmel, hogy látszott: vége a nagy fölénynek.

Zoller Suttora fekhelyére kitette a kosár tartalmát: két Frommer-rendszerű pisztolyt, két vászonfedelű könyvecskét, mindenféle fúró-faragó szerszámot, drótot s valami haj szerű kóctömeget.

Guzsik apó szólalt meg elsőnek:

– Átnéztük a két ember zsákját, ládáját, ezeket találtuk, mint olyan

valamit, ami általában ritka a tengerésznépségnél.

– Két revolverecske – mutatott Zoller a tárgyakra –, két igazolvány, más névre, de azonos képpel, meg hát... ezt nézzétek meg, emberek: álszakáll, álbajusz, mint a pojácáknál, a vásári csepűrágóknál! És szerszámok, álkulcsok, egyebek...

– Ugyan mire kellettek?! – kacagott Guzsik apó.

Suttora felüvöltött:

– Kapitány, a vízbe velük! Azonnal, követelem!

– Tiltakozunk! – sápadozott Scaramanga.

– Semmi közünk a dolgokhoz – nyögte Engelmann –, az öcsém okozta... ő adta ide, hogy hozzuk magunkkal...

És most feltápászkodott Sottomarina. Eddig a hajóládán kuporgott, de most teljes terjedelmében előttünk magasodott, görnyedten, nehogy fejét beverje a lóbálódzó lámpába, a mennyezet gerendáiba.

Felállt és szólt:

– Én eddig védtem ezt a két bitangot! De miféle tengerész az, aki revolvert hord magával, amikor azt a törvények tiltják? Miféle tengerész az, aki különböző nevekre szóló igazolványt hord magánál? Mert úgy lehet, téged nem Engelmannak, téged pedig nem Scaramangának hívnak!...

– Tudtam én már az elején, hogy nem láttad soha Polát! – szólt közbe Suttora.

– És miféle tengerész az – folytatta Sottomarina –, akinek a zsákjában álszakáll, álbajusz található? Hát ember az, aki ilyesmit tart, rejteget? No és a szerszámok?! Van-e Suttorának, Zollernak, Guzsiknak, Gommónak vagy bárkinek közülünk egyetlen darab álkulcsa, mindenféle fogója, csavarja, reszelője?... Én voltam az egyetlen, aki védte ezt a két hajópatkányt, ezt a két tengeri csótányt!

Sottomarina két ökle előrelendült. Mint a villám. Mint az ágyúlövés.

A pillanat tizedrésze alatt!

Engelmann a lépcsőhöz zuhant, Scaramanga vagy háromszor megperdült a

tengelye körül, és csak azután vágódott az egyik fekhely alá.

Pallada a lámpa körül repkedett és rikácsolt. Jankó, Guzsik apó, Zoller a hasát fogta neveltében, úgy kacagott. Suttora, mint a megtébolyodott, úgy üvöltött, és tépte a haját:

– A vízbe velük! Fogjátok! A vízbe velük!

Majd a nyakába kapaszkodott örök ellenfelének, Sottomarinának, ölelte, csókolta.

– Sottó, minden bűnödet megbocsátom! De gyönyörű volt, de gyönyörű!

Daniló bácsi azonban nem ismert tréfát.

– Sottomarina, az én hajóm nem csatatér! És nem ring, ahol bokszmeccseket mutatnak be! Hullákat sem akarok szállítani! Vigyétek őket a fedélzetre. De nem bedobni a tengerbe, mert akkor te is utánuk repülsz, Suttora! Fellocsolni mind a kettőt, majd vasra verni őket! Här-öeren átadjuk a hatóságnak, a hajótanács jegyzőkönyvével együtt! Alapos a gyanú, hogy a hajót fel akarták robbantani!

– Kapitány! – derült Suttora. – Most már elhiszi, kinek van igaza? Én és a kutyám az első pillanatban tudtuk, hogy haramiák kerültek a fedélzetre! Most már azt is tudom, hogy annak a bandának a tagjai, akik elbántak a *Mary Celeste* gőzössel! Hogy hogy nem, de kiszimatolták terveinket!

Daniló bácsi intett: csönd!

Scaramanga megmozdult. Rúgott néhányat, tápászkodni kezdett. Felkönyökölt. Csúf pofáján, a szája szögletében és a homlokáról vér folyt. Ezúttal még fakóbb, még szürkébb volt. Engelmannt ketten, Guzsik apó és Jankó cibálták fölfelé a lépcsőn, ki a fedélzetre.

Scaramanga körülnézett. Szemében kétségbeesés, rémület. Lassan, szótagolva nyögte:

– Ne... öljenek... meg... Ne...

Suttora eléje állt.

– Legalább most megtudtad, miért hívják odahaza nálunk Sottomarinát az Adria legerősebb emberének! Ha valóban Polában születtél volna, akkor

nem feküdnél így, mint a nyúzott macska. De nem születtél Polában, és nem tudtad, hogy Sotto az Adria legerősebb embere. Most már tudod, és azt is, hogy kerüld azokat, akik az Adrián nevelkedtek! Igen kedvemre volna most még szájon vágni téged, de nem teszem. Mert még annyit se érdemelsz, hogy leköpjelek, te... tetűhalmaz! Te cukorkaárus!

Gommó jelent meg a foxli ajtajában.

– Kapitány, oszlik a köd! Már a nap korongját is látni!

Daniló bácsi, Szevér, Horváth Feri egyszerre mondta:

– A szextáns!...

Végre megállapítjuk, hol járunk, messzebb vagy közelebb Fär-öerhez, mint három nappal ezelőtt!

Most Suttora lökdöste maga előtt a támolygó, rogyadozó Scaramangát.

– Kifelé, kifelé innen! – üvöltötte szabadjára engedett, kéjesen átélt dühében. – Még a köd is eloszlik, hogy rátok csaptunk! Most odaadlak a kutyámnak, hadd faljon fel, te szégyene a tengerészetnek! Csamba, hé, Csambi, hol vagy? Ide kiskutyám, edd meg a zsiványt!

Odakint a foxlitól végigláttunk a fedélzeten. És Gommó igazat mondott: ha fátyolozottan, füstszerű ködpólyában is, de látszott már a nap!

Daniló bácsi a felépítmény előtt állt, szextánssal a kezében. A binoklit a szeméhez igazította, a skálán levő alhidade-ot előremozgatta. Remélem, barátaim, még tudjátok, mit hívunk alhidade-nak?

A *Jadran* – gyengülő szélben és csökkenő ködben – a Fär-öer szigetek felé haladt!

HATODIK FEJEZET

Miből élnek a far-öeriek? – Rendőrök a fedélzeten – Daniló bácsi tiltakozik – Megkönnyebbülés – Miért Thule a *Thule?* – A hosszú nappalok hónában – A titok előbb-utóbb, de megoldódik – A tartományi bíró előtt – A *Don Juan* egyik matróza – Mit tud Lodola Artelliékről? – A titokzatos rakodás – Jó nyomon járunk? – Zanetta felbukkan – Tévedés? – Mi volna, ha ellopnák a Golf-áramot? – Megdöbbentő látvány!

A Fär-öer szigetek fővárosát Tórshavnak nevezik, lakossága nem lehet több háromezernél. A háromezer lakosból négyen rendőrök: egy tiszt, egy altiszt, két közrendőr. A lakosság többi, tehát nagyobbik része különböző foglalkozást űz. A többség halász, mégpedig igen kitűnő halász, akik itt – az isten háta mögött és ezer veszély között – kifogják azt a halmennyiséget, amit az izlandiak fogásával együtt elküldenek Dániába. Akik nem halászok, azok a Golf-áram kegyelméből – juhtenyésztők vagy pásztorok. Mert ezen a szigetcsoporton, amelyik széllelbéleltebb, mint Shetland, pontosan a juhok étvágyának legkedvesebb fűféle terem. A hosszúkás arc-orrú, aprógöndör, aránylag vékony lábú és igen fürge mozgású fär-öeri juh príma gyapjút termel. Akik nem juhtenyésztők vagy pásztorok, azok vagy a gyapjúval kereskednek, vagy fonják a gyapjút. Akik se nem halászok, se nem juhtenyésztők, pásztorok, kereskedők, gyapjúfonók, kártolók, azok – madarászok! A Fär-öereken több ezren abból élnek, hogy megkopasztják a madarakat. Vagy az élő, vagy a lelőtt madarakat! Az élőket valójában nem is kopasztják, mert azt elvégzi maga a madár. Miféle madár? Nagy a gyanúm, hogy nem ismeritek, de a nevét már hallottátok: a lúdnagyságú dunnakacsa. Ennek a madárnak az a szokása, hogy fészkét kövek közé rakja, évente kétszer költ, és a fészket előbb tengeri fűvel alapozza, majd melltollainak kilépésével béleli. Harminc fészek tollpárnája tesz ki egy kilogrammot. És ha elgondoljátok, hogy a Fär-öer szigeteken több százezer dunnakacsa-fészek található, úgy mindjárt sejthetitek, mennyire kifizető a dunnakacsák otthonait költés után felkeresni! A legfinomabb tollpehely, ami csak a világon található, a dunnakacsa melléről kerül az igen gazdag emberek

párnájába, tollpaplanába. Ha a mi libatollunk egy egység, úgy az északi szigetek dunnakacsájának tolla legalább három egység. Ennyivel ér többet, mint a libatoll. És mivel Här-öer a dunnakacsák fő tanyája, egyike a legendás madárszigeteknek, itt évente jó néhány ember elmondhatja magáról: abból él, hogy kirabolja a madárfészkeket!

Tórshavn lakosságából előbb a négy rendőrt ismertük meg. A tisztet, az altisztet, a két közlegényt. Alighogy horgonyt vetettünk, Daniló bácsi Szevér kíséretében beült a giggbe, Jankó melléjük ugrott, és kieveztek a partra. Addig a *Jadran* a kikötő külső részében horgonyzott, és mi kedvünkre nézelődhettünk. Végre tehát Här-öeren, pontosan az egyik főszigeten, Strömőn, a főváros kikötőjében horgonyzott a sóner! Shetland is, Här-öer is a jégkorszak emlékeivel dicsekszik, és még mindig jégkorszakbeli arcát mutatja az érkezőnek. Erdő sehol, fa egy-egy elszánt őslakó kertjében palánkkal védve, de annál több kő, szikla, szakadék, óriási tőzeglápok, hangás, juhfüves mezők, rétek, hegyoldalak. És mennyi folyócska! Egyik a másik mellett, a régi gleccserek maradványai, a sok eső, hólé, olvadó jég levezetői. Végül: a szél. Bármerre lépsz, itten, szélbe ütközöl. Az tutúl a madárhegyek oldalán, a juhoktól bebarangolt rétségeken, a száznyi, ezernyi fjordszerű öbölben, ahol a här-öeri halász kiveti hálóját. Itt elmondható a régi hajósvicc: nem igaz, hogy a szél délről, északról, nyugatról, keletről fúj – mert a szél mindenfelől fúj!

Igen, Här-öeren a szél mindenfelől fúj. A szigetcsoportnak legalább tíz nagyobb tagja van, közöttük a legnagyobb Strömő és Osterő. A mi mindentudó kiskönyvünk, a Tengerészeti Almanach azt írja, hogy a szigetek területe 1399 négyzetkilométer, lakóinak száma közel 26000 ember, kéthetente hajóösszeköttetés van Izlanddal és az óhazával, Dániával. A főváros, Tórshavn, Strömő szigetén épült, és lakik benne, az Almanach szerint, 2926 ember.

Hát ami azt illeti: nem nagy város. Fővárosnak legalábbis nem. De szép városka, szebb, mint Lerwick. Angol szigetről jöttünk, dán szigetre értünk. Egyik olyan kopár, mint a másik, az egyik is fél évig sötétségbe burkolózik, a másik is. És mégis látni a különbséget. Lerwick komor, szigorú, kimért, Tórshavn derűs, mosolygós, kedves, őszinte, mint a dán ember. Két

templomának tornyából vidáman konganak a harangok, házai – változatos színekkel – meghitt hangulatot adnak az utcáknak. A piros, barna, zöld, kék színű házak tarkasága még Sottomarinából is az elismerés dicséretét csalta ki.

– Szemrevaló városka – vizsgálgatta óriásunk az árboc mellől Tórshavnt –, itt majd partra szállok, és megnézem magamnak az utcákat.

Sottomarina kijelentése igen jelentős, hiszen szerinte megnézni való városok egyedül az Adria partjain találhatók. És most Tórshavnra azt mondta: szemrevaló!

– Jönnek! – kiáltotta Gommó, és ebben a kiáltásban nagy megkönnyebbülés csengett.

Aki nem hallotta, annak lekiáltottunk a foxliba, beszóltunk a konyhába, Daniló bácsi kabinjába, a felnyitott raktárhelyiségbe. A foxliban például Suttora olvasta, okuláréja és Palladája kíséretében több hetes lerwicki újságját. A konyhában Guzsik apó készült a vacsorával, Feri a kapitányi kajütben írta a hajónaplót, a raktárban Krantz és Gelletich kezdte el a kirakodás előkészületeit.

A „jönnek" azt jelentette, hogy rövidesen tiszta lesz a levegő a sóneren. Hogy megszabadulunk a két csirkefogótól. Mert Daniló bácsi és Szevér a tórshavni hatóságot ment felkeresni, hogy megtegyék a feljelentést Engelmann és Scaramanga ellen. A nemzetközi törvények értelmében mindig annak az országnak a hatósága ítélkezik a kapitány és a hajótanács által sérelmezett ügyben, ahol partra teszik a leleplezett személyeket:

– A dánok szeretik a vajat és vajszívűek – csóválta fejét Zoller. – Sajnos, nem akasztanak a bitangok nyakára kötelet!

Suttora vérig sértődött. Szerinte az egyetlen és igazságos ítélkezés volna: bedobni a vízbe Scaramangáékat.

Amikor feltűntek Fär-öer magaslatai, Suttora még egy kísérletet tett. Megkörnyékezte kapitányunkat:

– Gondolja meg, kapitány, gondolja meg! Kiadjuk őket a markunkból, és mi lesz a vége? Kapnak egy-két hónapot, és élnek vidáman tovább! A

becsületünk is azt kívánja, hogy vasat a lábukra, s be velük a tengerbe!

Engelmann és Scaramanga szerencséjére nem Suttorától függött a sorsuk. Daniló bácsin múlt minden, ami nagy előnyt jelentett a számukra. Például: Daniló bácsi ellenezte azt, hogy akár a két bitang előtt, akár a tórshavni hatóságok előtt szóba kerüljön a *Mary Celeste*-eset. Az, hogy Engelmannéknak közük lehet a hajó eltüntetéséhez, és hogy hajónk felrobbantásának terve is a fenyegetés eredménye.

– Sajnos, barátaim, véleményem szerint el kell hallgatnunk a *Mary Celeste*-ügyet – mondta Daniló bácsi, amikor már a csirkefogók vasba kerültek, s azt is megállapítottuk, merre van Fär-öer.

– Nem szabad, hogy akár Engelmannék előtt, akár majd Tórshavn-ban szóba hozzuk a *Mary Celestét*. Ha szóba hozzuk, és világgá röppen a hír – azzal csak ügyünknek ártunk! Nem tudjuk bizonyítani, hogy Engelmann és Scaramanga részese annak a bűnténynek, de azt se, hogy annak a bandának a megbízottai. Még arra sincs bizonyíték, hogy a robbanóanyagot ők helyezték el. Tudjátok, tagadnak körömszakadtáig. Csak a gyanú áll fenn, hogy ők a tettesek. Mi bizonyítja ezt a feltevést? A két revolver, a hamis igazolványok, a külsőt elváltoztató álszakáll, álbajusz s némileg a szerszámok is. A hamis igazolványok szerint Engelmann neve Kaspar Klappertopf hajógépész, aki nem Hamburgban, hanem Kielben született, és Scaramangát sem hívják Scaramangának, hanem Martino Domenicónak, aki nem Polában, hanem Brindisiben született. Mindez elég adat arra, hogy egy időre hűvösre kerüljenek – a hajó tervezett felrobbantásának gyanújával. De a *Mary Celeste*-ügyről, megértitek remélem, hallgatni kell! Mert ha világgá röppenne a hír, akkor az is kitudódik, hová készülünk s mi a tervünk. Akkor pedig – az ellenség minden nyomot eltüntet!

Helyes Daniló bácsi megállapítása?

Mennyit törtük ezen a fejünket, mennyit töprengtünk, vitatkoztunk, elmélkedtünk. Végül úgy éreztük: helyes.

– Nagy hiba lenne, ha kitudódna, mit keresünk itt? – tettük fel többször a kérdést. – És ha Scaramangáék tagjai annak a bandának, amelyik eltüntette a hajót? Hiszen akkor mindent tudnak, mindenről tájékozva vannak! Ebben az

esetben kár a titkolózás. De ha nem tudnak semmit, ha Scaramanga és Engelmann banda nélküli bűnöző, „egyéni kalóz", akkor Daniló bácsinak van igaza – hallgatni kell!

– Hallgatni kell – mondta Sottomarina –, mert a valószínűség mégiscsak az, hogy ezek a csibészek nem tartoznak a *Mary Celeste* kalózaihoz.

Suttora felmordult:

– Nem tartoznak!... Tartoznak!... Az egyik így hiszi, a másik amúgy!... Ezért a legokosabb, amit én tanácsolok: elő a régi törvénnyel!

Szevér jóízűen nevetett.

– Biztos, hogy a *Mary Celeste*-bandába tartoznak, de nem dobnám őket a tengerbe! Majd elítélik a dánok!

– Hát csak lessed – mérgelődött Suttora. – Én és Csamba nem engedünk!

Amikor felhangzott a „jönnek" – egyszerre megelevenedett a *Jadran.* De a part is. A part feketéllett az emberektől. Végre történt valami Tórshavnban! A főváros egész rendőrsége kivonul, csónakba ül, és egy öreg, szép arcú, körszakállas révész segítségével kievez az idegen vitorláshoz. Ez valóban szenzáció volt Tórshavn számára! A rendőrség csónakja előtt a gigg haladt Daniló bácsival, Szevérrel és Jankó szapora evezésével.

Daniló bácsi kiáltására Gommó nem a kötéllétrát eresztette le a hajó oldalán, hanem a kényelmesebb falépcsőt.

Előbb a rendőrök jöttek a fedélzetre, utánuk Daniló bácsiék. A rendőrök igen kimérten, igen ünnepélyesen viselkedtek. Látni lehetett rajtuk, mint a parton állókon, hogy átérzik a helyzet komolyságát: végre egy ügy, amiben nekik döntő részük van. A tisztjük idősebb férfi, pocakos is, bicegő is, szuszogva mászott át a lépcsőről a fedélzetre. Végignézett rajtunk, elismerően az óriás Sottomarinán, némi meghökkenéssel a gubancos szakállú Suttorán és a vállán kapaszkodó Palladán, csodálkozva majomemberünkön, az alacsony, púpos hátú, csupa izom, de csupa szőr Gommón. Hasonló látványban még a Fär-öeren is ritkán részesülnek Tórshavn főváros rendőrei. Mi már réges-régen megszoktuk, hogy ilyenek vagyunk. Később Zoller esküvel állította, látta: a rendőrtiszt Suttora és

Gommó felé lépett, gondolván, hogy őket kell letartóztatnia. De Horváth Feri megmentette a hajó becsületét. A tiszt elé lépett, és a raktárkabinra mutatott.

– Amott vannak – és intett Gommónak: – Nyisd ki, Gommó!

Guzsik apó konyhája és parancsnokunk kabinja közé beékelt helyiség, ahol valamikor Gáspár Béla tanyázott és amiből „pantry" lett, volt ezúttal a sóner – fogdája! Itt, a babos; zsákok, kosarak, bödönök között elmélkedhetett napok óta az élet tekervényes fordulatain Engelmann és Scaramanga.

Nem állítom egy pillanatig sem, hogy valami bő helyük lett volna ottan. A zsákok, a kosarak, a bödönök között éppen csak annyi térség maradt, hogy a két zsivány egymáshoz préselve, bilincsbe verve, valahogyan elfért.

– Sotto – intett parancsnokunk hajónk óriásának –, kifelé a csirkefogókkal!

Sottomarina tetovált, szőrös marka benyúlt a zsákok közé, és előbb Engelmann, majd Scaramanga perdült elő. Élvezet volt látni és hallani, mekkorát nyekkentek.

– Kérem a vasalást levenni – mondta angolul a sötétkék egyenruhát és meredek csákót viselő tiszt Daniló bácsinak, amikor napvilágra kerültek jómadaraink. – Mi az ilyesmit nem ismerjük!

A vasalás Guzsik apó műve volt, két láncdarabból, két vaslemezből.

Daniló bácsi hűvösen szólt:

– A nemzetközi hajótörvények előírják.

Engelmann és Scaramanga pislogva nézett körül. Mindkettő fejét, kezét több ragtapasz díszítette. Sottomarina legyintései után Horváth Feri mint egészségügyi megbízott vette kezelésbe őket.

Guzsik apó lefeszegette a vasakat. Csambát újfent a kabinba kellett zárni, mert olyan ribilliót rendezett a fedélzeten, hogy a rendőrök idegesek lettek. Suttora mély emberiességét bizonyította, hogy nem szólt, egyszer se mondta ki a „vízbe vele" tanácsot, de oldalt állva annyi undor, gyűlölet és megvetés volt a szemében, hogy nem lehetett letagadni: a néhai toronyőr most már Dániát is gyűlöli Engelmann-nal és Scaramangával egyetemben!

– A feljelentéssel együtt átadtam magukat a dán hatóságoknak – mondta Daniló bácsi, amikor a bilincsekből kiszabadultak a haramiák. – A vizsgálatot is ott folytatják le.

Valami már az előbb is meglepett, de mint később kiderült, Zollert, Szevért, Ferit is meglepte – az, hogy Scaramanga feltűnően vidám lett. Pedig rossz bőrben volt. Előzőleg elintézte a tengeribetegség, később Sottomarina pörölycsapása. És úgy vigyorgott, mint akinek azt mondják: uram, parancsoljon, le is út, fel is út, amerre óhajt, arra mehet!...

Scaramanga még fütyörészett is – bevallom, később megtudtuk, miért. De akkor honnan sejtettük volna?!

Engelmann szokott közönyébe merült ezúttal is. Mint akit nem érdekel hajó, rendőrök, kikötő, a kikötőmólón felénk bámészkodó embersokaság vagy akár a *Jadran* személyzete, komoran maga elé tekintett – szemében az érdeklődés legcsekélyebb jele nélkül.

Sottomarina eléjük tette a matrózzsákot, a hajósládát.

– Ez a tiétek, vigyétek.

A tiszt barátságosan kezet nyújtott Daniló bácsinak. Odaszólt az embereinek, hogy kövessék. Az egyik rendőr megfogta Scaramanga karját, és előretuszkolta Engelmannt.

– Csakhogy megszabadultunk tőletek! – szólt utánuk Suttora.

– Eleget büdösítettétek a hajót, koszos cukorkaárusok! Scaramanga visszanézett. Sunyi, alattomos szemében a karvaly gyűlölete villant.

– Ezért még megfizettek! – lihegte ugyancsak olaszul. – Egyszer!

Gyorsan átlépett a hajópalánkon. Szevér rántotta vissza Suttorát, különben odaugrik, és bevágja oda, ahová úgyis kívánta őket – a vízbe!

Engelmann egy szót se szólt. Hosszú lábaival kettőt lépett, és a csónakban termett.

A fär-öeri révész megfogta az evezőket, és ezzel a mozdulattal végre a mi arcunk is kiderült, így igaz, ahogy Suttora mondta: csakhogy megszabadultunk tőlük! Egyszerre éreztük: szabadabb a fedélzet térsége, tisztább a levegő, egymás között vagyunk – együtt a *Jadran* régi családja!

A csónak eltávolodott. A révész lassan, kényelmesen lapátolt, a rendőrök között összegörnyedve ült Engelmann és Scaramanga. Szívből reméltük, hogy többet nem látjuk őket.

A tömeg szétvált a parton. Majd összecsukódott, és megindult a városka belseje felé.

– Barátaim – mosolygott megkönnyebbülten Daniló bácsi –, ezentúl meghallgatlak titeket, és csak úgy fogadunk fel embert a hajóra. Majd Gelletichet megtanítjuk a motor kezelésére, és legfeljebb Sottomarina nagyobbakat húz a főköteleken, hogy pótolni tudjuk Scaramangát!

– Abban nem lesz hiba, kapitány – vigyorgott Sottomarina –, megleszünk mi segítség nélkül is!

Daniló bácsi elmélázva nézett a part felé.

– Csak tudnám, miért akarták felrobbantani a hajót? Majd csak kiszedik belőlük a dánok.

Suttora felhördült:

– Ezek a jámbor vajevők? Ha Sottomarina egyenesére nem vallották ki életük minden szégyenét, nem vallanak azok már többé soha! Hogy miért akarták felrobbantani a hajót? Megmondtuk már nemegyszer: a *Mary Celeste* miatt! Én kiszedtem volna belőlük a titkot, ki én! Fejükkel lefelé – be a vízbe két percre! Utána ki és megkérdezni, no, cimbora, felelsz vagy nem felelsz? Ha nem felel: megint csak be a vízbe! Ha kell, tízszer, tizenötször! De hát Suttorának mindig akkor van már igaza, amikor nem lehet segíteni!

Zoller közbeszólt:

– Ki vette észre, minek örülhetett meg annyira Scaramanga, hogy alig lépett ki a kabinból – egyszeriben vigyorogni kezdett. Pontosan úgy, mint amikor valakit váratlan öröm ért, és nem tudja boldogságát türtőztetni.

Mivel többen láttuk, többen tanúsítottuk Zoller állítását.

– Én úgy hiszem, annak örült, hogy észrevette: kikötőben vagyunk, és megszabadul tőlünk – bizonygatta állhatatosan Daniló bácsi.

Zollerral együtt csóváltuk a fejünket.

– Lehet. De az is lehet, hogy más miatt.

Körülnéztünk. Semmi olyasmit nem láttunk, ami feltűnő lett volna, vagy eltérő az ilyenfajta magas északi kikötőben.

A kő-, tégla- és faházak élénkpiros cseréppel fedett teteje barátságosan rikított, a „Nykirke", az új templom, hófehéren vált el a körülötte levő földszintes és egyemeletes házak csoportjából. A kivénhedt, megfakult, részben deszkából, részben hullámos bádogból készített raktárházak otromba tömbje előtt két emelődaru „csápja" nyúlt le egy tramphajó mélyébe, és emelte ki a Tórshavnba hozott, várva várt kincseket. A raktárak előtti *piren,* mólószerű valamin, néhány teherautó sorakozott. A teherautók tömve levágott birkákkal. A pir egyik oldalán hatalmas, feketére festett oldalú, háromárbocos barkhajó horgonyzott. A hajó neve *Thule.* Az északi tengerek vándorai, a norvég partoktól a labradori partokig, de Dánia, Grönland, Izland, Fär-öer minden gyermeke tudja, miféle hajó a *Thule.* Jó hajó, szép hajó, minden igaz tengerészszívet felderítő hajó. Évente kétszer, nyár elején és nyár végén megfordul az anyaország és Grönland között. Viszi a grönlandi eszkimóknak, Godhaab, Nanortalik lakóinak az egész évre szóló tüzelőt, petróleumot, konzerveket, ruhaneműt, de még a karácsonyi ajándékot is meg a mindennél fontosabb – gyógyszereket. Hogy miért Thule a *Thule?* Élt a század elején egy nagyszerű ember, Knud Rasmussennek hívták. Tudós volt, író, az eszkimók nagy barátja. Maga is félig dán, de félig, anyai ágon, eszkimó. Egész életét az eszkimók kulturális felemelésének szentelte. Utolsó alapítása Thule volt, a legészakibb városka Grönland hó- és jégsivatagában, ahol – így mondják – boldogok az emberek. Hát erről a mesékből feltámadt, világ végét jelző Thule városkáról, Rasmussen megálmodott telepéről nevezték el a háromárbocos barkót. A *Thule* most az eszkimók számára nyelte el mélyébe a fär-öeri hízott juhokat..

A kikötő túlsó oldalán kisebb személyszállító horgonyzott. Onnanjött, ahová a *Thule* tartott: Izlandból, Grönlandból. A menetrendszerű postahajó volt, olyan fehér és csinos, akár a *Jadran.* A postahajó mögött, kisebb védgát mellett halászbárkák sorakoztak. Ugyanolyan bárkák, mint amilyeneket az Északi-tengeren, a skót és a norvég halászok, a Balti-tengeren a svéd, az orosz, a lengyel halászok használnak. Az

agyonkátrányozott, durva építésű, de tengerálló bárkák száma hol fogyott, hol növekedett kikötőhelyükön. Olykor húsz is jött a külső vizek felől, néha pedig szárnyat bontott és iramodott kifelé a kikötő zártságából – a tenger aranya, a tőkehal felkutatására!

A halászhajók mögött, valósággal a kikötőszögletben, egy különös hajó vonta magára figyelmünket. A *Jadran* tengerészei sokféle vízi alkalmatosságon szolgáltak már. Különösen az olyan vén legények, mint Suttora, Sottomarina, Guzsik apó meg hát Daniló bácsi, elmondhatták: szeretnék azt a hajótípust látni, amelyik ismeretlen volna előttük. Halászbárkától az óceánjáróig, a félig fa-, félig vasépítésű korvettától az ötárbocos barkig mindenféle hajón teljesítettek már szolgálatot.

– De ilyen gőzösön még soha! – mondták a *Jadran* öregjei, amikor szemrevételeztük a kikötő látnivalóit, és a szemünk megakadt a különös hajón.

– Ugyan miféle náció? – nézegettük látcsövünkön a hajó oldalát, a felénk forduló tatot, a hajófart.

A koromtól, piszoktól, rozsdától az egész hajó egyszínű volt – kéménytetőtől a vízvonalig!

A hajó kilétét Jankó fedte fel, aki csónakba ült, és elevezett a halászkikötő szélére, a koszos ismeretlenig.

– A neve *St. Vincente* és a tatjelzése La Ceiba, Honduras – jelentette lihegve Jankó, amikor visszatért a kirándulásról. – Nincs egy tenyérnyi festék rajta, csupa rozsda az egész!

Daniló bácsi megvetően mondta:

– Ezek azok a hajók, amelyekről senki nem tudja, miből élnek a tulajdonosaik. Azaz tudjuk: mindenféle tengeri ószereskedésből, vételből, eladásból, olyan áruk szállításából, amilyet rendes hajó nem vesz fel. Honduras, Nicaragua, Panama, Costa Rica – azok az államok, amelyeknek felségjele alatt haladó hajó mindig gyanús. Soha nem tudhatod, ki, miféle népség vezeti, irányítja, és így messzire el kell kerülnöd, nehogy beléd ütközzön! Kiebrudalt amerikai tengerészek, kalandos vállalkozók, kalózkodásra mindig kész hamiskártyások megvásárolnak egy-egy ilyen

rozsdavasat, bejegyeztetik magukat Hondurastól Nicaraguáig, vagy Panamától Costa Ricáig valamelyik kikötő flottájába, és – hajóznak! Nincs is más hazájuk, mint a tenger!

– Akár a génuai Atlantika, a magyar hajók mentora, Zellerünk vállalata! – szólt közbe Horváth Feri.

– Még annál is amolyanabbak! – derült Daniló bácsi. – Mindenesetre ügyeljetek, ha elindul, nehogy belénk szaladjon!

– Az ugyan el nem indul – fecsegett Jankónk. – Csönd van a gépházban, a fedélzeten, a foxli táján, a felépítményeken. Egy embert nem láttam, még őrség sincsen!

Hát így néztük körül a kikötőt. Mindent külön-külön. Ugyan minek is örülhetett az a csirkefogó Scaramanga? Mert hogy örült, azt láttuk. Vagy rosszul láttuk? Talán észrevette a postahajót, és arra gondolt, hogy a jámbor dánok segítségével vagy kijátszásával levelet küldhet Shetland szigetére az aggódó „öcs"-nek? Lám, ez igen lehetséges. Nyilván ilyesminek örült.

Gommó, aki egyúttal az őrséget látta eljelentette:

– Csónak a partról! A *Jadrannak* tart!

Nem annyira csónak, mint inkább bárka közeledett a sóner felé. Négy ember evezett, négy a kormányülésen terpeszkedett. A vak is láthatta, hogy ott jön a jólét, a kereskedelem az üzlet. Mióta egyszer, még a szép múltban, ott álltam a fiumei nagy hajótőzsér, Ossoinack úr előtt, azóta úgy vagyok, mint Csamba a csirkefogókkal, menten megszimatolom az ilyen urakat. Egyformák mind, akár Koppenhága. Marseille, Livorno vagy Tórshavn a hazájuk. A mesterség alakít, formáz, jelleget és jellemet ad. A pénz felemeli a fejet, a vagyon megerősíti a hangot, a vállalat kikerekíti a pocakot, tekintélygőgöt szivattyúz a testbe, és felfúvódunk tőle. A fiumei Ossoinack úr ilyen férfiú volt, a tórshavni kereskedők ugyanígy. Sottomarina és a falépcső segítségével felszuszogtak a fedélzetre, megropogtatták Daniló bácsi kezét, és örömmel megállapították: az Amszterdamban feladott áru szerencsésen megérkezett. Hiba nélkül? Hiba nélkül.

– Akkor megkezdődhet a kirakodás – mondta az egyik nagykereskedő.

– Akár éjfélkor is, ha a rakodópad rendelkezésünkre áll – szólt kapitányunk.

A kereskedők bólogattak: majd elintézik, hogy a rakodópadtól a *Thule* elszabaduljon, és a *Jadran* álljon a daruk alá.

A legkövérebb, legtekintélyesebb tórshavni nagykereskedő intézkedett:

– Készüljenek fel, captain, mi elintézzük, hogy rakodni lehessen.

– Pontban éjfélre itt lesznek a kocsik – szuszogott az egyik társa.

És ezzel már indultak is, lemásztak a csónakba, jókedvűen, recsegő hahotázással, sűrű füstöt engedve ki drága szivarjaikból. Nem kétséges, hogy a *Jadran* megérkezésével a négy tekintélyes úriember magánpénztára tetemesen növekedik.

– Pontban éjfélkor kezdünk, captain! – kiáltott a csónakból vissza a legkövérebb.

Így is történt. A *Thule* addigra elvált a rakodóparttól, de elvált Tórshavntól is. Három árbocának szélbe feszülő pillangóival elvitorlázott az eszkimók hazája felé. Közel éjfélre állt az idő, amikor a *Thule* elindult. A szakmai együttérzés szeretetével és elismerésével néztünk hosszasan a pompás háromárbocos után. Tekintetünk követte, míg csak a tórshavni öböl északi részén, a köves földnyelv kiugrója mögött eltűnt a hajó.

Igaz-e, barátaim, akadt köztetek olyan, aki összeráncolta homlokát: éjfélkor – több kilométerre elnézni, nincs itt tévedés?... Nincs. A 62. szélességi fokon vagyunk, alig egy „ugrásra" a sarkkörtől. A hosszú nappalok hónába értünk. Itt júniusban és júliusban úgy pihennek le az emberek, hogy a virradatot éj nem előzi meg! Ránézel az órádra, és azt mondod: éjfél van. Ugyanakkor valami poszméhféle dong el a fejed fölött, és a parton barázdabillegetőre emlékeztető csigaforgatók szaladgálnak, az öböl vizéből halfarkasok, citromsárga csőrű csüllők, megtermett heringsirályok kapkodják az élelmet. Mint nappal. Mert nappal van ám, azaz: igen pontosan – nem kimondott nappal, hanem olyasféle világítás, mint amilyen nálunk naplemente után tíz, tizenöt perccel látható. Olvasol újságot, könyvet, fát vágsz vagy kertészkedel, esetleg elnézel a messzeségbe, amerre a *Thule* vitorlái fehérlenek. Éjfélkor!

És milyen rossz, milyen szokatlan az ilyesféle jelenség annak az embernek, aki megszokta, hogy az éjszaka – az nem egyszerű fogalom, hanem valóban éjszaka! Sötétség, csillagok az égen, hallgató madarak a fák, bokrok között, néhol egy-egy lámpás, békés némaság és csönd, az éjszaka áldott, pihentető csöndje. Nálunk. De nem így Fär-öer szigetén, a norvég partokon, Trondhejmtől észak felé. Innen kezdve egyre világosabb lesz, és ha elérjük a Sarkkört, ott már a nap se tűnik el, hanem a horizonton marad. Ilyenkor hívják éjféli napnak. Fär-öeren lemegy a nap, de nem annyira, hogy sötétség támadjon utána. Fär-öeren a madarak nem szokták meg, hogy napszállta után álomra hajtsák a fejüket. Júniusban és júliusban hiába nézünk éjidőn az égre: nem látunk csillagot! És ugyan minek égjen a lámpás ott, ahol éjfél után is fenn vannak?!

Ember legyen a talpán, aki megszokja az ilyesmit. Ismertem tengerészeket, akik csak olyan hajókra voltak hajlandók elszegődni, amelyek nem érintik a nyári örökös nappalok hónát. És ismertem olyan hajóst, aki betege lett annak a vágynak, hogy bár már megint lássa azt a jóféle, közép-európai, csillagdíszes, tücsökzenés, lámpagyújtásos éjszakát. Én is közéjük tartozom, bevallom, barátaim...

Igaz, megvan ám a böjtje ezeknek a nyári nappalfényes éjszakáknak. Amit a derék természet ajándékként szór az észak lakójának a nyári időszakban, azt elveszi tőle télen, amikor megajándékozza – a sötétséggel! Akkor nappal is sötét van néhány hónapon át, mint ahogy világos a nyári idényben.

Mindennek az oka a Föld tengelyének elhajlása az ekliptikába. Tengerésznaplóm első részében olvashattatok bőségesen az ekliptikáról, így nem ismételünk. De magát az éjféli Nap tüneményét illik közelebbről megnézni, jó néhány hetet eltöltünk majd úgy, hogy nem látjuk a Nagymedvét, a Sarkcsillagot, a fényes Capellát.

A Föld alakjánál, mozgásánál fogva, továbbá tengelyének pályájához és a tengelynek a Naphoz való viszonya miatt szükségszerűen olyan helyzetbe jön, hogy az északi pólus és a déli pólus felváltva (teljes fél évre) az állandó nappal és az állandó éjszaka tüneményét mutatja. Természetes az is, hogy a Föld tengelyének a Naphoz való állása miatt ezek a jelenségek ellentétesek: amikor az Északi-sarkkörön fél évig nappal van, addig a délin

– fél évig éjszaka!

Megemlítem még azt is, hogy a sarkkörön belül és a hozzá közel eső tájakon, mint Fär-öer szigetén is, a távolságok és a domborzati viszonyok szerint számtalan fokozata van a Nap fénysugárzásának. A sarkkör határán még nem láthatjuk meg a tenger színéről az éjféli Napot, de ugyanazon a szélességi fokon egy középmagas hegyről már igen. Ennek fordítottja az a helyzet, amikor a sarkkör belsőbb részén, egy bizonyos időben még látjuk a Napot, holott a „szabályok szerint" már el kellett tűnnie.

Elméletileg eltűnt, 30 ívpercnyire a szemhatár alá szállott, de beállt a légköri sugártörés jelensége, és a Nap, bár eltűnt – mégis előttünk van!

Ha eljutunk a Jan Mayen-szigetre, jóval a sarkkörön túlra, ott majd meglátjátok az éjféli Napot. Itt, Fär-öeren – 62° 24' é. sz. –, ha az éjféli Nap látványában még nem részesülünk, mégis eléggé érezzük a tünemény hatását. Az éjszakát helyettesítő alkony igen rövid, a Nap mindössze a szemhatár alá merül, és rövid idő múlva annak közelében felbukkan. Ez a felbukkanás a legkülönösebb látványok egyike. Az északi Atlanti-óceánon – még ilyen hosszú napszaknál sem – szabad arra gondolnotok, hogy az a napvilágos éjfél valami olyasféle lehet, mint mondjuk, a Balaton vagy a Velencei-tó környékén a nyári alkonyat. Bizony nem. Itt többnyire ködös, párás, nyirkos, esős, mi így mondtuk: „füstös" az idő. És ebből a „füstből" jön elő a vérvörös korong: sötétszürke vízen, fekete felhők alatt, szürke párázatból – az északi Nap!

Hogy pontosan legyetek tájékoztatva, ideiktatok egy statisztikát a Tengerészeti Almanachból az északi szélesség különböző fokain tapasztalható Nap-tüneményről. A leghosszabb napszak tart az északi szélesség:

90 fokán 6 hónapig

március 21-től szeptember 23-ig

93 fok 40 ívpercén 3 hónapig

67 fok 23 ívpercén 1 hónapig

66 fok 30 ívpercén 24 óráig

63 fok 23 ívpercén 20 óráig

49 fok 22 ívpercén 16 óráig

30 fok 48 ívpercén 14 óráig

0 fokon, az Egyenlítőn 12 óráig

Most még nézzétek meg közelebbről, mi látható az éjféli Napból a különböző szakaszokban. Jelöljünk ki a térképen, a sarkkörön túl egy olyan helyet, ahonnan kényelmesen megfigyelhetjük a tüneményt. Legyen későbbi horgonyzásunk kikötője, Jan Mayen-sziget ez a hely. Mit látnak itt pontban éjfélkor azok, akik a szigeten töltik a nyarat?

A Nap tányérjának felső szélét május 30-án,

a fél tányért június 1-én,

az egész tányért június 3-tól július 12-ig,

a fél tányért július 14-én,

a tányér felső szélét július 16-án,

július 17-én a Nap néhány percre a horizont alá megy, lenyugszik, de nyomban felkel.

...A tórshavni kikötőből elvitorlázó *Thule* még a szemhatáron volt, amikor a jól táplált kereskedők megjelentek a rakparton, és teherautókkal, rakodósegédekkel arra vártak, hogy a *Jadran* a daruk alá álljon.

Nem telt bele tizenkét óra, és karcsú hajónk szép teste úgy kiemelkedett a kikötő vizéből, hogy máris hozzáfoghattunk a tengerészmesterség legszomorúbb szakaszához – a festéshez. Rakodóvonalon alul, a vízvonal felett úgy lemarta hajónk oldalát a tenger és a hullámok pörölycsapása, hogy Daniló bácsi elrendelte: addig, amíg nem dönt, merre indulunk és hová, a hajótestet festeni kell.

– Holnap majd egy kicsit körülnézek, és akkor meglátjuk, felfedezek-e valami nyomot vagy sem, ami iránytű lenne a *Mary Celeste* kutatásához. Ha nem, akkor is elindulunk, de mivel elvem, semmit el nem sietni, most se

sietünk.

Hányszor, de hányszor eszünkbe jutott az eltűnt gőzös, Artelli kapitány, a legénység. Vajon hol lehetnek, és egyáltalában – élnek-e még?

Hányszor, de hányszor elővettük az északi Atlantika térképlapjait, kiteregettük, és rákönyökölve azon tanakodtunk, ugyan merre is keressük a kalózbanda áldozatait.

Norvégia ezernyi öblében, fjordrejtekeinek mélyén? Esetleg a Lofotok szigetrengetegében? Már megfordult az a gondolat is bennünk, hogy a titok talán közelebb lapul, és úgy lehet: hátha Shetland valamelyik kopár szigeténél vitték zátonyra, sekélyesre az elveszett gőzöst a merénylők. Miért ne, hiszen – gondolnátok-e? – a Shetland szigetcsoport 117 szigetből áll, amiből mindössze 28 lakott, a többi magányosan és távol a hajóvonalaktól, senkitől nem háborgatva mered ki a ködből, hullámokból. De hát ez a feltevés a legvalószínűtlenebb, habár a *Lagosta* személyszállító Shetlandnél látta utoljára a *Mary Celeste* hajót. A térkép sok elképzelésre csábított, csalogatott. Hátha a Spitzbergák (Svalbard) kő- és jégvilága a kalózok rejteke, esetleg Grönland parti része, hiszen Labradornak indult a gőzös, és eltéríthették északabbra. Vagy az északi Norvégia szigetdzsungele, talán Jan Mayen csoportja, vagy az is lehet, hogy a „Norvég-tenger"-nek nevezett vízsivatag ismeretlen szigetén kell keresni Artelli hajóját? Daniló bácsi és a legtöbben mi is, az Atlanti-óceánnak ezt a részét, a „Norvég-tengert" (Norvégia-Izland északi része-Grönland keleti partjai-Spitzbergák által határolt területet) véltük a kutatás-helyének. A Balatonban megtalálni egy kagylót! Mert ilyesféle az arány, ha a Norvég-tenger méretét a *Mary Celeste* gőzössel összehasonlítjuk.

– És mégis megtaláljuk! – szólt elszántan Daniló bácsi egy ilyen találgatási és feltevési vita során. – A díj se megvetendő: 20 000 font, de elsősorban: Artellit s még legalább harminc embert vár vissza a családja, és nem lehet, nem szabad, hogy ne bűnhődjenek azok, akik ekkora gaztettet követtek el!

Nem akadt közöttünk senki, aki azt mondta volna: nincs értelme a kutatásnak. Éreztük, hogy a titok előbb-utóbb megoldódik. A „bűnjelek",

mint az Oslóból előkerült pianínó, az Itália-Óceánia társaságnak Livornóba küldött fenyegető levél, amit Bergenben adtak fel, ésszerűen csak azt bizonyította: az ügy nem záródhatott le, a hajó létezik és talán, de csak talán – Artelliék is.

Ennél az utóbbinál nem értettünk egyet parancsnokunkkal. Daniló bácsi szerint, ha a hajót nem pusztították el, Artelliék is élnek.

– Márpedig a hajó valahol megvan – bizonygatta kapitányunk. Planétás jósunk, a "jelek" és az „intések" nagy mestere, Suttora ebben nem értett egyet Daniló bácsival.

– Az ilyen haramiák nem kímélik az embereket. Mit jelent nekik, hogy megölnek egy embert vagy harmincat, negyvenet! Hajósembernek nem könnyű parancsolni, hát még akkor, ha megtámadják. Én mondom, kapitány, nem adták azok könnyen az életüket! Beleharapott egynéhány fickó a fedélzetbe, míg sikerült a *Mary Celestét* megkaparintani!

Hát így állt expedíciónk ügye, miután Fär-öeren kirakodtunk, és Daniló bácsi azt mondta: „holnap egy kicsit körülnézek".

A vizsgálaton is átestünk már. A tórshavni hatóság kihallgatta a *Jadran* személyzetét. Jóindulatú, szemüveges, tanáros külsejű tartományi bíró előtt mondtuk el, mit tapasztaltunk a hajón, amikor Scaramanga és Engelmann velünk együtt szolgált.

– Van valami nyomós okuk, hogy feltételezzék: Engelmann vagy Scaramanga helyezte el a robbanóanyagot? – kérdezte tőlünk a bíró, amikor eléje kerültünk.

Azt mondtuk: mi lenne az a nyomós ok? Mi nem tettük oda a pléhdobozt, az szent. Se a hajósládában, se a matrózzsákban nem találnak nálunk álszakállt, Frommer-pisztolyt, hamis igazolványt.

– Mert, uram, annak a cukrosdoboznak valami módon csak oda kellett jutni a hajóorrba – bökött ujjával Suttora az asztal közepére kitett dobozra. – Hogy közülünk egy ember sem tette oda a régiek közül, azért kezeskedem. Mi már sok esztendeje egy család volnánk, dehogyis ártanánk a hajónak vagy a kapitányunknak. De a doboz odakerült, uram, s nagy a gyanúm, nem magától került oda. Az ilyen-kósza hajósirályok, mint amilyen az elcsípett

két fickó, mindig gyanús. Ma itt, holnap ott szolgál. Nem szent ezeknek semmi sem.

A tartományi bíró hol levette, hol felrakta szemüvegét, míg elmondtuk – a legkörülményesebben Suttora – a mondókánkat. Végül nem vette le, és akkor végignézett a *Jadran* előtte álló hajósain. Ezt mondta:

– Állítani valamit nem elég, bizonyítani is kell. Önök azt mondják, ki más tehette, mint az őrizetben levő két személy. Ők viszont esküsznek, hogy nem is tudtak a cukordobozról, soha nem látták, csak akkor, amikor a kapitány eléjük tette. Nehéz ügy, nagyon nehéz ügy. További vizsgálatot rendelek el.

Amikor kijöttünk a tartományi épületből, Zoller kifakadt:

– Ez a tanár bácsi végül még majd úgy dönt, hogy mi akartuk felrobbantani a hajót, és mindnyájunkat letartóztat!

Mindez a kirakodást követő második napon történt, azon az emlékezetes napon, amikor Sottomarina a fedélzetre hozta Domenico Lodolát.

Kicsi, kecskeszakállas, barna képű, igen éber szemű emberke állt a foxli elé, amikor Sottomarina új vendégünkre mutatott:

– Bemutatom nektek, cimborák, Domenico Lodolát, akivel valaha együtt szolgáltunk a *Don Juan* csatahajón. Lodola prófoszmatróz volt akkor, én marsgast. Lám csak, ilyen az élet, négy évtizede nem láttuk egymást, és itt akadtunk össze!

Öreg vitorlákat javítottunk a foxli előtt, velünk együtt Szevér és Horváth Feri, ami igencsak bizonyította, mennyire nem ismertük a sóneren tiszt és legénység között a különbséget.

Lodola nem úgy festett, mint aki valaha is tengerészként szolgált a császári és királyi hadiflottában. Kezén aranygyűrűk csillogtak, nyakkendőjében is aranytű ékeskedett. Lodoláról lerítt a jómód.

Amikor megszólalt, mindjárt megéreztük, hogy régen elkerült hazulról, és új hazájában él már évtizedek óta.

– Triesztben születtem, de alighogy leszereltem a flottánál, ide kerültem Här-öerre. Kitanultam a sajtkészítést, és most már van egy kis üzemem, sajtlerakatom. Ha azt hallom, hogy olasz, görög vagy szerb hajó téved a

kikötőbe, akkor kiállók a mólóra, hátha találok ismerőst – abból az időből, amikor tengerész voltam az Adrián!

Sottomarina ráveregetett a kis ember vállára.

– Azt hittem, menten a nyelvemet harapom ketté, amikor a mólón elém áll egy keménykalapos, tisztes kinézésű úr, és azt mondja – olaszul; fiúk, itt a juhok országában! –, hogy: Signor Sottomarina, ha nem csalódom?... Mire azt mondom: Nem csalódik, de ki légyen, ha szabad kérdezni, és honnan ismer?... Mire azt mondja: Örvendek. Mire így folytatja: Ha nem csalódom, együtt szolgáltunk a *Don Juan*on. Erre én észbe kapok: Corpo di bacco, hiszen ez Lodola lesz, az beszélt olyan szépen, urasan, hogy néha a hasunkat fogtuk nevettünkben!... Erre mondom: Csak nem Lodola vagy?... Mire azt mondja: De, Lodola, a prófoszmatróz!... Mire mindketten sírva fakadtunk, és úgy ölelgettük egymást, hogy az emberek amott a mólón körénk álltak, és egyre azt kérdezték Lodolától, hogy kije halt meg!

Suttora feltápászkodott a foxli küszöbéről, csodálkozva nézett a vendégre.

– Domenico Lodola?... Csak nem annak a Guiseppe Lodola matróznak az édestestvére, aki a *Petőfi* gőzösön veszett el?

A kis ember meghatottan bólintott.

– Dehogynem. Giuseppe a bátyám volt. Szicília közelében felfordultak, harminc éve annak.

Suttora kitárta karját, és most ő ölelte át a haditengerészből sajtkereskedővé lett emberkét.

– Úgy nézz rám, én vagyok az a Suttora, akiről az újságok is írtak és a *Petőfi* egyedüli megmenekültje! Giuseppe volt az én legjobb barátom, azóta is siratom, azóta is!

Egyszeriben abbamaradt a vitorlajavítás. Megvendégeltük Domenico Lodolát, mint ahogy egy régi hajóst illik megvendégelni. Az élelmiszeres pantry mélyéről előkerült több komoly üveg: a piros, vérpezsdítő marsalával vetekedő zengi bor.

Ebből igyál, komám kínálta Sottomarina –, ettől úgy érzed majd, hogy a *Don Juanon* szolgálunk még mindig! Hazai bor, ott termett a falunkban!

Hanem azt mondd meg már, cimbora, hogy az ördögbe tudsz te ilyen ronda helyen élni?

Lodola mosolygott. Felemelte kezét: aranygyűrűk ékeskedtek ujjain. Szétnyitotta vastag posztózakóját: a mellény két zsebét aranylánc hidalta át. Az egyik zseb aranyórát rejtett. Még a nyakkendőjébe is akadt arany!

Odahaza mire vittem volna? Lehettem volna Triesztben zsákoló, vagy szolga a podesta hivatalában. Apám is az volt. Hát én ennél többre akartam vinni. Vittem is. Van rendes otthonom, üzletem, műhelyem. Van rendes feleségem, igaz, fär-öeri, de igen derék asszony. Van egy fiam, két lányom. A fiam – olyan triestinó, hogy megbámulhatjátok, a lányok férjnél, amarra túl a tengeren, Dániában! De nem nyomorgunk, mint Ferenc Jóska idejében mi a szüléinkkel!

Hát így mesélt Lodola. Időnként közbeszólt a maga ügyével Suttora, Sottomarina, Guzsik apó, Gommó, Gelletich.

Amikor megjött a városból Daniló bácsi, már jó néhány üveg üresen állt a jóféle zengi ünneplőből. Akkor már azt is tudtuk, hogy Fär-öer mit jelent (Juh-szigetek), hogy a szigetcsoport tizenhét lakott és nyolc lakatlan szigetből áll, hogy nem is olyan régen bőven találtak erre cethalat és fókát a vadászok, hogy a Malin nevű madárhegyen még mindig százezerszámra élnek a csüllők és a dunnaludak...

– Már ma este eljöttök hozzánk – lelkesedett Lodola –, megkóstoljátok, miféle sajtot készítek én, aki idevetődtem a Juh-szigetekre, holott Triesztben születtem!

Daniló bácsi megérkezése véget szakított az ünnepségnek. Egyszerre komolyra fordult a beszélgetés. Mert Lodola olyasmit tudott, amit mi nem tudhattunk, de ami igen fontos volt utunk további részéhez.

– Kapitány, ez az én régi cimborám, Domenico Lodola, akivel együtt szolgáltam a *Don Juan*on – mutatta be a sajtost Sottomarina. – Itt él Tórshavnban, sajtot gyárt, merthogy az volt a vágya, hogy gazdag ember legyen. Tud egyet és mást a *Mary Celeste* hajó sorsáról.

Ó, Sottomarina, de tudtatok hallgatni Lodolával együtt a kapitány visszatértéig! De hát Lodola tekintély volt, polgár, kereskedő vagy mi a

szösz, s így illett, hogy Daniló bácsi előtt hangozzék el először a *Jadran* fedélzetén, amit a kis ember tudott.

– Talán látta a *Mary Celeste* gőzöst valamerre? – bámult Daniló bácsi az aranygyűrűktől ékes Lodolára.

Sottomarina rikkantott:

– Látta?! Rajta is volt! Itt – Tórshavnban!

Lodola bólogatott:

– Bizony, uram, így történt. A *Mary Celeste* hihetőleg itt kötött ki utoljára, és innen indult el utolsó útjára!

Daniló bácsi bámult:

– De mit keresett a *Mary Celeste* Fär-öeren, amikor Amerikában, Labrador felé tartott?

Lodola körülnézett.

– Nem lehetne úgy beszélgetni, hogy ne lássák a partról, meg a körülöttünk horgonyzó hajókról?

Sottomarina meggyőzően mondta:

– Jótállók Lodola szavainak igazságáért. Suttora bólogatott:

– Boldogult hajóstársam, Giuseppe Lodola testvére...

Guzsik apó ravaszkás mosollyal közbeszólt:

– Mert tudod, különösen kapitányunkat érdekli a *Mary Celeste* sorsa. Ő meg a gőzös kapitányával volt jóban.

Sottomarina elértette, mire céloz a smutje.

– Így is van, erről tud Lodola. Mert nekünk ugyan mi bajunk volna a gőzössel?

Daniló bácsi bólintott:

– Igaza van, signore Lodola. Beszéljünk olyan helyen, ahol nem bámulhatnak a szánkba. A kabinomban– aligha férünk, de a foxli-ban igen.

Levonultunk a foxliba. Csamba is velünk jött. Suttora hol a kutyájára, hol a vendégre mutatott. Lám csak – bizonygatta szemének csillogása –, Csamba

ezúttal nem hörög, nem vicsorít, mint az első pillanattól Engelmannra és Scaramangára. Ebből is látszik, Lodola derék ember.

A foxliban körülnézett Lodola. Értelmes arcán meghatódás.

– Régen volt, amikor én ilyesféle otthonban éltem, a trieszti Zambonello hajósvállalkozó *Fortuna* nevű sónerjén!

– A háború alatt süllyedt el a *Fortuna* – emlékezett Daniló bácsi. – Tizenhat őszén, amikor te születtél, Jankó. Durazzo előtt futott aknára, élelmet vitt a Lovcsen katonáinak.

Suttora rábökött a foxli fekhelyeire, a gerendás tetőzetre. Az örökösen lengő lámpásra.

– Ne vedd sértésnek, komám, de én bizony inkább itt élek, mint ebben az éjjel-nappal hol világos, hol sötét városban!

Domenico Lodola nevetett. Megsimogatta hasán az aranyláncot.

– Lehet, hogy igazatok van. De itt is jó élni. Bár néha elfog a vágy a hajók után, és akkor lejövök ide a kikötőbe. Ha adriai ország lobogóját látom, akkor – ne nevessetek ki érte! – úgy összeszorul a torkom, hogy azt hiszem, ott fulladok meg menten!... Így voltam az őszön is, amikor a kikötőben nézelődve észrevettem a *Mary Celeste* gőzöst.

– De mit keresett Fär-öeren? – csodálkozott Daniló bácsi. Lodola mosolygott:

– Menten megmondom, kapitány úr. Árut vett fel.

– Árut? Hiszen Oslóból jött, ott rakodott, és ott kapta az utasítást, hogy Halifaxba menjen.

Lodola komolyan nézett Daniló bácsira.

– Márpedig így történt, kapitány úr. Nem is itt vette fel az árut a kikötőben, hanem innen jó néhány mérföldre, a Malin madárhegy tövében.

Úgy bámultunk Lodolára, mint aki mesét mond. A *Mary Celeste*-titok bonyolódik. Ha egy hajó nem a rendes kikötőben rakódik, hanem távol onnan, holmi eldugott helyen, mert a Malin feltétlenül az, úgy ott – nincsen rendben valami!.

– Igaz lenne? – hitetlenkedett Daniló bácsi.

Lodola szívére tette kezét.

– Esküszöm, kapitány úr!

Sottomarina közbevetette:

– Kezeskedem érte. A *Don Juan*on együtt szolgáltunk!

Lodola folytatta:

– De inkább sorjában mondom, ha annyira érdekli kapitány úrékat a *Mary Celeste*. Mondom, megláttam a hajót. Itt állt a kikötőben, pontosan azon a helyen, ahol most a rozsdás dél-amerikai ócskaság. Kérdeztem a kikötőmestert, nem olasz-e a hajó, hiszen *Mary Celeste* a neve, és mintha olasz zászló kókadna a taton. Azt mondta: olasz. Erre csónakba ültem, és a gőzöshöz eveztem. Mondtam, hogy trieszti vagyok, s még abban a flottában szolgáltam, amikor Ferenc Jóska volt a császárkirály. Erre akadt ott ismerős menten, legelsősorban is maga Cezare Artelli, a kapitány!

Daniló bácsi bólintott:

– Évfolyamtársam volt a tengerészisko lában.

Lodola nevetett:

– Trieszti gyerek, akárcsak én. Rendes ember, és szívből sajnálnám, ha igaz lenne a hír, hogy a hajóval együtt elpusztították! Megörültünk egymásnak, és attól kezdve négy napot jóformán a hajón töltöttem, vagy Artelli volt nálunk két emberével együtt.

Daniló bácsi nem szűnt meg csodálkozni.

– Négy napig itt horgonyzott a gőzös?

– Ahogy mondom, kapitány úr, négy napig. A negyedik napon anélkül, hogy akár egy csepp vizet felvettek volna Tórshavnban, elindult a *Mary Celeste*. Elbúcsúztunk egymástól, és akkor dehogyis gondoltam volna, hogy baj érheti őket.

Daniló bácsi közbevetette:

– Az előbb azt mondta, hogy árut vettek fel a Malin madárhegy öblében.

Lodola bólintott:

– Ott hát. De ezt csak később tudtam meg. Észrevettem nemegyszer, hogy Artelli kapitány valami miatt nyugtalan. Amikor kérdeztem tőle, miért jött Fär-öerre, azt mondta: utasítást vár. Többször elment a postára érdeklődni, majd a negyedik nap délutánján közölte, hogy indulnak, megjött az értesítés. Hogy a Malinnál lehorgonyoztak, és ott bevártak egy hajót, arról csak utólag értesültem. Az egyik juhászgazda, bizonyos Sven Floyd látta a Malin öblében a két hajót. Azt is látta, hogy a kisebbik hajóról sok ládát tettek át a nagyobb hajóra. De hát ismeri, kapitány úr, a szárazföldi népet: annak hajó a csónak is, és bajosan tudja meghatározni, miféle gőzöst lát. Sven Floyd szerint az egyik hajó kisebb volt, a másik nagyobb.

Daniló bácsi figyelmesen nézett Lodola szemébe.

– És honnan tudta Sven Floyd, vagy honnan tudja signore Lodola, hogy a Malinnál Artelli hajója rakodott a másik hajóról?

– Honnan? – csodálkozott Lodola. – Sven Floyd éles szemű ember, kivette a hajó nevét. Pontosan emlékezett a *Mary Celeste* névre. A kisebbik hajó nevét nem tudta megállapítani.

Hát ez bizony nagy kár volt. Nagy kár azért, mert következtetni lehetne a hajó neve, nacionáléja alapján arra az árura, amit a *Mary Celeste* átvett a Malin-öbölben.

Suttora csettintett, és a levegőbe bökött.

– Igen jóféle áru lehetett, hogy a kalózok rácsaptak!

Daniló bácsi elismerően nézett Lodolára.

– Amit mondott, signore Lodola, igen érdekes. Régi barátok vagyunk Artellivel, képzelheti, mennyire érdekel minden, amit megtudhatok róla. Így szeretném tudni, ugyan említette-e Artelli, merre tart a hajó, és hol készülnek partot érni?

A sajtkereskedő elgondolkozott.

– Említette? Már hogyne említette volna. Többször is. Mégpedig nagy aggodalmak között.

– Mit?

– Hogy fél a ködtől és a jéghegyektől. Attól, hogy előbb északra kell

hajóznia, mielőtt átvághat Amerikába.

Csönd támadt. Egymásra néztünk. Daniló bácsira, aki csodálkozva meredt Lodolára.

Suttora csóválgatta fejét, hümmögött:

– A titok tovább bonyolódik. Kár volt azt a régi hajónevet előkotorni!

Északra hajózni?! Egy hajó, amelyik azt a rendelkezést kapja, hogy Oslóból Halifaxba menjen, de előbb kitér Fär-öerre, és innen még északabbra, még közelebb a sarkkörhöz, nos, azzal a hajóval valami igen komoly esemény történhetett!

Az esemény az idegen gőzös és a Malin madárhegy öblében átrakott ládák.

De hát erre ki tud feleletet adni?

– Északra hajózni? – szótagolta Daniló bácsi. – Ön valamikor tengerész volt, signore Lodola, s Engelmann él. Tudja tehát, mit jelent, ha egy hajó november elején arra kényszerül, hogy északra hajózzon! Tehát: nyilvánvalólag feltette a kérdést, hová tart Artelli kapitány. Nos?

Ha az a szemüveges, tanáros, tartományi bíró így értett volna a faggatáshoz, barátaim, akkor Engelmann és Scaramanga sorsa előbb pecsételődik meg. De hát Daniló bácsiban, tudjátok, nemcsak egy nagy tudós, de nagy nyomozó zseni is elveszett, amikor a tengerészpályát választotta hivatásul. Igaz, ha nem tengerész, de más lesz belőle – akkor nem élünk meg annyi szép, vérbeli kalandot, a *Jadran* sóneren!

– Nos?... – tekintett Daniló bácsi a derék Lodolára, akit a legjobbkor hozott elénk a sors.

Lodola bólintott.

– Bizony, feltettem én, kapitány úr, a kérdést – nem is egyszer. Valóban úgy van, ahogy mondja: itt élek északon, és tudom, mi az észak. Novemberben több a sötét, mint a világosság, a köd szinte örökös a tengeren, és még jéghegy is akad, amelyik elvetődik erre. Megkérdeztem hát Artelli kapitányt...

– És mit mondott?...

– Hogy mennie kell, törik-szakad mennie!

– Hová és meddig?...

– Így mondta: felfelé, Lodola barátom, felfelé. De arra, hogy pontosan hová, meddig, arra nem felelt!

Sottomarina rátette hatalmas tenyerét a régi cimbora vállára:

– Kezeskedem érte, hogy igazat mond. A *Don Juan*on...

Suttora dünnyögött:

– Giuseppe öccse vagy...

Daniló bácsi meglepetten nézett új ismerősünkre.

– Köszönöm, signore Lodola, hogy elmondta, amit tudott a *Mary Celeste* itteni sorsáról. De egyvalamit még megkérdeznék, s egyenes választ kérek: Artelli a további útra így mondta... ezzel a szóval, hogy – felfelé?

Lodola gondolkozás nélkül bólintott.

– Így, kapitány úr. Felfelé.

...Hát ennyi történt ezen a napon, barátaim. Jól érezte az „öreg", hogy ide kell jutnunk a Juh-szigetekre, ha tovább akarunk lépni az eltűnt hajó kutatása felé.

Amikor Lodola elment, és megígértette velünk, hogy másnap meglátogatjuk, Daniló bácsi igen jókedvűen odaszólt Szevérnek és Horváth Ferinek:

– A tiszt urakat kéretem a kajütbe. Megbeszéljük a további terveket. De azt már tudom, holnap első utam a kereskedőkhöz vezet, hogy megkérdezzem őket, van-e áru Fär-öerről, amit északra kell vinni! Ha nincs, akkor is megyünk...

– És hová, kapitány? – kérdeztük. Daniló bácsi nyugodtan mondta:

– Órákkal ezelőtt még nem tudtam, de most már igen: a Jan Mayen-szigetre!

Guzsik apó megkérdezte:

– Ott sejti a *Mary Celestét*!

Kapitányunk hamiskásan mosolygott, mint amikor jó a kedve, és sejtelmesen mondta:

– Nem tudom. Azt ellenben igen, hogy könnyen haladunk majd, mert arra visz a Golf-áram sodra.

Másnap reggel a raktárakat tisztítottuk. Azt mondom – reggel. A kronométer szerint reggel volt, különben lehetett volna délelőtt, délután, hajnal vagy este kilenc óra is ezen a fránya szélességi fokon.

– Lassan már azt se tudjuk, mikor együnk, aludjunk, dolgozzunk, pihenjünk – dohogott nem minden ok nélkül a társaság.

Nehezen szoktunk bele az örökös kivilágításba, elvesztettük az időérzékünket. Ez volt a legkomiszabb: azt hittük például, hogy délután van, és már régen este lett, vagy fordítva!...

– Miattam karvastagságú aranyláncot köthetnének a derekamra – dohogott Suttora –, akkor se maradnék itt!

A raktártisztítás olyasféle valami a tengerész számára, mint amikor a diákgyereknek egész nap számtanleckét kell írnia. Szóval – kedélytelen foglalkozás. Porban, bűzben, térdig érő szennyben kotród össze a raktár piszkát, szemetét. Torkodat, szádat, légzőcsövedet, tested minden külső és belső porcikáját ellepi a por, és úgy kapkodsz a levegő után, mint ama bizonyos szárazra dobott hal a víz után! Nálunk a *Jadran*on mindenki részt vett a tisztítási műveletben, kivéve Szevért és Ferit. Ők se akarták kivonni magukat ebből a ronda munkából, de közösen megállapodtunk: elvégre tisztek, és seprűkkel, locsolókannákkal, lapátokkal, vakarókészségekkel ne bajlódjanak. De Jankótól Suttoráig mindenki a két raktár piszkát kotorta akkor, amikor Horváth Feri leszólt Zollernek és nekem a fedélzetről:

– Gyertek azonnal fel! Rohanni!

Láttuk Feri arcán, hogy igen fontos ok miatt szólít, és így pillanatok alatt felmásztunk a létrán.

– Ide gyertek, fiúk, ide! – tuszkolt Feri a felépítmény hátsó részéhez, a kormányállás lépcsője mellé.

– Mit akarsz? Mi baj van? – néztünk körül, amikor hirtelen visszafogott

mindkettőnket.

A hajó tatja mögé mutatott.

– Oda nézzetek, oda! – suttogta. – Kit láttok amott?!

A mi nyugodt, higgadt Ferink feldúltan, remegő hangon, reszkető kezekkel tekintett a jelzett irányba.

– Kit láttok?

Először is egy csónakot láttunk. Amolyan nálunk közismert, hajózásban „bocinak" dédelgetett apró gigget, három-négy személyes ladikot. A giggben ketten ültek, egy, aki evezett, és egy a kormányülésen. Az evezős idősebb férfi, unott arcú tengerész, a kormánypadon ülő jóval fiatalabb valaki. Minket még nem vettek észre, vizsgálgatva nézegették a *Jadran*t. Az evezős tett egy-egy csapást az evezővel, különben igen lassan haladtak. Zoller is, én is a kormánypadon ülőt néztük. Ismerős volt, de hová tegyük?

Horváth Feri elfulladva, rekedten suttogta:

– Zanetta!

Egy régi név bukkant fel a múltból, 1918 őszének eseményeiből. Ha azóta az eszünkbe jutott, talán mindössze egy villanásra Zanetta neve. Miért emlékezzék arra a valakire az ember, aki nyilvánvalólag eltűnt az életéből, és aki semmi szépet, kedveset nem hagyott vissza? Zanetta fiumei életünknek szomorú emléke. Évfolyamtársa volt Horváth Ferinek, de még ennél is több – versenytársa! Konok, gyűlölködő, látszólag simulékony, de kegyetlen törtető! Nem szívelt az senkit közülünk, főleg nem Horváth Ferit. Gyűlöletében odáig ment, hogy feljelentette Ferit – mint a tengerészisko la, a Nautica szerbpárti vezérét. Ez bizony abban az időben hagy bűn volt. 1918-at írtunk a naptárba, az első világháború utolsó napjait éltük, és az osztrák-magyarnak nevezett államközösség a széttörés előtt állt. A szerbek, a szlovének, a dalmaták – gyanúsak voltak, és akik velük barátkoztak, azok még gyanúsabbak! Horváth Feri akkor már régen Daniló bácsi hívei közé tartozott, legjobb barátja Szevér volt és egy derék évfolyamtárs, az eszéki Konyovics. Talán akadnak közöttetek, barátaim, akik még emlékeznek arra, az izgalomnak micsoda lángja csapott fel a Nautica tantermeiben, amikor végigszállt a hír: Horváth Ferit az igazgató szobájában a fiumei

titkosrendőrség tagjai kihallgatják! És ez az izgalom este tettlegességgé fajult. Horváth Feri az akadémia kedvence, ifjú ideálja volt. A növendékek megmutatták Zanettának, mit érdemel az, aki ártani akar a társának. Mert megtudtuk, hogy Zanetta volt a feljelentő. Amúgy régi tengerészszokás szerint a jellemtelen fickó, az akadémia spionja ítéletben részesült. Az „ítélet" nem más, mint – pokrócozás! Kemény, kegyetlen büntetés. Másnap reggel a Nautica folyosóján Zanetta végzős növendék, növendéktársai megvető pillantásaitól kísérve, vánszorgott az igazgatói irodába. A hetyke, komisz Zanetta eltávozott az akadémiáról! A kis közösség ereje többet jelentett, mint a fiumei katonai titkosrendőrség spionvédelme. Néhányszor felbukkant még Zanetta, egy alkalommal fegyveresek élén Ferit kereste... majd azt is hallottuk, hogy részt vett az olasz csapatok megszálló hadműveleteiben... de az évek elmosták előttünk az áruló nevét.

És ez a név itt bukkant fel újból, Tórshavn kikötőjében.

Zanetta!

Ő lenne az, valóban ő, a spion?!

Rámeredtünk a csónakban ülőre, aki valóban emlékeztetett Feri vetélytársára.

Akkor Zanetta tizennyolc éves volt, most harminc lehet, Zoller és én tizennégy, most huszonöt.

A gigg lehetett tőlünk harminc-negyven méterre.

Zollerral tétováztunk. Igen-igen hasonlított az illető Zanettára, de ha esküdni kellene, hogy felismerjük vagy sem, nem esküdnénk meg.

Feri izgatottan súgta:

– Ő az hát! Nézzétek, most, ahogy felnéz! Szokása, hogy ilyenkor megigazítja az inggalért és a nyakkendőt. Ő az – Zanetta!

Igen, az a mozdulat, amit mi hiú piperkőcségnek tartottunk és a vele járó fintor meg hát az ismert arcvonások most már közelebb hozták számunkra is a régen látott arcot.

Feri kilépett a kabinépítmény fedezékéből. A kormányállás karfájára könyökölt.

Leszólt a giggbe:

– Zanetta, hé, megismersz-e még?!

Zollerral együtt mi is előreléptünk.

Az evezős ember ránk nézett, mintha vigyorgott volna.

Zanetta – vagy legalábbis, aki annyira hasonlított rá – néhány pillanatig Ferire meredt, majd elkapta tekintetét, lehajtotta fejét. Hirtelen odaszólt az evezősnek valamit, nyilván azt, hogy odább innen, mert a könnyű kis gigg megperdült, és akit Zanettának véltünk, egyszeriben háttal ült nekünk.

A gigg gyors csapásokkal, eltávolodott a *Jadran* mellől.

Úgy meredtünk a távozó csónak után, mint a gyerek, akinek kezéből elrántják a labdát.

A gigg a *St. Vincente* közép-amerikai ócskaság felé tartott, s melléje állt. A hajóról ledobták a kötéllétrát, és a csónak két utasa felmászott a fedélzetre. Mintha a két ember egyike hosszasan nézett volna felénk...

Zoller jóízűen nevetett:

– Te, Feri, ugyancsak ráijesztettél a hondurasira! Úgy eliramodtak mellőlünk, mintha szódásüveget vágtál volna a fejükhöz!

Feri zavartan bámult.

– Nem értem... nem értem... – dadogta. – Pedig Zanetta volt... érzem, hogy ő volt!... Négy éven át együtt laktam, tanultam vele...

Nyugtattuk:

– Tizenkét év nagy idő. Meg hát akadnak hasonló emberek, különösen így, ha valakit hosszú ideig nem látunk.

Zoller derült:

– Nem mondom, a pasas emlékeztetett Zanettára. De attól még nem kell azonosnak lennie vele. Emlékszem pontosan rá, egyszer kegyetlenül megkínzott, amikor vérző tenyérrel eveznem kellett!

Horváth Feri csóválta fejét. Lehetetlenség, hogy tévedett volna. Pontosan felismerte régi ellenfelét.

– Valami meglepődés volt a hondurasi arcán – mondtam. – De én is úgy vélem, ha Zanetta lett volna, s rákiáltasz, nagyobb meglepődést kellett volna mutatnia!

Nem tudtunk megegyezni.

Amikor Lodolával találkoztunk, megkérdeztük, mit tud a hondurasi hajóról.

– Többször láttam már a kikötőben – mondta Lodola. – Tavaly is, tavalyelőtt is. Nem más ez, mint vízi ócskás, összevásárol mindent, amit kap. Heringet, tőkehalat, madártollat, fókabőrt, juhbőrt, mindent. Én is adtam el nekik bőröket. Csuda barátságtalan népek, alig jár egy-egy közülük a partra. A kapitányukat valami Trugillónak hívják, ő vásárolja fel az árut. Már egy hete itt lehetnek, először ebben az évben.

– Ismer közöttük egy Zanetta nevű tisztet? Lodola nemet intett.

– Mondom, barátságtalan banda. Most úgy hallom, juhbőrre alkuszik Trugillo. De hogy van-e Zanetta nevű közöttük, azt nem tudom. Majd megkérdem a kikötőmestert. Jó barátom. Annak bemutatják a hajósnévsort, biztosan tudja, akad-e ilyen nevű ember a hajón. Zanetta? Nem felejtem el. Triesztben volt belőlük elég.

Daniló bácsinak is elmondtuk az esetet. Bölcs feleletet adott:

– És ha Zanetta volt, és ha a *St. Vincente*-n szolgál? Mit számít az! És ha nem válaszolt, amikor rákiáltottál? Maga dönt, hogy elismeri vagy sem a régi ismeretséget!

Hát ez annyira igaz volt, hogy Feri letett minden további kutatgatásról.

– Egye fene! – nevetett már ő is a találkozás izgalmán. – Nem értem, miért heccelt fel annyira a gondolat, hogy Zanettát látom! Ha ő volt és úgy tett, hogy semmi közünk egymáshoz, valóban jogában állt. Ha nem ő volt – ami lehetetlen –, akkor eszelősnek hihetett...

Ezzel Feri letett arról a tervéről, hogy átevez a hondurasi hajóhoz, és ott megkérdi, hogyan hívják azt a valakit, akit – Zanettának nézett.

De azért észrevettük, hogy Feri gyakran eltekint a halászhajók felé, ahol a *St. Vincente* horgonyzott. Különös népség élhetett rajta. Alig-alig lehetett

látni egy-egy embert. A szokásos kikötői, fedélzeti életnek nyoma sem volt náluk. Nem festettek, nem verték az örökös rozsdát, nem mázoltak, nem javítottak sem kívül, sem belül. Régi ócskaság volt ez a gőzös, a múlt század végén építhették, nyilván igen gondos munkával, mert kész csodának számított, hogy ilyen állapotban – a végsőkig elhanyagolva – kimerészkedtek vele az Atlanti-óceánra. A hajótest rövid volt, de igen magas, mint ahogy magasan tört az ég felé a hosszú, keskeny kémény. Megállapítottuk, hogy múzeumi példány, a hatvanas évek hajóépítőinek sémája szerint készült, úgy a kilencvenes évek közepén.

– Nem akarok jósolgatni – mutatott a Zanetta-eset után az idegen hajóra Suttora –, de valahogy azt érzem, lesz nekünk még dolgunk azzal az ócskasággal!

Honnan szedte a néhai toronyőr ezeket a „sejdítéseket", „előintéseket", magunk se értettük. Megmosolyogtuk akkor is. Legelsősorban Sottomarina.

– No, csakhogy kibökted, te százesztendős jövendőmondó. Persze hogy lesz. Eladjuk neki a madaradat és kutyádat, megveszi, azért ócskás!

Suttora belehümmögött a szakállába:

– Várjad a végét... várjad...

Vacsoránál a foxliban Daniló bácsi bejelentette, hogy sikerült némi árut szereznie, és ha minden jól megy: holnapután elindulhatunk – Artelli szavával élve – felfelé, a Jan Mayen-szigetre. Ha minden jól megy, de az is lehet, hogy a Scaramanga-ügy itt tart bennünket, mert a vizsgálatot a bíró még nem folytatta le. Állítólag újból kihallgatják a *Jadran* embereit.

– Megmondtam, hogy az utunk sietős, fókavadászatra megyünk, és ezt már szikratávírón bejelentettem a Jan Mayen-i norvég hatóságoknak! Miért ne használjuk ki, barátaim, a lehetőségeket? Különben is, csináljanak azokkal a zsiványokkal, amit akarnak, de nekünk indulnunk kell!

Suttora gúnyosan nevetett.

– Lám, lám, kapitány, érdemes volna egyszer a jövendőmondóra hallgatni. Ha bedobjuk őket a vízbe, már régen elfelejtettük, hogy van Engelmann, Scaramanga! Most leshetjük, mikor kegyeskedik a bíró úrnak megengedni,

hogy elindulhassunk!

Kapitányunk magabiztosan intett.

– Elindulunk, Suttora. Ha azt látom, hogy a bíró húzza az időt, fütyülünk rá! Most a legelőnyösebb a széljárás. És a Golf is segít. Akár a gőzhajó, úgy haladhatunk.

Fókavadászat! Remek széljárás! Golf! És a *Mary Celeste* kutatása! Mind-mind csábító, csalogató valami az olyan elszánt vízi csavargóknak, mint amilyenek mi vagyunk.

Szevér úgy tett, mint aki azt gondolja: üsse kő, egye fene a két csirkefogót, ha beraktuk a terhet, induljunk, még akkor is, ha az a szemüveges azt mondja, hogy a törvény nem engedi!

Sottomarina teljes meggyőződéssel kijelentette:

– Pompás valami volt ám Lodoláéknál a kandallónál üldögélni, rumot inni, sajtot rágni, pipázni! De én még Zengben sem bírom, hogy az asszony szoknyáján üljek, hát még itten!

– Daniló bácsi – lelkesedett Jankó –, húzzuk fel a horgonyt, és induljunk neki! De előbb tessék valóra váltani ígéretét!

– Ígéretemet? – csodálkozott a kapitány. Jankó jóízűen mosolygott.

– Az hát! A Golf-áramról. Itt vagyunk, benne vagyunk. Daniló bácsi ígérte is, hogy beszél a Golfról, de csak ígérte.

– Itt az alkalom – hunyorgott Zoller. – A nap még fenn van, és ha nem taszigáljuk le, ott marad. A szösz tud olyankor aludni, amikor hasára süt a nap!

Horváth Feri is beállt a lelkesítők közé.

– Az ám, kapitány, mi volna, ha ellopnák a Golf-áramot?

– Csak ne nagyon emlegesd – vigyorgott Suttora –, Scaramanga és Engelmann még meghallja!

Daniló bácsi megelégedetten nézett végig a *Jadran*-kompánián. Szerette az ilyen hangulatot, a lelkes, buzdító tudásvágyat, ami mákszemnyi hiúságának is igen jólesett.

– Mi volna, ha ellopnák a Golf-áramot, említette Franci. Ha kívánjátok, megfelelek erre is. De előbb azt is kell tudni, mit ér, és mi az, amit ellopnának. Vagyis – mi az a Golf-áram?

DANILÓ BÁCSI ELMONDJA, MI VOLNA, HA ELLOPNÁK A GOLF-ÁRAMOT

Ki tudja, ki volt Antonio de Alaminos?... No, Suttora, te újságolvasó, Franci, sónerünk első tisztje, aki osztályelső volt a Nauticán és te, Szevér, öcsém és neveltem, egyiktek se tud válaszolni?!... De azt tudjátok: a középkori hajókon valójában nem a kapitány döntötte el, hogy a hajó mely irányba halad, mint viselkedik széllel, időjárással, árral, áramlásokkal, alacsony, magas vízállással szemben. Ezt a szerepet először ketten, a csillagász és a navigátor, végül egyedül a navigátor töltötte be. Ritka volt az olyan parancsnok mint Magellán, aki egy személyben volt admirális (flottillavezető), kapitány, navigátor és csillagász. Antonio de Alaminos navigátor volt, korának egyik leghíresebb hajósa, aki számtalan úton vett részt Európa és Amerika között, de főleg a Mexikói-öböl, Florida partjai és a Bahama-szigetek közötti tengerrészek felkutatásában jeleskedett. Az Antonio de Alaminos vezette tengerészeti expedíciók nem mentek feledésbe. Sok eredmény, kutatás fűződik a navigátor nevéhez. A Golf-áram felfedezésének első sorában ott van a név: felfedezte 1513-ban a spanyol Puerto Rico kormányzójának, Juan Ponce de Leon hajóhadának navigátora, Antonio de Alaminos!

A navigátor hajóhada a nyugati tájakat kutatta, s amikor Florida keleti partjánál elvitorláztak, valami meghökkentette Alaminost. A szél kedvező irányból fújt, ereje megfelelő, és mégis jóval lassabban haladtak, mint várható volt. Alaminos nem esett csábító megállapításokba, amit a kor embere oly szívesen hallott. Nem állította, hogy tengeri szörnyek fogták le hajóit, de azt sem, hogy valamelyik szent akadályozta a haladást, mert vetkeztek a tengerészek. Alaminos navigátor volt, a tények embere, és a neki

szokatlan jelenséget is tényként állapította meg: Florida és a Bahama-szigetek közötti szorosban a tenger nagy erővel áramlik a Mexikói-öbölből az Atlanti-óceán felé, és e „tengeri folyónak" a sodra hátráltatta a hajóhadat haladásában!

Ezzel a megállapítással a derék spanyol navigátor beírta nevét a felfedezők aranykönyvébe. Felfedezte a Golf-áram „szülőhelyét", és vele együtt megállapította az áramlás óriási jelentőségét is. Az áramlás a Mexikói-öbölből indul ki, áthömpölyög Florida és a Bahama-szigetek között a Florida-útnak nevezett kijárón, északkeletnek átszeli az Atlanti-óceánt, és elhalad Európa északi partjainak mentén, hogy végül beleolvadjon az Északi-Jeges-tengerbe.

Mondom, 1513-ban történt, hogy Alaminos felfedezte a Golfáram kiindulási területét, de ugyanő, 1519-ben, már tudatosan felhasználta – mint e téren az első hajós – az áramlás erejét. Ebben az évben ugyanis a hódító Cortez küldte Alaminost Spanyolországba, és az ügyes navigátor *rábízta* hajóit a Mexikói-öbölből kiinduló víztömeg sodrására. A Golf-áram vitte Alaminos hajóhadát észak-északkelet felé, egészen Spanyolhon magasságáig, és csak itt tért le a „tengeri folyóról", ahogy hajónaplójában Alaminos elnevezte a Golf-áramot. Hogy mit jelentett, barátaim, Alaminos felfedezése a vitorlás hajózás számára, azt nektek nem kell külön mondani. Évszázadokon át és még most is a vitorlás hajók ezen az úton, Alaminos „tengeri folyóján" haladnak Nyugat-Indiából Európába.

Persze, a kor törvényei szerint, Alaminos felfedezése hosszú időn át titok maradt. Egyik navigátor a másiknak adta tovább ezt a titkot, a „tengeri folyó" nagyszerű lehetőségét. Jól őrizték, meg kell adni. Kétszáz esztendőnél több idő telt el, míg az első térképre rákerült a navigátorok titka! Az első, aki a térképet elkészítette, nem kisebb ember, mint Franklin Benjámin! Franklin meglepődve látta az Amerika és Európa között közlekedő hajók feljegyzéseiben azt, hogy akadnak kapitányok, akik viszonylag igen hamar hajóznak át a két kontinens között, de ugyanakkor akadnak olyanok is, akik hetekkel később érik el európai céljukat. Franklin, mint az angol-amerikai gyarmatok főpostamestere, különösen azon lepődött meg, hogy a postahajók útja jóval tovább tart, mint mondjuk, a bálnavadászoké! Hogyan lehetséges

ez? – mérgelődött a postafőnök, akit ma, mondanom se kell, vezérigazgatónak hívnának. Igen, hogyan lehetséges ez? Franklin nem azért volt minden idők egyik legnagyobb polihisztora, mindent tudója és kutatója, hogy ne jöjjön rá a titok nyitjára. Rájött anélkül, hogy a spanyol királyi hajózási levéltárban megkereste volna Alaminos navigátor naplóit. Franklin maga derítette ki a postahajók késésének okát. Addig kutatott, addig faggatódzott, míg akadtak olyan bálnavadászok, akik – hihetőleg jó pénzért – elárulták a „tengeri folyó" titkát. Mindez 1769-ben történt, és 1770-ben már megjelent Franklin Benjámin térképe, amit azonnal megnézhettek ti is, ha Jankó kihozza a kabinból a Tengerészeti Almanach 1908-as kötetét, így tehát két felfedezője van a Golf-áramnak. Az egyik Alaminos, aki a spanyol hajózás számára derítette ki ezt a természetes vízi utat, a másik Franklin Benjámin, aki viszont a tudománynak tett nagy szolgálatot, amikor kihámozta a „titkot", és elkészítette a Golf-áram első térképét! Érdekes, hogy Franklin is, mint naplójában Alaminos navigátor, folyónak nevezi az áramlást, íme, nézzétek csak, itt áll a térkép sarkában maga Franklin, és a tengerek istenével cseveg, nyilván az áramlásról.

Felettük pedig ott a „folyó", egyes helyeken feltüntetve a vízáradat sebessége. És meg kell hajolnunk a jó Franklin emléke előtt: nagyjából kitűnően megmérte a Golf-áram sebességét. A floridai szakaszon óránként 4 tengeri mérföldet jelez (azaz másodpercenként 2 métert), Új-Fundlandtól délre 2 tengeri mérföldet (másodpercenként 1 métert), ami igen kielégítő mérés. A mai mérések csak annyiból korrigálják Franklint, hogy az első szakaszon, a Florida-úton, inkább 2,5 méteres másodpercnyi sebességet jeleznek. Óriási sodrási energia, ha elgondoljátok, hogy a megáradt folyók rohannak így. Alaminos tengeri folyama igencsak vetekszik a szárazföld leghosszabb folyamaival: hosszúsága a Mexikói-öböltől a Barents-tengerig – 12 000 kilométer!

De hát most kanyarodjunk csak vissza oda, ahonnan indulnunk kellett volna: mi is a Golf-áram, és mik általában az áramok? Hogy mindent pontosan megértsetek, vegyük elő újból ezt a mindentudó Tengerészeti Almanachot, és nyissuk ki ott, ahol Krümmel professzor tengeri áramlási térképét találjuk. A hajózás egyik legfontosabb térképét láthatjátok, amit –

úgy hiszem – a mi Horváth Francink mint kitűnő navigátor betéve tud. Amikor Francival és néha Szevérrel együtt kiszámítjuk hajónk helyzetét, akkor – mióta itt járunk az Atlantikán – mindig számításba vesszük a Golf-áram sodrását. De bármerre is járnak a hajók az óceánokon, az áramlásokat nem lehet kihagyni a számításokból. Mert az óceánok vize nem áll, az óceánok víztömegei nem pihennek! Az óceánok úgy mozognak, mint a folyamok, sőt: mint a gigantikus folyók! Most figyeljétek meg pontosan Krümmel térképét.

Mit láttok a térképen? Először is azt – persze Franci ne szóljon közbe, ne „lője" le a csattanókat! – szóval azt látjuk, hogy az áramlások területét pontosan két részre osztja az Egyenlítő. Külön áramlása van az északi s külön a déli féltekének. Amerika és Európa között a Golf-áram, Dél-Amerika és Afrika között az Egyenlítő-áram, valamint a Brazília- és a Benguela-áram, az északi Csendes-óceánon a Kuroshio- és a Kaliforniai-áram, a Csendes-óceán közepén az Észak-egyenlítői-áram, lejjebb az Ellenáram, a déli Csendes-óceánon a Dél-egyenlítői-áram, mellette a Peru-áram és a Kelet-ausztráliai-áram, az Indiai-óceánon az Északi-monszun-áram, az Egyenlítői-ellenáram és az Egyenlítői-India-áram található. Jól megfigyeltétek a térképet, Suttora, Jankó, Zoller, Guzsik, Gommó? Igaz-e, milyen meglepő az áramok szinte hajszálpontos eloszlása a déli és az északi féltekén, az Egyenlítő felett és alatt? De még meglepőbb az, hogy az áramok összebeszélhettek, mert mozgásuk szabályos, figyeljétek meg a nyilakat!

A légtünettan és oceanográfia arra tanít bennünket, hogy a Nap nagyjából merőleges sugarainak hatására a közel 1000 kilométer széles levegőöv, mely az Egyenlítőnél körülöleli a Földet, igen erős melegítésnek van kitéve. Ez az egyenlítői meleg és egyben könnyű levegőszalag, amely felemelkedik, alacsony nyomású övet alkot. Ide, ebbe az alacsony nyomású levegőövbe sietnek északról és délről a légtömegek. Ugyanakkor azonban a Föld forog, és tudnotok kell, hogy a földforgás által minden mozgó test az északi féltekén útjából jobbra, a déli féltekén útjából balra tér ki, úgyhogy az északi irányból az Egyenlítő felé haladó légtömegek nyugat felé térülnek el, és az északi szélből északkeleti lesz. Ez az északi félteke passzátja, s ugyanígy a déli szélből a déli félteke délkeleti passzátja. Tehát az áramlások

előidézésénél mi a döntő? A Nap nagyjából merőleges sugarainak hatása, a levegőöv és a földforgás állandó iránya.

A Golf-áramot Alaminos fedezte fel, ehhez nem fér kétség. De az áramlásról Skócia és Norvégia lakói, a fär-öeriek és Izland bálnavadászai, telepesei emberemlékezet óta tudtak. Tudták, hogy a víz mozgása és a széljárás valami módon, egyenletes irányból kincseket érő ajándékokat küld a mostoha vidékekre! Gondoljátok el, barátaim, mit érezhetett, sok száz évvel ezelőtt a skóciai pásztor, az izlandi viking hajós, amikor tavasz idején a tenger tömegestől vetette ki (egyes években) a trópusi eredetű diókat és különböző magvakat! Főleg Jamaica szállított-a tengeri folyam hátán olyan gyümölcsöt, amit mázsaszámra „szedtek" a tengerből Skócia és Norvégia lakói. Ez volt a „molukki babnak" nevezett gyümölcs. Különösen akkor aratták a hideg égtáj lakói a trópusok ajándékát, amikor Jamaicán és a környező szigeteken tengerár, és tornádó, hurrikán pusztított. Az oceanográfia tudománya sok olyan adatot feljegyzett, főleg dán tudósok adatai alapján, mely szerint a Fär-öer szigetek első telepesei, de Izland telepesei is uszadékfából készítették házaikat. Ezek a fák a Mississippi mentén kidőlt, pusztuló mocsárerdők maradványai voltak! Az óriás folyó levitte azokat a Mexikói-öbölbe, onnan a Golf-áram sodorta észak felé – Fär-öer népének nagy örömére!

De a Golf-áram nemcsak magvakat, fát és más hasonló természeti kincset hozott az Újvilágból át az Óvilágba. Nemcsak arra jó, hogy immár századok óta megkönnyítse a vitorlás hajózást és vele a hajósok életét. Nem, a Golf-áram ennél többet ad, sokkal többet! A Golf-áram Európa fűtőteste, központi, fűtése, méghozzá vízfűtéses melegítője! Abból a kérdésből indultunk ki, mi volna, ha ellopnák a Golf-áramot. Hát én erre mindjárt válaszolok nektek. Itt van a Tengerészeti Almanachban Nils Ekholm meteorológus statisztikája, hogy mit ad a Golf-áram hőmérsékletben Európának. Megint csak a térképet kell elővenni, mert Ekholm rendszere a következő: összehasonlította Európa januári középhőmérsékletét a földkerekség ugyanazon szélességi körei alatt fekvő részeinek középhőmérsékletével. Az első meglepő összehasonlítás az volt, hogy a Golf-áram éghajlati hatása az Északi-sarkkörön túl, innen nem is olyan

messze, Norvégia északi részén, a Lofotoknál éri el a maximumot! A Lofotokon, a világhírű halászszigeteken a januári középhőmérséklet 27 fokkal magasabb (!), mint az ugyanilyen északi szélesség alatt levő más földrészen! Ez a különbség egyben arra is feleletet ad, miért olyan pompás halászhely decemberben, januárban, amikor csak az északi fény világít – a Lofotok szigetsége. A meleg áramlat hatására itt gyűlik össze az északi Atlantika hering- és tőkehalserege, hogy gazdag zsákmányul kínálkozzék a sziklaország, Norvégia lakosságának!

Ez a mi okos Almanachunk mást is elmond Nils Ekholm statisztikájából. Tegyük fel, hogy valóra válna a mese: és ellopnák a Golf-áramot. Akkor legelsősorban is Norvégia, Svédország, a Fär-öer szigetek, Shetland, Izland Grönlandhoz hasonló jégsivatagokká válnának! Már az első évben Angliában 15 fokkal, Franciaországban 10 fokkal, Németországban 11 fokkal, Ausztriában és a Szovjetunió Uralon inneni területein 5 fokkal lenne hidegebb a januári középhőmérséklet! A Golf-áramnak köszönheti a 71° északi szélesség alatt levő Tromsö és Hammerfest, hogy egész télen nem fagy be a kikötő. Az innen jóval délebbre, közel másfél ezer kilométerre fekvő Baltikum kikötői – befagynak, mert nincs Golf-áramuk!

De nézzük csak, mit mond a mi Tengerészeti Almanachunk a Golf-áram erejéről, szemmel nem látható gigantikus méreteiről. Ha kinézünk a foxli ablakán, hogyan is gondolnánk arra, hogy most a kikötő vizében olyan anyagok úszhatnak, amelyek nemrég még Nyugat-India szigetei mellett lebegtek. Pedig így van, Suttora, te újságolvasó ember vagy, és megérted a betűk, a számok varázsát, s ti mindnyájan megszoktatok Daniló bácsi mellett, hogy valami jellemzőre, valami kiemelkedőre alapozzuk beszélgetésünket. De a Golf-áram méreteinél bátran leeshet annak az álla, aki nincsen tisztában *azzal,* mit „tud" Alaminos tengeri folyama. A többször felemlegetett Florida-út nagyjából 1200 kilométer hosszú, átlagos szélessége alig 80 kilométer, mélysége 600-700 méter. Ezen az óriási csövön áramlik ki a Mexikói-öbölből, a nap, a földforgás, a felmelegedés s az állandó szél hatására a Golf. Milyen erővel? Pillsbury mérései alapján a Florida-úton másodpercenként 24 millió köbméter víz hömpölyög tova az atlanti medencébe! Koch professzor szerint a világ legnagyobb folyama, az

Amazonas „mindössze" 100 000 köbméter vizet szállít másodpercenként az óceánba, s a szárazföldek valamennyi lefolyása – folyók és jégárak – együttvéve 1,2 millió köbméter vizet juttat a tengerekbe másodpercenként. Ha ezeket az adatokat összehasonlítjuk, akkor kiszámíthatjuk, hogy a Golf-áram kereken huszonkétszer annyi vizet „szivattyúz" át a Florida-úton az Atlanti-óceánba, mint amennyit a földkerekség valamennyi folyója és gleccsere hord a világtengerekbe.

Most pedig nézzük meg teljes egészében a Golf-áram rendszerét. Úgy vélem, erre a legjobb, ha elővesszük Meyer térképét. A térkép hű választ ad arra, mit „tud", mit érint és merre tart, honnan jön a Golf-áram.

Az Azorok alatt, a Kanári-szigeteknél indul el az Észak-egyenlítői-áram, melynek segítségével Kolumbus átjutott az Újvilágba. És itt, a Sargasso felett van az az apróbb ellenáramlás, az Azori-áram, amely visszahozta Kolumbust és hajósait. De ők még nem tudtak a Golfról. Nem hajóztak fel Floridához és a Bahama-szigetekhez, mint Jüan Poncé de León híres navigátora, Antonio de Alaminos. Ő már a Golf hátán vitette magát át a vén Európába – a tengeri folyón, a világ leghosszabb folyamán!

Reggelre kelve – szakadt az eső. Ezt is a Golf hozta, mint megállapítottuk. Ilyen esőt csak az észak ismer és talán a trópus. A felhők, mint a köd, oly alacsonyan szállnak, hogy az árboc csúcsát felhő burkolja körül. Egyszeriben vége lett az északi világosságnak. Komor, lehangoló, szomorú sötétség ülte meg a kikötőt és az alig látható városka házait, utcáit, a kikötő rakodóját. Távolabbra nem láttunk el. És hűvös, csonthasító szél fütyörészett a fedélzeten, a kötélzet között. Az esőből kivált egy-egy termetesebb fehérség, imbolyogva hull lefelé – hópihék!... Nálunk odahaza – hej, de régen is jártam akkor már a Tisza mentén! – aratásra készülhettek a parasztok, és kaszát élesítettek, úgy lehet. Itt időnként megmutatta magát a csalfa északi nyár és azt, amit tudna művelni a sarki időjárás, ha – ellopnák a Golf-áramot!

– Zoller– kiáltott le a foxliba ébresztőnek Sottomarina –, felhúzhatod a murmanszki gúnyát, itt van máris a tél!

– Inkább elő az olajozott köpenyekkel, rakodni fogunk! – adta ki a

parancsot Szevér, mint ügyeletes tiszt.

Csamba gyanúsan nézegette a foxli küszöbéről az esőtől úszó fedélzetet, a szélben muzsikáló kötélzetet, a váratlanul betoppant sötétséget.

A közelünkben hajógép dohogott. Az egyenletesen kicsapó gőz, a vízvonal fölött kiömlő fáradt víz, a csavar berregő forgása és a gépek ütemes zaja egyre közelebb hallatszott. Az esőből, a ködből, a hullámok felett alig néhány méterre keletnek úszó felhőkből gőzhajó körvonalai bontakoztak ki.

A *St. Vincente* volt.

Mellettünk kanyarodott el, hogy elérje a révkijáratot. A rozsdás ócskaság elindult valamerre, hogy elkürtölje a Norvég-tengeren: handle, mi van eladó?!

Guzsik apó a konyha előtt szöszmötölt, Sottomarina a raktárfedél ponyváit húzgálta le Gommóval, Gelletichcsel, Jankóval. Zoller és én a foxli tetején fogat öblögettünk. Suttora és Szevér azon mesterkedett, hogy a mólón a hajópadlót igyekezett megerősíteni. Daniló bácsi és Horváth Feri a kabin előtt az olajos köpenyeket cibálták magukra.

A *St. Vincente* előbb orral közeledett felénk, majd elkanyarodott, és akkor teljes oldalát mutatta. Az egész hajó sejtelemszerűnek tűnt fel, esőtől, ködtől tompa körvonalakkal, ezúttal inkább szürkén, mint rozsdavörösen. A meredek kéményből sűrűn gomolygott elő az olcsó szén füstje.

Úgy emlékszem, Szevér volt az, aki felkiáltott:

– Nézzétek!

Megmerevedve bámultunk.

A középítmény folyosóján, a parancsnoki híd alatt két ember könyökölt és nézett felénk.

Engelmann és Scaramanga!

A parancsnoki híd ponyvavédője mögül pedig az az ember tekintett le a *Jadran*ra, akit Zanettának vélt Horváth Feri!

Engelmann és Scaramanga arcán – amennyire kivehettük – a legboldogabb vigyorgás terült el. Először láttuk akkor Engelmannt derülni.

Nem hittünk a szemünknek.

Pedig ők voltak, a zsiványok!

Scaramanga kedélyesen búcsút intett. Felénk kiáltott:

– A mielőbbi viszontlátásra, signores!

HETEDIK FEJEZET

Túl a sarkkörön – Mit tett a far-öeri bíró? – Lodolának nyoma veszett – A reménytelenség földjén – Új barátunk, Nils Juel – Fókavadászok között – Egy tudós, aki szigeteket keres – Hírek a *Mary Celesté*ről – Store Finkirke, a vadász – A három delfin – Összefogunk a tudóssal – Az „Island No. 2" – Felbukkan a *St. Vincente* – Váratlan látogatónk, Bumpus kapitány – Hol van a csapda? – Suttora ötlete és elindulás a hóviharban – Jankó és Gommó a kalózhajón – Megmentjük Lodolát

Kötve hiszem, hogy akadnak közöttetek olyanok, akik partra szálltak Jan Mayen-szigetén! Bevallom nektek: hosszú ideig én se hittem, hogy valaha is elkerülök ide, a magas észak egyik legészakibb szigetcsoportjára. Se testem, se lelkem nem vágyott erre az útra, esküszöm, barátaim! Hiszen tudjátok, az én legészakibb „álmom" Shetland volt, az is inkább a mesebeli lovacskák miatt. De hát miért barátom Daniló bácsi, és miért jártam a tengereket a *Jadran* sóneren, ha nem azért, hogy váratlan élményekben és szokatlan tájak látványában részesüljek? Vagyis inkább – részesüljünk mindnyájan, kétárbocosunk hajósai, a kis Csambától kezdve az öreg Guzsik apóig.

A jó déli, délkeleti szélben, olykor nekivadult hullámok között, de mindig a Golftól támogatva és űzve észak felé, közel két hétig hajóztunk, amikor a messzeségben, az örökös világosságban feltűnt egy szürkésfekete folt.

– Az ott a Jan Mayen főszigete – mondta Zoller, aki erre ugyan még nem járt, de a norvég partoknál hajózott a *Tátra* gőzössel, és így tudta, merre lelhető a sziget.

Daniló bácsi ott állt a közelünkben, a jelzett irányba nézett és bólintott:

– Igen, az ott Jan Mayen.

De bizony majdnem három nap telt még el, hogy a partok közvetlen közelébe értünk. Ilyen csalóka távlatot ad ugyancsak, ha a hajó a Hawaii-szigetekhez, Teneriffához vagy Szardíniához közeledik. A kormányos úgy érzi, no még néhány óra, és partot ér. De az órák múlnak, sőt a napok is, és a sötét folt (bár egyre nagyobbodva) ott lebeg az óceán távlatában. Különösen csalóka valami Jan Mayen közelébe érni, az északi ritka levegő, az erős

légtükrözés és az éjféli nap bolondos fényjátéka miatt.

Jan Mayen furcsa, különös pontja a földnek. Közelében már a Spitzbergák (Svalbardh) hideg szele érződik, s egyre arra kell itt gondolni, ugyan mi lenne, ha a Golf-áramot ellopnák! Ebben az esetben jég borítana mindent – jég borítaná Jan Mayen óriás hegyét. A fősziget azért látszik oly mérhetetlen távolságból, mert rajta van a föld legészakibb tűzhányója: a 2274 méter magas Janfajökul!

Ez a közel 2300 méteres hegyóriás mutatta meg magát előttünk a távolban és csapott be minket, hogy megérkeztünk.

...De hát, úgy érzem, egyet és mást mégiscsak el kell mondanom, mielőtt partot érünk Jan Mayenen. Nem a Tórshavntól idáig tartó útról, bár az is bővelkedett érdekességekben, de annál inkább az elindulással kapcsolatban.

Az eltávolodó és ködbe vesző *St. Vincente* látványa valóban megdöbbentő volt. A két csirkefogó a mellvédek mögül bámult ránk, sőt kiröhögtek bennünket! Ahogy eltűnt az ütött-kopott hondurasi gőzös, akkor kezdtünk feleszmélni.

Ekkor hallottam az életben először Daniló bácsit káromkodni! Kacskaringós dalmata fohászt küldött az ég felé, amilyet Sottomarina is csak kivételes alkalmakkor (eláradt fedélzet, vitorlaszakadások esetében) mert előráncigálni az elkeseredés tárházából.

Ebből is látszott, micsoda megdöbbentő látványban részesültünk.

Ki így, ki úgy találgatta az esetet. Engelmann és Scaramanga megszökött. Ez volt a többség álláspontja. Horváth Feri, Zoller és én úgy véltük, hogy itt valami komolyabb titokkal állunk szembe, és összefüggést kell keresni a Zanettának vélt alak, a *St. Vincente* gőzös és a két csirkefogó között. Suttora viszont vigyorgott, derűsen szortyogtatta pipáját, és egyre ezt dörmögte:

– No, kapitány, kinek volt igaza, ha nem a vén, lenézett Suttorának? Nem megmondtam már az elején, hogy a vízbe kell őket fullasztani?! Jó dolog az a régi törvény, igen jó dolog, nem ok nélkül alkalmazták! De persze manapság!

Mivel korai volt még az idő, Daniló bácsi nem kereshette fel a tartományi

bírót, hogy megtudja, mi történt. Elkezdődött a rakodás is, de állítom, hogy csak úgy ímmel-ámmal. Nem az eső s nem a hideg szél miatt, annál inkább a csirkefogók miatt, akik az orrunk előtt párologtak tova. Végre Daniló bácsi elindult, és egy óra múlva visszajött. Messziről láttuk már, amikor kikanyarodott a tórshavni kikötő sarokházainál, hogy valami igen emésztheti. Sietve, szapora léptekkel közeledett, s már messziről kiáltotta:

– Nem szöktek azok, dehogyis szöktek!... A bíró elengedte őket!...

Megállt a munka, a daruk karja megmerevedett, a teherautókon tovább áztak a zsákok.

Parancsnokunkat közrefogtuk. Mi történt? Hogyan történt? Mit mondott a bíró?

– Mit mondott? – hörögte Daniló bácsi. – Azt mondta az a szemüveges majom, hogy a dán törvények értelmében egy hétnél tovább nem tarthatta őket vizsgálati fogságban. Szerinte a bizonyíték nem alapos, mert a ládát a robbanótöltettel más is elhelyezhette, nemcsak az általunk gyanúsított Engelmann és Scaramanga! Értitek – általunk gyanúsított fickók! Az pedig, hogy revolvert tartottak maguknál meg álszakállt meg mifenét, az nem számít. Végtére, így mondta az a tartományi bíró-kenguru, miért szerződtettem ilyen embereket a hajóra?!

– Mondtam, hogy a vízbe velük! – lihegte Suttora.

– No, várjatok csak, várjatok – intett Daniló bácsi –, a cifrája csak most következik. A bíró elővett egy papírt, és elém tárta, íme, mondta, itt az aláírásuk, hogy esküvel állítják: amennyiben a tartományi bíróság kitűzi ügyük tárgyalását, akkor a tárgyaláson megjelennek!

Erre kitört belőlünk a hahota. Nincsen jámborabb, hiszékenyebb nép a dánnál, azt már hallottuk, nemhiába vajat esznek, vajat gyártanak, vajból élnek. De hogy ennyire jámborak legyenek, azt mégse hittük volna. Daniló bácsi folytatta:

– A papírt visszaadtam a bírónak, és azt mondtam neki: hogy hol találja meg őket, azt nem tudom, mert máris tovahajóztak. De abban is biztos vagyok, bíró úr, hogy igazi nevük se az, aminek mi nevezzük őket... A bíró bámult. Lehetséges volna? – kérdezte. Mire én így szóltam: – Uram, nézzen

meg jól, mert engem többet nem lát. Ha a világ összes csirkefogóját itt fognám el Tórshavn előtt, akkor se hoznám ön elé! Ezzel fogtam a sapkámat, és annyit se mondtam, hogy befellegzett!

Hát így történt. Ezért nézett olyan nagy nyugalommal, olyan széles vigyorral a *St. Vincente* fedélzetéről át a sónerre Engelmann és Scaramanga.

– Most már biztos vagyok benne, kapitány – kardoskodott Horváth Feri –, hogy azokkal állunk szemben, akik a *Mary Celeste* gőzöst eltüntették! Engelmann és Scaramanga. Zanetta a bandájukhoz tartozik. A *St. Vincente* pedig a – vezérhajójuk!

Megindult a vita. Vélemények és ellenvélemények hangzottak el. Zoller, Suttora és jómagam Ferinek adtunk igazat. Szevér, Guzsik apó, Gommó, Krantz tétováztak, azt mondták, hogy lehet így is, lehet úgy is. Daniló bácsi, Sottomarina, Gelletich azon a nézeten volt: ne túlozzunk, ne lássuk mindenben az ördögöt, főleg most ne, amikor világosan kell gondolkozni, hiszen egyre közelebb vagyunk a célhoz, a *Mary Celeste*-rejtély megoldásához.

– Mert abban hiszek, fiúk – pattogott a kaptányunk –, hogy megoldjuk a titkot! Hiszem, hogy megtaláljuk a hajót és – Artelli kapitányokat is!

A kis Jankó csillogó szemmel állt közöttünk. Kipirulva nézett a vitatkozókra. Pontosan úgy, az élmény nagy hangulatában, mint annak idején felejthetetlen barátom, Jokkó...

Szokás szerint Suttora tett pontot dörmögésével beszélgetésünkre:

– Egy biztos, jobban kell ügyelnünk, mint valaha. És az is biztos, ha a régi törvényt alkalmazzuk, úgy nem főne most a fejünk a bitangok miatt! No de, kapitány, esküszöm, ha valaha összehoz a sors velük, akkor – nincs kegyelem!

Ezzel a fiumei világítótorony néhai őre, akit kalóznak neveztek az adriai partokon, kivette szájából a szotykos csibukot, és nagyot köpött abba az irányba, amerre a hondurasi ócskaság eltűnt.

– Pihá! – harsogta Suttora. – Csak még egyszer találkozzunk, megtudjátok, kit hívtak az Adrián – kalóznak!

De hát Tórshavn tartogatott számunkra más meglepetést is. Amikor másnap néhányan elmentünk, hogy felkeressük Lodoláékat és elbúcsúzzunk tőlük, ugyancsak meglepődtünk. Már előzőleg Sottomarina többször emlegette: ugyan mi lehet Domenicóval, hogy ide se dugja az orrát, holott tudja, hogy elindulunk!

– A *Don Juan* régi tengerészéhez nem illik, hogy így viselkedjék a cimborával! – érzékenykedett óriásunk.

Annál nagyobb volt csodálkozásunk, amikor Lodoláné ezzel fogadott bennünket:

– Hát a férjemet hol hagyták?

– A férjét? Domenicót? – bámészkodtunk.

– Igen, őt – hökkent meg az asszony. – Tegnapelőtt alkonyatkor azzal ment el, hogy magukhoz megy, és a hajón tölti az időt elindulásukig. Majd elnótázgatunk együtt a barátaimmal – mondta a férjem, és elment.

Egymásra meredtünk. Sottomarina törte meg a csendet:

– Asszonyom, Domenicót azóta se láttuk, hogy legutóbb itt jártunk. Nem jött ő fel tegnapelőtt a hajóra, dehogyis jött!...

Lodola eltűnt!

Így igaz, barátaim, eltűnt! Senki se tudott róla semmit. Sem a pásztorok, a karámok őrzői, a kereskedőtársak, de még a kikötőmester sem, holott az volt a kebelbarátja. Lodolának nyoma veszett.

Egész Tórshavn megbolydult. Keresték minden házban, minden karámban, mindenfelé a külső juhtenyésztőtelepeken. Lodola csak nem került elő. Indulásunk előtt fél órával megjelent a hajón a négy tórshavni rendőr és megvetésünk, utálatunk tárgya – a szemüveges tartományi bíró is! Ugyan mit akarhatnak?

– A hajót kénytelen vagyok átvizsgálni – mondta a bíró. – Feltehető, hogy alapos az a gyanú: Domenico Lodola tórshavni lakos itt bújt el, vagy esetleg elbújtatták.

Azt se tudtuk, nevessünk, vagy komor képet vágjunk ekkora nagy butaságra.

Daniló bácsi lenézően intett.

– Tessék, nézzenek körül. Még kisül, hogy nemcsak rágalmazók, de embercsempészek is vagyunk!

A bíró szabadkozott, a rendőrök szégyenkeztek.

– Kérem, kérem, kapitány... elnézést... – dadogta a szemüveges.

– Csak rajta, uraim, kutassanak fel minden zugot – buzdította őket Daniló bácsi. – Hátha valóban előkerül Lodola barátunk. Az árbocok tetejét is nézzék meg jól!

Horváth Feri közbeszólt:

– Én azt hiszem, okosabb lett volna a *St. Vincente* gőzöst átkutatni.

Még Sottomarina is meghökkent. Talán Engelmann és Scaramanga rabolta el Lodolát? De miért? Hát ez egy kicsit valószínűtlen volt, de nem ártott a bíró orra alá dörgölni ilyesmit. Mindenesetre a négy rendőr átkutatta a hajót. Mondanom se kell, Lodola nem került elő a *Jadran* raktáraiból sem.

Így azután nehéz szívvel hagytuk el Tórshavn kikötőjét. Megszerettük Domenico Lodolát, aki még itt – a rideg északon is – megőrzött valamit az adriai napfényből, derűből, és emberségből.

– Valóban azt hiszed, hogy a hondurasi rabolta el? – kérdezte utunk alatt nemegyszer Feritől a mi derék Sottomarinánk.

Feri mosolygott.

– Amikor a bírónak odavágtam, csak bosszantásul szántam. De azóta, úgy vélem, nem is lehetetlen, hogy így történt.

Sejthetitek tehát, hogy amikor ott bukdácsoltunk Fär-öer és Jan Mayen között, nemegyszer előkerült a beszélgetések alatt Lodola, a tórshavni bíró, a *St. Vincente* hajó, továbbá Engelmann, Scaramanga és Zanetta neve.

...És lassan kibontakozott előttünk a Jan Mayen fősziget óriási tömbje és a mellékszigetek komor látványa. Az éjféli nap akkor vonult a horizonton, és vérvörös fényt lövellt felénk. És ebből a vérvörös fényből magasodott ki az óriási vulkánsziget, mint valami fantasztikus méretű vetítővásznon látható gigantikus kép.

Úgy vélem, ilyen lehet a holdon egy-egy hegy, vagy ilyenféle táj fogadja Hades új lakóit, esetleg itt lehet a világ vége. Jan Mayen a reménytelenség földje, a szomorúság, a búbánat hazája.

Fekete, barna sziklák megdöbbentő tömege Norvégiának ez a messzi „gyarmata". Nincs rajta egy fácska, egy valamirevaló bokor, csak néhol láthattok egy-egy mohafoltot, zuzmócsomót, hangacsoportot. De itt is, mint Fär-öeren, annál több lunda, sirály, csüllő, dunnalúd rikoltoz, és valami, amit eddig nem láttunk – fókák!

Bizony, Jan Mayen már a fókák „zónájába" tartozik, és olykor úgy megszállják, hogy a fókaseregek hangja túlharsogja a hullámok zúgását. Fär-öeren is akadnak fókák, sőt Shetlanden is, de ott nem láttunk egyet sem. Itt annál többet. Kilométerekre lehettünk a kikötőöböl, az egyetlen védett hely, a Mayen-Sund bejáratától, amikor a nyílt vízen fekete pontok tűntek fel. Hol a hullámok taraján táncoltak, hol eltűntek a vízben – fókák voltak! Éles, ugatásszerű hangjukat felénk hozta a szél.

Előttünk volt tehát a föld legszomorúbb tája, a hatalmas Jan Mayen. A derék norvégok hazájukról sem mondhatják el, hogy valami igen termékeny birodalom lenne az, de annál kevésbé dicsekedhetnek a sarkkörön belül levő szigeteikkel, a „gyarmatokkal". Három szigetségből áll Norvégia határon túli kolóniája: a Spitzbergákból, a Medve-szigetből és a Jan Mayenből. Ezt a hármat hívják együttesen Svalbardhnak, és nemcsak a Spitzbergákat, mint ahogy azt a térképek olykor hibásan feltüntetik. Az egész Svalbardh összterülete 65 042 négyzetkilométer. Ebből a Spitzbergákra kerek 64 000 négyzetkilométer esik, a Medve-szigetekre 670 és Jan Mayenre 372 négyzetkilométer. Az utóbbi tehát pontosan olyan nagy, mint Fiume mellett Veglia szigete, ha emlékeztek rá. Abban az időben, jó huszonöt évvel ezelőtt, a Spitzbergáknak 1658 lakosa, a Medve-szigeteknek 102, Jan Mayennek 8 törvényesen bejelentett lakosa volt!

Bizony, nyolc keménykötésű férfi élt itt télen-nyáron, jégben-hóban, szörnyű szélviharokban – két meteorológus, hat rádiószerelő és távírász. Érkezésünkkor a nyolc hivatalos Jan Mayenin kívül legalább hatvan embert találtunk a Mayen-Sund öblének védett kikötőjében. Kettős falú sátrak, összerakható faházak tarkították a rádióállomás környékét. Hivatásos norvég

fókavadászok és valami erődítményfélét építő betonmunkások álltak a parton, amikor a *Jadran* bekanyarodott a Sundba.

A kormánynál ott állt Daniló bácsi is, ami ezúttal igen érthető volt. Egyetlenegy sem ismerte közülünk a Sund bejáratát, az itteni kikötés titkait. Ebben az esetben is elővettük a bevált gyakorlatot: oda igyekszünk lehorgonyozni, ahol hajókat láttunk. Mert bizony a mindentudó Tengerész Almanach alig-alig árult el valamit Jan Mayenről. Ki az a bolond, aki itt óhajt kikötni? Jelen esetben ezek a bolondok fókavadászok voltak.

Egy motorcsónak vált el a parttól, és robogott felénk. Két bőrködmönös, szőrmesapkás férfi ült a motorosban. Bőrködmön, szőrmesapka – nyáron! De hát bizony elkelt az, állítom. A motoros elénk kanyarodott, és mutatta az utat a megfelelő horgonyzóhely felé. Át is kiáltott az egyik bőrködmönös, hogy már vártak minket, Fär-öer jelezte jöttünket.

– Mindent meghoztak? – kiáltotta a bőrködmönös.

– Mindent! – harsogta vissza Daniló bácsi. Szótlanul néztük a különös sziget elénk táruló látványát.

– Hát az a Fär-öer se mondható valami szép helynek, de ez a Jan Mayen akkor se kellene nekem, ha ingyen adnák! – dohogott Suttora. – Nem is értem a norvégokat, mi a szösznek kell nekik ilyen ocsmány hely!

Csamba izgatottan szaladgált a fedélzeten. A partról kutyaugatás hangzott, és ez valósággal megbolondította az apró kutyust. Pallada Jankó vállára repült, és úgy bámészkodott az egyre közeledő part felé.

A bőrködmönös magasra lendítette karját, és a motor oldalt vágott.

– Kapitány, lassítson! Száz méterre dobja ki a horgonyt!

És ezzel a motorcsónak mellénk kanyarodott. A beszédes férfi a fedélzetre ugrott.

Jól megtermett, széles vállú, mosolygó tekintetű, szakállas norvég volt. Nem lehetett több harminc harmincöt évesnél. Szeméből áradt a nyíltság, a becsület, a jóakarat.

– Nils Juel – mondta hangosan. – Így hívnak. A rádióállomás mérnöke vagyok. Egyben, mint ahogy látták, társammal együtt – a kikötőmester is!

És akkorát nevetett, olyan jóízűen, annyi gyerekes kedéllyel, hogy Csamba még erősebben rákezdett nyávogásszerű ugatására, Pallada rikoltozva csapkodott a szárnyával, mi pedig – a *Jadran* hajósai – azzal a bizalommal néztünk új ismerősünkre, hogy benne nyilván barátra lelünk. Mint majd később látni fogjátok, ebben nem is csalódtunk.

Nils Juel mindnyájunkkal kezet fogott, majd Daniló bácsira nézett.

Mosolyogva mondta:

– De nemcsak mérnök, kikötőmester, a rádióállomás vezetője vagyok, hanem még ezeknél is magasabb rangú személyiség. Talán tudják, hogy Svalbardh három területét, a Spitzbergákat, a Medveszigeteket, no meg ezt az isten háta mögötti Jan Mayent Tromsöből irányítják? Ott van a Svalbardh-prefektúra. Az itteni alprefektus pedig én vagyok, kapitány!

Ezzel még harsogóbban nevetett (persze azért Sottomarina hangjával nem ért fel), majd nagyot csapott Daniló bácsi tenyerébe.

– Üdvözlöm, kapitány, önt és minden tengerészét a sziget lakóinak nevében!

Szevér megforgatta a kormánykereket. A hajó felnyögött, oldalt billent, majd felegyenesedett, a vitorlák laffogni kezdtek, s egyszerre csak, mintha bomba csapott volna közénk, szétfutottunk. Sottomarina, Gommó, Krantz az orrvitorlákhoz és a horgonyszerkezethez ugrott. Suttora, Jankó, Zoller és jómagam – de még az öreg Guzsik apó is – a két nagyvitorla leeresztő köteleit ragadtuk meg. És vártuk Daniló bácsi intését. Még az Adrián tanultuk tőle: „A kikötés tudománya nem abból áll, hogy a hajó a parthoz áll vagy lehorgonyoz – mondta nem egy alkalommal mesterünk –, nem, hanem abból, hogyan köttök ki! Mindennek úgy kell működnie, mintha óramű irányítaná a hajó lassulását, a horgony lecsapódását és a vitorlák lezuhanását. Akik nézik, tátsák el a szájukat, mert a kikötés – művészet!"...

Mi általában így kötöttünk ki. Ezúttal is így tettünk, lássa meg a szörnyű kietlen vulkántömeg népe, miként fut be és áll horgonyra egy Adria-hajó!

Hát meglátták. Nils Juel elismerően bólintott.

– Bravó, kapitány, jól csinálják! Összeszokott legénysége lehet.

Parancsnokunk mosolygott.

– A barátaim. Még a papagáj meg a kutya is az.

Nils Juel megvonta a vállát.

– Nem a legjobb kikötőhely a Sund, de hát mit tegyünk? Az a néhány hajó, amelyik ide évente egyszer-kétszer elvetődik, néhány napra menedéket talál. Többre nem ajánlom, mert ha táncba kezd a Norvég-tenger, akkor innen se ki, se be!

A mérnöknek valóban igaza lehetett. A Sund bejárata aránylag igen keskeny, és északkeletnek néz. A Medve-sziget felé. Ott – és a Spitzbergákon – tornyosul fel a szél, ott erősödik viharrá, és onnan vág át a nyílt vízen Jan Mayennek. Szívből kívántuk, hogy mielőtt erre sor kerül, mi már messze legyünk innen. Mert mint Nils Juel mondta:

– Úgy nézzenek ránk, törzsökös szigetlakókra, hogy nálunk jobban senki nem tudja, mit tud a Norvég-tenger, ha belekezd az orkántáncba! Egyfolytában bőmből olykor két hónapon át! Olyankor valóban elmondhatjuk: nem a földön, hanem valahol az űrben élünk!...

Jan Mayen minden lakója (állandóak és alkalmiak) kicsődült a partra, és nézte a *Jadran* leszerelését.

– A kirakodás nem lesz könnyű. A Sundban nem lehet ilyen hajóval parthoz állni. Csak a kis halászhajók és a fókavadászbárkák köthetnek ki a stégnél. A rakodást csónakokon végezzük majd. Segítség van bőven.

Mindezt úgy mondta a norvég mérnök, mintha arról lett volna szó, hogy egy kocsi szenet kell lelapátolni. Nils Juel derűsen, rettenet nélkül nézett bele a világba. Ezért is bírta itt társaival együtt a hosszú téli éjszakákat, amikor 120 napon át örökös éjbe borul a Jan Mayen-sziget, s amikor történhet bármi, de ide sem hajó, sem repülőgép nem hozhat segítséget. Az apró kolónia tél idején Nils Juelben nemcsak a főnököt becsüli, hanem egyben az orvost is. Megtudtuk, hogy tavaly még operált is, rádión adott utasítás szerint. A derűs szemek mélyén acélos erő is csillog ám, barátaim!

Hét-nyolc halászbárka s ugyanannyi fókavadász-hajócska horgonyzott a Sund ütött-kopott mólója mellett, a rádióállomás alatt. És a parton ott álltak

a fókavadászok, a betonmunkások, a rádióállomás emberei, akik bizony semmiféle más kikötőhely népségéhez nem hasonlítottak. Úgy vélem, ilyesféle figurákat falhatott annak idején Jack London, amikor az aranyláz őt is elvitte Alaszkába, a szerencse üldözői közé. Jan Mayenen Gommó és Suttora – hajónk két torzonborz tagja – úgy hatott, mintha jól fésült diplomaták lettek volna! A fókavadászok szakadozott csizmájából ingéből, ködmönéből, halászkabátjából szörnyű bűz áradt. A fókaolaj szédítő szaga. „Mi – így mondták a fókavadászok – három hónapig, amíg a vadászat tart, nem váltunk se inget, se ruhát, sőt nem is mosakodunk! Minek? A fókazsír annyira átjár mindent, még a bőrünket is, hogy attól odahaza csak úgy tudunk megszabadulni, ha legalább egy hétig áztatjuk magunkat a kádban!"...

Ennyi torzonborz, szakállas, apostolhajú, szennytől bűzlő fegyháztölteléket még nem láttam együtt, állítom. A fókavadászok piszkossága csábítólag hatott a tőkehalászokra, a betonmunkásokra. Egyedül a rádióállomás és a meteorológiai megfigyelő emberei voltak a kivételek. Nils Juel nem ismert semmiféle engedményt. Ők állandóan itt éltek, asszony, gyerek, család nélkül – nekik tartaniuk kellett a „nívót".

A vitorlás hajók általában nem mondhatók a legjobb illatú intézményeknek. Az örökös festés, olajozás, kátrányozás, a beszivárgó tengervíz poshadt, a különböző áruk befülledt szaga nem enged a fedélzetre finnyás legényeket. És ebben a gondosan tartott *Jadran* sem kivétel. De a leölt fókák bűze, az üstökben fortyogó töméntelen fókazsír, a parton százával száradó bőrök – és a mocskos emberek csoportja emlékezetes marad mindmáig előttem! Nils Juel hahotázott rajtunk:

– Így van mindenki, aki ide téved. Két nap múlva már maguk sem érzik, és egy hét múlva nem tudnának meglenni nélküle!

Vajon tudnak-e itt valamit a *Mary Celeste* hajóról? – ez a kérdés nyugtalanított mindnyájunkat. Nils Juel becsületes képe szinte követelte, hogy feltegyük a kérdést. De hát ehhez Daniló bácsinak volt csak joga, és mivel nem szólt, mi is hallgattunk. Pedig ideje lett volna már belevágni a kérdés közepébe!

És tudnak-e valamit a *St. Vincente* hajóról, erről a vízi ószeresről,

gyanúnk legújabb és legfőbb tárgyáról?

De hát ahelyett, hogy mi kérdeztünk volna, bennünket kérdeztek.

Nils Juel a hozott áruról faggatott, a fókavadászok arról, hogy hajlandók vagyunk-e bőröket vásárolni... egy különös ember pedig utunk céljáról.

A különös ember a parton lépett Daniló bácsi elé. Nem volt magasabb, mint egy tíz-tizenkét éves gyerek. Jóval alacsonyabb volt Guzsik apónál is. De törpe mégse volt. Arca pirospozsgás, szakálla hófehér. Valódi, kedves, csendes mosolygású kis manó onnan a messzeségből, a norvég hegyekből, ahol bizony több manó él, mint ember.

Igen különösen hatott, hogy a kis ember mély hangon szólalt meg.

— Ön a kapitány? – kérdezte angolul Daniló bácsitól. – Én Hall Pettersen tanár vagyok Tromsőből. A Svalbardhok geológiáját, őskőzeteit állítom össze, egyben keresek egy szigetet.

– Örvendek – biccentett Daniló bácsi. – A geológia igen becses tudomány.

A kis ember újból megszorította kapitányunk kezét.

– Végre egy tengerész, aki elismeri mesterségem értékét. Helyes, hogy így mondta, kapitány, becses tudomány. Mert az. És még valami. Az élettudomány alapja. Geológia nélkül nem tudnánk semmit az emberről, semmit a földről, semmit az élővilágról... De hát erről majd máskor, mert nyilván találkozunk még. Most csak annyit: innen hová tartanak, kapitány?

Daniló bácsi némileg meghökkent. Mi is, akik mellette álltunk. Túl egyenesen hangzott a kérdés. Ráadásul pontosan ez volt az, amit mi sem tudtunk, nem tudhattuk még abban a pillanatban.

Nils Juel közbeszólt:

– Valószínűleg visszamennek Fär-öerre. Onnan jöttek.

A tanárka gyorsan tovább beszélt; nem várta be Daniló bácsi válaszát:

– Én ugyanis geológiai kutatásom nagy részét befejeztem. A sziget ellenben igen nyugtalanít. Ezért bármelyik hajóra hajlandó vagyok felszállni, amelyik nyugatra, keletre vagy északra megy... csak délre ne induljon.

A nagyobb hatás kedvéért, amúgy tanárosan, pillanatnyi szünetet tartott, majd igen ünnepélyesen folytatta:

– Mint említettem, egy szigetet keresek – egy eltűnt szigetet!

Sejthetitek, hogy abban a pillanatban Daniló bácsi pontosan abban a helyzetben volt, mint a csuka, amikor megragadja a csalétket.

Egyébként mindig nyugodt, kimért hangja most megremegett:

– Eltűnt szigetet, tanár úr? Talán bizony a régi Giles-landot?

Hall Pettersen elismerően bólintott:

– Ön ismeri, kapitány, a Giles-land történetét?

Daniló bácsi kicsit kihúzta magát.

– Valamit én is foglalkoztam ezzel a kérdéssel. Az eltűnt és újból előbukkant szigetek rejtélyével, így természetes, hogy nem ismeretlen előttem a Giles-land históriája.

Nils Juel karon fogta Daniló bácsit és a tudóst.

– Fáradjanak be az épületbe, szívesen látom önöket egy pohár italra. Ott kellően megtárgyalhatják az eltűnt szigetek kérdését, sőt azt is, hová készül a *Jadran*.

Így kerültünk jó barátságba Nils Juel mérnökkel, Hall Pettersen geológussal, no meg hát több derék norvéggel, akik közül kezdetben csak a fókavadászok idegenkedtek tőlünk. Nils Juel mindjárt megmondta az idegenkedés, a bizalmatlan tekintetek okát.

– Féltik a területüket – mosolygott a mérnök. – Jan Mayenen nem minden évben akadnak jó vadászatok. Ez az év kivétel. Borjúfókák, gyűrűs fókák, grönlandi fókák tanyáznak a partokon. Nehéz eldönteni, miért vannak az egyik évben rengetegen, a következőben alig páran. Három évvel ezelőtt megbámultuk azt a néhányat, amelyik felbukkant. Most már unjuk az ugatásukat. Én inkább azt ajánlom, kapitány, már csak az önök kényelmi szempontjából is, hogy ne gondoljanak a vadászatra, ellenben vásároljanak fel annyi bőrt, amennyit tudnak.

Erre a beszélgetésre akkor került sor, amikor folyt a kirakodás, de éppen

szünetet tartottunk. Daniló bácsi alkalmasnak találta az időt egy kis tapogatódzásra. Az első nyilat kilőtte.

– Helyes, uram, ebben nem találok semmi különöset. Nem vadászunk Jan Mayenen, de vásárolunk. Úgy tudom, öt norvég korona egy fókabőr kikészítetlenül. Három és felet adunk érte a vadászoknak. De már engedjen meg egy kérdést: a vásárlás miatt nem kerülünk senkivel ellentétbe?

A raktárfedélzet szélén, köteleken, zsákokon ültünk, úgy szuszogtuk ki a rakodás fáradalmait. Nils csodálkozva nézett ránk.

– A vásárlás miatt? Ugyan miért?

– Például úgy tudjuk, jár errefelé egy hajó, bizonyos *St. Vincente,* amolyan ószeres. Nem adtak neki Tromsőben egyedüli felvásárlási engedélyt Jan Mayenre?

Suttora dünnyögött.

– Az bizony lehet...

Csupa fül voltunk.

Nils Juel megvonta a vállát.

– *St. Vincente?* Még nem is láttam ezt a hajót! A rádiójelentésekből tudom, hogy jár egy ilyen hajó a norvég vizeken is, de itt még nem bukkant fel. De különben is: ilyen kivételes jogot mi nem ismerünk. Mindenki ott és akkor vásárol, ahol és amikor akar.

Daniló bácsi továbblépett:

– Nagyobb hajó kötött már ki a Sundban? Például én azt hallottam, hogy a *Mary Celeste* gőzös is járt itt, mielőtt eltűnt.

Guzsik apó rumot kínált körbe, kezében megbillent az üveg, az aranysárga rum a fedélzetre folyt. Sottomarina akkorát lélegzett, hogy beillett egy szivattyúgép szortyantásához. Jankó hátrabillent, és Feri kapta el, hogy ne essen a raktár mélyére.

Nils Juel felemelte a rumos poharat, átnézett a csillogó poháron.

– Jóféle rum. Látszik, hogy onnan jött, ahol a Golf is születik, a nyugat-indiai szigetekről... Hogy a *Mary Celeste?...* Valóban erre járt, de nem

kötött ki. Talán szolgált valaha rajta, kapitány?

Daniló bácsi intett.

– Nem. De a kapitány a barátom. Ezért aggaszt a sorsa. A hajó állítólag eltűnt.

Suttora nem állta meg:

– A fenét állítólag, eltűnt az egész szabályosan!

A mérnök megcsóválta a fejét.

– Mi sok mindent látunk, vagyis inkább hallunk. De hát a mesterségünk nem az, hogy világgá fecsegjük, amit tapasztalunk, hanem az, hogy továbbítsuk az üzeneteket, jelezzük a bajt, és figyelmeztessük a hajókat, ha valamerről veszedelem fenyegeti őket.

Parancsnokunk megfogta a mérnök vállát.

– Ön azt mondja, nem kötött ki a Sundban a *Mary Celeste?* Hát akkor miért jött el idáig?

Nils Juel szája újból nevetésre állt:

– Már bocsásson meg, kapitány, olyan egyszerű valami, amit most mondok, hogy csodálkozni fog. A *Mary Celeste* csempészhajó volt! Amerikába készült. De nem mert a rendes útvonalon haladni, hanem északabbra jött, hogy így közelítse meg az amerikai partokat. Hogy feljött, azzal azt a hatást keltette, hogy Murmanszknak megy, nem Amerikának. Három napig itt körözött a Jan Mayen körül. Állandó beszélgetésben voltam a kapitánnyal. Cezare Artellinek hívták, igaz-e?...

– Hüledezve bámultunk.

– Három napig?...

– Három napig – bólintott a norvég. – Ebből is látszik, hogy Amerikának készült.

Horváth Feri közbeszólt:

– Az időjárás miatt?

– Igen. Ha Murmanszknak megy, továbbhalad, hiszen nem tehet mást. De ha az amerikai partokig szándékszik eljutni, az északi út miatt biztos

adatokra volt szüksége. Márpedig akkor, bár tűrhető volt az idő, Grönland irányából egy erős betörés fenyegetett. Ezért körözött itt a közelben oly sokáig a *Mary Celeste.* Várta, hogy kialakuljon az időjárás.

Daniló bácsi Nils Juelre nézett.

– Ön említette, hogy Artelli hajója – csempészhajó volt. Honnan tudja?

A mérnök fehér fogai újból előcsillogtak.

– Már bocsásson meg, kapitány, de látszik, hogy ön nem északjáró! Ha egy hajó ennyire feljön, az önök nyelvén: ennyire eltér az útvonaltól, és úgy mutatja, hogy nem Amerikának megy, de mégis oda tart – az, kedves kapitány, csempészhajó! Nem úgy értem, hogy teljes mértékben csakis dugárut szállított, de valahol felvett olyasmit is, ami miatt az amerikai hatóságok előtt igen nagy bajba keveredne a hajósvállalat!

Itt bizony összenéztünk. Okos ember ez a rádiós, meg kell adni. Hát nem Lodola mondta, hogy Fär-öernél, rejtett helyen a *Mary Celeste* árut vett át egy ismeretlen hajóról?

A mérnök felállt.

– Úgy hiszem, ideje lenne folytatni a rakodást. De mielőtt folytatnánk, valamit még elárulok. Azt mondta, kapitány, hogy barátja önnek Artelli kapitány, így talán érdekli, hogy a mi tudósunknak van egy elmélete a *Mary Celeste* gőzössel kapcsolatban. Ez az elmélet így szól: a *Mary Celeste* hajótörést szenvedett azon a szigeten, amit Hall Pettersen keres! Nos, mi az ön véleménye?...

...Amikor a nap a tenger síkja felett vérvörösen függögetett, és itt azt állították, hogy este van, összegyűltünk a foxliban, és hozzáláttunk Guzsik apó főztjének kanalazásához.

Akkor mondta nekünk Daniló bácsi a következőt:

– Barátaim, szent meggyőződésem, hogy kutatásunk legfontosabb részéhez érkeztünk el. Nem tudom, Suttora mit érez, mik a sejtelméi, esetleg Pallada miféle planétát húzna ki... mondom, nem tudom. De azt tudom, döntő volt idáig eljutni. Döntő, hogy meghalljátok: igenis a vállalat központjában tudják, hogy a *Mary Celeste* dugárut szállított, hiszen ők adtak erre

parancsot Artellinek. És Artelli vállalta. Manapság mit tehet egy kapitány, akinek családja van, gyerekei? Vállalja a megbízatást, mert különben elbocsátják. Akad helyette elég más! Te is tudod, Zoller... Eddig erről hallgattam, mert ígéretet tettem rá. De most már, úgy érzem, nincs értelme, hogy ezt titokban tartsam. Nils Juel értelmes koponyája úgyis kiderítette, miért kellett ennyire feljönnie az őszi hajózási útvonalról Artelli hajójának.

Suttora már készült a közbeszólásra, de parancsnokunk leintette:

– Várjatok. Közölnöm kell: döntőnek találom a mai beszélgetést. Igenis, én is érzem, valami nagy összefüggés van a *Mary Celeste* gőzös és a Pettersen-sziget között. A sziget létezik, olyan világosan látom, mintha térképen mutatnák és kutya legyek, ha nem azon a szigeten található a *Mary Celeste!*

Csillogó szemekkel néztünk Daniló bácsira. Bennünket is átforrósítottak a szavai. Különös a sors, az élet forgandósága. Tízegynéhány éve egy létező szigetet kerestünk az Adrián, csak éppen azt nem tudtuk, hogy ott találjuk-e a kalózok kincsét. Most, az Északi-Jeges-tenger küszöbén egy olyan sziget nyomakodik elénk, amire eddig nem gondoltunk, amiről nem tudtunk, ami egyelőre még csak teória! Mert bizony vannak ilyen szigetek, mégpedig bőségesen. Felbukkannak, rákerülnek a térképre, azután újból eltűnnek. Tenger alatti eróziók hozzák létre, vulkanikus kitörések, földlökések, gyűrődések. A híres Giles-land is megvolt egy ideig a Spitzbergák és a Ferenc József-föld között. Azután eltűnt, majd újból előbukkant, és újból eltűnt!

Suttora nagyot kiáltott:

– Esküszöm, kapitány, ennél okosabbat nem mondhatott! Már reggel tudtam, hogy ma történni fog valami. Két kardorrú delfin úszta körül háromszor a hajót. Az pedig nagy eseményt jelent.

Sottomarina nem állta meg:

– Én azokat a delfineket nem láttam. Itt voltam veled a fedélzeten.

– De én igen – replikázott Suttora. – Állítom, kétszer úsztak körül a hajót! Kétszer.

Daniló bácsi az asztalra csapott.

– Akár körülúszták a delfinek a hajót, akár nem – most úgy érzem: nyomon vagyunk. A tudóst megszerezzük magunknak! Összefogunk vele.

Sottomarina bólintott.

– Ha óhajtja, kapitány, zsebre teszem, és felhozom a hajóra. Tudósban ilyen kicsit nem láttam még.

– Nem láttál te nagyban se, mit hencegsz! – morgott Suttora.

– De igenis láttam. Páter Damiano Zengből tudós volt, azt is láttam nemegyszer!

Suttora nem hagyta:

– Páter Damiano nem tudós volt, hanem városi levéltáros és közgyám...

Csak a kapitányi parancs tudta a vitatkozókat szétválasztani. És a kapitány tett pontot az esti beszélgetésre.

– A tudóssal tehát összefogunk. Elmondjuk neki, miben járunk, mit keresünk: mi egy hajót, ő egy szigetet. Tegyük össze a kettőt!

– De ha az a tudós is a bandához tartozik? – *ezt* Guzsik apó mondta. – Akkor?

– Akkor felrobbantjuk a *Jadrant* mindenestől! – folytatta Daniló bácsi. – De hát azt is tudjátok, hogy a *Jadran* kereskedelmi hajó, holnap felvásárolunk annyi fókabőrt, amennyit csak tudunk. Ennek irányításával Szevért és Sottomarinát bízom meg. Nils Juel majd segít.

Jankó elkeseredve közbeszólt:

– Vásárolni! Hát nem azért jöttünk, hogy vadásszunk?! Daniló bácsi megértette a fiú nagy vágyát.

– Aki vadászni akar a maga kedvére, annak majd engedélyt kérünk. De azzal is előnyben vagyunk, hogy sok a fóka, olcsóbban tudjuk megvenni a bőröket, a nyúzás mocskos részét sem kell nekünk végezni, ráadásul kitűnő áron eladhatjuk a lőszert. Én" már tudom, hogy itt arannyal mérik a puskaport!

Valóban így volt. A fókavadászok nem számítottak ilyen „aratásra".

Mintha Grönland, a Spitzbergák, sőt Labrador, a Hudson-öböl minden fókája a Jan Mayenen adott volna találkozót! Örökös ugatásuk szünet nélkül hangzott, és ha a Sundból kitekintettünk, ahol kedvükre mászhattak a kövekre, és onnan újból belepottyanhattak a tengerbe, akkor csak azt állapíthattuk meg, hogy ezernyi fóka tanyázik ezen a vulkanikus szigeten.

Különösen egy fókavadásszal barátkoztunk össze. Régi ismerősünkre, Bojnakra, a polipvadászra emlékeztetett. Ugyanolyan csontos, szikár, higgadt beszédű volt. És a természet fiának ugyanaz a becsületessége, keresetlensége áradt belőle, mint Bojnakból. Ma már csak norvég gúnynevére emlékszem, mert mindenki így hívta. Store Finkirke (Nagy Finntemplom), így szólították szikár, keskeny alakja miatt. Store Finkirke már az első percekben igen összebarátkozott velünk, különösen Suttorával és Jankóval. Életében akkor látott először papagájt, és kezdetben nem hitt a fülének, amikor meghallotta Pallada beszédét, és nem hitt a szemének, amikor apró pipával a szájában, kis tengerészsipkával a bóbitáján, madarunk körülsétálta az asztalt.

– Egy pohárka grogot Palladának! Egy pohárka grogot!

Store Finkirke órákig tátott szájjal bámulta Palladát.

Tőle tudtuk meg, hogy most bizony nagy vásárt csapnak a norvég fókavadászok.

– Mert ne higgyétek, hogy a Jan Mayen igazi fókaeldorádó – mondta nekünk Store Finkirke. – Most az. Úgy véljük, a bő eleség csábította ide a fókaseregeket. Rengeteg a hering, a tőkehal, a gadus mostanában erre. Ne higgyétek, hogy a fókák azért ordítanak szünet nélkül, mert annyira örülnek az életnek. Dehogyis. Veszekednek. Örökös a pörlekedés közöttük. Hol amiatt csapnak össze, mert a tanyájukat elfoglalja egy másik család, hol a gyerekek miatt, hol pedig a hímek állandó vetélkedése miatt. Egy-egy erős hím valóságos háremet tart: négy-öt nőstény tartozik a családba. A sok veszekedés, marakodás eredménye, hogy őszre, amikor tünedezik a nap, a fókahímek csak árnyékai nyári lényüknek. Minden zsírjuk eltűnt, csontjaik kiállnak, bőrük merő sebhely, szakadás... Hát azt tudjátok-e, hogy a fókát úszni kell tanítani? Mert bizony így van: a fóka kezdetben utálja a vizet!

Nemegyszer a magam szemével láttam, amikor a fókamama uszonyainak csapkodásával terelgette a rimánkodó, menekülni igyekvő fókagyereket a víz felé!

Store Finkirkétől tudtuk meg, hogy a legszívesebben a két-három éves állatokat vadásszák. Ezeknek a prémje a legkeresettebb. Az öreg hímek értéktelenek, a sok verekedés miatt prémjük összetépett, sebhelyes. Azt is elmondta a mi norvég barátunk, hogy a fókák órákig heverhetnek a jégtáblán, nyomuk nem marad a jégen, ami azt jelenti, hogy nem veszítenek saját melegükből. Ha meleget sugároznának ki, vagyis veszítenének testük melegéből, akkor felolvadna alattuk a jég. De nem olvad. Hogyan lehetséges ez? A bőr és az izomzat között vastag szalonnaréteg van. Ezért történik, hogy a fóka külső bőrének hőmérséklete nagyjából azonos a levegő hőmérsékletével, azaz pontosan egy fokkal magasabb csak, mint a környező levegő.

– Ha eljöttök velem fókavadászatra – hívott meg minket Finkirke –, akkor sok mást is megtanultok még a fókákról. Többek között azt is, hogy nem könnyű puskavégre kapni a fókát. Mert hiába lősz bele a tengeren, az már úgysem a tiéd. Lemerül, és soha nem látod viszont! Csak a szárazföldön lehet őket vadászni. Ha közel érjük, akkor bunkóval ütjük le, ha nem, úgy puskavégre kapjuk. A vadászat legfőbb törvénye az, hogy minél kisebb sérülés érje az állatot. Az a jó vadász, aki így dolgozik.

Store Finkirke kihúzta magát.

– Én ilyen vadász vagyok. Majd meglátjátok. Ravasz állat ám a fóka. Messziről meglátja, hogy jönnek a vadászok. Akkor egyetlen kiáltás a part. Mind azt ordítja: vízbe, vízbe! Tudják, hogy ott nem megyünk velük semmire! Hogy ott nem bántjuk őket. De hát azért mi is tudjuk, mit kell tenni... majd meglátjátok, ha velem jöttök!

De nem láttuk meg.

Mi már megtanultuk a *Jadran* kószálásai közben, hogy sorsunkat a váratlan események irányítják.

Ezúttal is így történt.

A Sundban való horgonyzásunk harmadik napján, alighogy kirakodtunk, és

végre szusszanni tudtunk, s Szevér Sottomarinával megkezdte a fókabőrök vásárlását, új fordulatot vett Jan Mayen-i tartózkodásunk.

Felbukkant ugyanis a *St. Vincente,* a hondurasi gőzös!

Igen, igen, így, ahogy írom: a *St. Vincente* a maga valóságában, de talán egy fokkal (ha lehet) rozsdásabban, koszosabban, szennyesebben, kopottabban!

Ezúttal Suttora remekelt. Még Sottomarina is meghajolt nagysága előtt.

A reggeli fedélzetmosásnál így szólt a néhai toronyőr Daniló bácsihoz, hogy mi is meghalljuk:

– Kapitány, úgy érzem, közölni kell önnel valamit.

Daniló bácsi megállt. Mi letettük a vödröt, seprűt, kefét.

– Kapitány – folytatta Suttora –, akár hiszi ez a hájtömeg Sottomarina, akár nem, de mégis kimondom: ma nagy eseményben lesz részünk. Úgy sejtem, délutánra.

– Három delfin háromszor körülúszta a hajót – vigyorgott óriás hajómesterünk.

Suttora elálmélkodott:

– Te is láttad?!

Sottomarina révetegen mosolygott

– Nem, csak úgy mondtam...

– Mert így történt. Órákkal ezelőtt. Én voltam őrségen, meg ez a gyerek, Jankó.

Jankó megilletődve mondta:

– Három árnyékot láttam a hajó körül...

– Három delfint háromszor. Ami a legnagyobb ritkaságok közé tartozik. Tehát nekünk is olyan élményben lesz részünk, ami ritkaság. Majd meglátod, Sottomarina! Azért mondom előre, nehogy kételkedjetek a szavamban.

Szó, ami szó: a mellünkre ült az a három delfin. A tengerész – ősi idők óta, ősi örökségként – babonás. Hiába nevettük, Sottomarina védelmében, az

öreg Suttorát, azért csak elhittük egy-egy jóslását. Meg aztán a környezet sem volt valami vidító. Jan Mayenen, e rideg földön azon se lepődtünk volna meg, ha megnyílnak a sziklák, és maga Neptun száll ki a habokból ezernyi kíséretével.

Egyre a délutánra gondoltunk.

Megjött Szevér és Sottomarina. Sikerült Nils Juel segítségével, no meg Finkirke támogatásával az alku. Megjött Daniló bácsi jókedvűen, a tudóssal, a kis Hall Pettersennel együtt.

Néhányan beléptünk a parancsnoki kajütbe, ahol Daniló bácsi kiteregette a tudós előtt a térképet. Szevér, Feri, Zoller és én álltunk kapitányunk mellett.

– Nézzenek ide – mutatott a térképre Hall Pettersen –, itt van Jan Mayen. Innen húzzanak egy egyenes vonalat a Spitzbergákig. A Spitzbergák közepétől még egy vonalat Grönland középrészéhez, innen egy újabb vonalat vissza Jan Mayenig. Uraim, ez az a háromszög, ahol hajó soha nem jár! És ez az a háromszög, ahol az én szigetemet keresni kell, és egyben – mert kapitányunk volt szíves engem is beavatni a titokba – itt kell keresni a *Mary Celeste* gőzöst is!

A kis Hall Pettersen ünnepélyesen kezet nyújtott.

– Szorítsuk meg egymás kezét, kapitány. Az én álláspontom nem teória. Különböző kutatásaim, légköri, mágneses megfigyeléseim, a halászoktól és fókavadászoktól nyert tájékoztatások azt bizonyítják, hogy az „Island No. 2" létezik, így kereszteltem el ugyanis feljegyzéseimben a szigetet, mivel az „Island No. 1" titkát már megoldottam. Ezt a szigetet ugyanis én találtam meg, és ma Pettersen-szigetnek hívják, a Medve-szigettől és a Spitzbergáktól keletre. Nem vagyok tehát dilettáns, uraim. Sőt talán hallották már, hogy én mutattam ki: a Spitzbergák állandóan növekszik Norvégia északi része felé! Negyvenezer év múlva eléri a norvég partokat. Majd meglátjuk, igazam lesz-e!

Daniló bácsi meghajolt.

– Igen örvendek, tanár úr, hogy velünk szándékozik jönni. Úgy gondolom, holnapután már indulhatnánk is. Az idő sürget. Óriási területet kell

átkutatnunk.

Hall Pettersen bólintott.

– Akár máris indulhatunk. Az „Island No. 2" kérdése mindennél inkább érdekel.

– Minket a *Mary Celeste* sorsa – folytatta Daniló bácsi. – És mégis, merre sejti ön a szigetet?

A tanárka két pontra mutatott:

– Úgy vélem, itt kell keresni. Szevér aggodalmasan füttyentett:

– Elég messze egymástól!

Parancsnokunk még az eddiginél is komolyabban nézett Pettersenre.

– Kötelességemnek tartom, hogy valamire figyelmeztessem. Beavattam önt a titkunkba, tudja tehát, hogy egy bűnszövetkezettel is szemben állunk. Ezek a brigantik bármikor az életünkre törhetnek. Sőt ha a hajó valóban ott volna a keresett szigeten, és ha a sziget létezik, akkor a csirkefogók tudnak a szigetről! Ebben az esetben az is megtörténhet, hogy megtámadnak bennünket. Tanár úr erre gondolt már?

Hall Pettersen elmosolyodott. Megsimogatta hegyes szakállát. Élénk szemében jókedv csillogott.

– Tudom, maguk azt gondolják, egy ilyen apró emberke, mint ez a kőimádó geológus, veszélyes helyzetben annyira megijed majd, hogy abból csak baj származhat. Nem, uraim, attól ne féljenek. Álltam én már fegyver nélkül jegesmedvével szemben, közel egy évet töltöttem teljesen egyedül a Ferenc József-föld északi részén, amikor elvesztettem a társaimat, tehát nem ijedek meg az árnyékomtól. Mindössze egyet nem szeretek, bevallom, a hajó imbolygását! De hát ezt is csak legyőzöm, remélem.

Daniló bácsi jókedvűen bólintott.

– Akkor semmi akadálya annak, hogy együtt elinduljunk! Ekkor nyílt az ajtó, és Gommó kócos feje jelent meg. Meghökkenve bámult ránk.

– Egy gőzös tűnt fel a Sund bejáratánál – dadogta –, úgy véljük, hogy a *St. Vincente!*

Pillanatok alatt kiürült a kabin. Még a tanárka is érdeklődéssel nézett a közeledő felé, hiszen tudott már arról, hogy miféle kalandunk volt ezzel a hajóval.

Valóban a *St. Vincente* volt. Ósdi formája, bukdácsolása, kopottsága messziről elárulta.

Jötte bombaként hatott. Mindent gondoltunk volna, csak azt nem, hogy ez az ócska bárka kerül elénk. Vajon mit akarnak? Miért jönnek?

Lám csak, mit jelent az, ha a hajót három delfin ússza körül!

Sottomarina valósággal dadogott, amikor odaszólt Suttorának:

– Hallod-e, Suttora, ugyancsak kitaláltuk azt a három delfint!

– Kitaláltuk? – mérgelődött az öreg. – Én találtam ki meg Jankó –, aki velem együtt látta. De te?!

– Hát nem én mondtam meg jó előre, hogy mit láttál?! Igaz, azért mondtam csak, hogy bosszantsalak, de hát ráhibáztam. Az érdem azért a tiéd, mert te vagy a jós, ezt elismerem!

Suttora megelégedetten bólintott.

– Csakhogy belátod, milyen konok vagy néha! – Majd hozzátette: – De most inkább azt szeretném tudni, mit akar ez az ócskaság. A távolból már régen láthatják, hogy itt vagyunk, így tehát – miattunk jöhetnek csak!

Ez a hajó rövid idő alatt most másodszor hozott bennünket abba a helyzetbe, hogy valósággal megbabonázva bámultunk rá.

Nils Juel motorosa elvált a parttól, és megindult a gőzös felé. Jan Mayen-sziget kitűnő mindenese, aki egy személyben volt főnök, révész, kormányzó, orvos, most kikötőmesteri teendőit ment ellátni.

A *St. Vincente* bekanyarodott a Sundba, és Nils Juel irányítása mellett, tőlünk elég távol, az öböl északi részében horgonyzott le.

Rövid idő múlva egy csónak vált el a gőzöstől, és nagy bámulatunkra felénk közeledett.

Suttora vigyorgott.

– A három delfin.

Úgy néztünk az öregre, mint valamikor a rézbőrűek Pontiacra, a nagy varázslófőnökre.

– Se ellenszenvet, se meglepődést ne áruljatok el – dünnyögte Daniló bácsi. – Mindenki csináljon valamit, ne bámészkodjatok. A tanár urat vigyétek a foxliba, nehogy valamit is megsejtsenek. Úgy látom, a gőzös parancsnokát hozza a gigg!

Daniló bácsi jól látta, valóban a *St. Vincente* kapitánya közeledett felénk.

Igen kövér, szuszogva mozgó amerikai volt a parancsnok, nyilván némi mulatt beütéssel. Legalábbis ilyesmit árult el kreolos arcbőre, szemének kékes árnyékolása. Ötven körüli ember volt, kopott bőrkabátban, de különben kifogástalan cipőben, ruhában. Még nyakkendőt is hordott, amit nálunk a sóneren a legnagyobb túlzásnak tartottunk.

Gommó és Krantz ráncigálták a fedélzetre a kövér vendéget. Mindnyájan úgy tettünk, mintha dolgoznánk, de azért csak rákacsintottunk az érkezőre. Érdekes, hogy Fär-öeren soha nem láttuk ezt az embert.

Látszott rajta, hogy igyekszik igen derűs, jókedélyű lenni.

– Hello, kapitány – nyújtotta kezét Daniló bácsi felé –, hello! Első utam önhöz vezet! Ennyire tisztelem a vitorláskapitányokat, hehe! Bumpus vagyok, Harry Bumpus, Hondurasból, a *St. Vincente* parancsnoka. Hehehe!

Régi törvény, hogy a vendéget a kajütbe kell vezetni, így nagy sajnálatunkra Bumpus urat Daniló bácsival együtt elnyelte a felépítmény.

De hát amit mi nem hallottunk, elmondta később kitűnő gazdánk.

– Bocsásson meg, kapitány, hogy háborgatom – kezdte Bumpus –, de nem szeretem az ellentéteket. Harry Bumpus a béke, a szeretet híve, így talán érthető, hogy alig dobtam a horgonyt a vízbe, máris itt vagyok. Ugyanis ön bizonyára azért jött ide, hogy fókabőröket vásároljon, én is azért jöttem. De az elsőség az öné, így írják elő a lovagi szabályok! Kötelességem, hogy ezt előre közöljem önnel, és azt is, bár meghirdetem, hogy vásárolni akarok, de csak ön után, kapitány. Ugyan mennyiért adják Jan Mayenen a bőrt ezek a csirkefogó vadászok?

Daniló bácsi megjegyezte, hogy igen derék emberek a Jan Mayen-i

vadászok, és a bőrök ára elég jutányos, mindössze három és egynegyed norvég korona.

– Rablók, én mondom önnek: rablók! – hüledezett Bumpus. – Háromnál többet nem adok, nem én! Kár, hogy nem előbb találkoztunk, nem engedtem volna ennyire felverni az árakat. Harry Bumpus a béke híve, de ami aljasság – azt nem tűri el!

Majd Daniló bácsi megrökönyödésére a következőket mondta a hondurasi:

– És, kedves kapitány, valamit még be kell önnek vallani. Ugyanis azt akarom, hogy mi igen jó barátok legyünk. Harry Bumpus hű cimbora, és ön rokonszenves ember. Legyünk jó barátok. De hogy azok lehessünk, tudom, egy félreértést el kell oszlatnom. Ne tegyen úgy, hogy nem tudja, mi az a félreértés.

Bumpus szemében (így mesélte később Daniló bácsi) könnyek jelentek meg. (Ó, barátaim, óvakodjatok a hirtelen könnyező emberektől!) Valóságos könnyek egy amerikai, hozzá még hondurasi fehér-mulatt kapitány szemében!

Daniló bácsi hápogott, hogy ugyan miféle félreértést kell kettejük között eloszlatni? Hiszen nem is ismerték eddig egymást.

– Hát ez az, kedves jó barátom, éppenséggel ez volt a baj – nyögdécselt Bumpus. – Ha önt ismerem, dehogyis veszem a fedélzetre az ön két szökött matrózát. De hát felvettem, amúgy utasoknak, mivel Bergenbe tartottam, és ők is oda készültek. Mit tudtam én, hogy börtöntöltelékek, csak Bergenben derült ki, amikor meghallottam a legénységemtől. No hiszen, csináltam én erre nagy tisztogatást! Azonnal kidobtam Zanetta nevű második tisztemet, mivel ő volt az, aki utasnak felfogadta a gazembereket! Mindebből láthatja, hogy Harry Bumpus az igazság és a békesség harcosa!

...Később, amikor Daniló bácsi elmondta nekünk ezt a találkozást, és idáig ért elbeszélésében, Horváth Feri közbeszólt:

– Valami újabb csapda készül. Túl szép ez a nagy szerelem. És lám, mégis Zanetta volt az a fickó, jól láttuk!

– De mi lehet a csapda? – találgatta Szevér.

– Százat egy ellen, hogy egy szó sem igaz abból, amit a kövér amerikai mondott! – állította Guzsik apó.

– Hát ebben igazad van – vigyorgott Suttora –, egy szava sem igaz a zsiványnak! Ott vannak azok a hajón, én mondom! Dehogyis tette ki őket Bergenben, dehogyis! Bár mi tettük volna ki a két jómadarat a tengerbe, könnyebben fütyülnénk!

– És Zanetta, lám csak, hová jutott! – nevetett Zoller. – Fiúmétól Hondurasig!

Daniló bácsi derűsen nézett ránk.

– Szépen kitalált mesével jött ez a Bumpus, de hát résen vagyunk. A legfőbb feladat most az, hogy adjuk a jámbort, és mi hitessük el, hogy Tromsőbe megyünk, oda visszük a tudóst is. Ezt kell mindenfelé hirdetni. Nils Juelt is meg kell kérnünk, hogy vigyázzon, rettenetesen vigyázzon!...

A sarkkörön belüli nyár néha megtréfálja azokat, akik elbízzák magukat ezzel a „nyárral". Ezúttal is így történt. Előbb komor fellegek jöttek Grönland irányából, majd dudálni kezdett a szél, és úgy eltűnt a nap, mintha sohase láttuk volna. És egyre inkább sötétedett.

– Hó lesz ebből, fiúk – állította Store Finkirke, a mi fókavadász barátunk, aki többedmagával kötegekben hordta a partra az általunk vásárolt állatbőröket. – Meglátjátok, napokig esik majd!

Nils Juel igazára legyen mondva: a fókabűzzel valóban úgy voltunk, hogy kezdtük már megszokni. De a fókabőrszállítmány majdnem zendülést okozott nálunk. A hajó legtávolabbi zuga is olyan büdös lett, mintha legalábbis egy-egy fókacsalád tanyázna minden helyiségben.

Finkirke és társai kinevettek minket. Majd ezt is megszokjatok. Hát igaz, mit nem szokik meg a tengerész?...

Estére valóban este lett. Nyoma se volt a sarkköri napnak, alig láttunk el a partig. És esni kezdett a hó.

Egyre sűrűbben havazott!

Nyár volt, odahaza csépelik a gabonát.

A *St. Vincente* eltűnt a hófelleg mögött.

A parancsnoki kajütben égett a lámpa. Daniló bácsi és a kis tudós folytatta végtelen hosszú beszélgetését arról, hol lehet a sziget, és ha megvan, ott leljük-e a *Mary Celeste* gőzöst.

Hall Pettersen akkor már a hajóhoz tartozott. Elhozta minden motyóját, két nádkeretes hátizsákot, egy köteg takarót, egy göngyöleg sátorponyvát és egy bőrtarisznyát, benne a geológus-felszereléssel.

Tudtuk, hogy másnap indulunk, de ezt annyira titokban tartottuk, hogy Store Finkirke vadászbandájával megbeszéltünk egy kirándulást is.

– Higgyék csak mindenfelé, hogy jámborul ülünk a helyünkön – mondta Daniló bácsi.

A *St. Vincente* békésen horgonyzott a távolban. Bumpus és két embere többször kiment a partra, hogy tárgyaljon a bőrvásárról. Valóban csak ezért jöttek volna? – találgattuk nem egyszer, de százszor. Nem tudtuk elhinni. Egyre inkább éreztük, hogy a hondurasi miattunk horgonyoz a Sundban. De mit akarhat?

Sűrűn esett a hó, és mi azon gondolkoztunk a foxliban, hogy ideje volna lefeküdni, amikor Suttora megszólalt:

– Úgy vélem, fiúk, valamit tenni kéne!

Sottomarina, Szevér, Feri, Zoller kártyázott. Pókereztek, ahogy az már hajósemberhez illő. Jankó fekhelyéről kihajolva nézte őket. Guzsik apó még a konyhán volt, de Gommó, Gelletich és Krantz azzal ütötték az időt, hogy vitorlát varrtak. Felettük a lámpa hol erre, hol arra billent. A hajó eresztékei olykor megreccsentek. A Sund vizét hullámok fodrozták.

Ránéztünk Suttorára. Tenni? Ugyan mit?

– Teszem azt – kezdte Suttora –, valaki átmehetne arra a gőzösre és körülnézhetne. Hóvihar van, bebújnak azok a vackukba.

Sottomarina kezében felvillant az egyik póker-királynő.

– Felmenni a hajóra? És ugyan mit érünk vele? Suttora felelt:

– Esetleg ki lehet kémlelni, mi igaz abból, hogy Bergenben kirakta a pasasokat. Vagy talán rájövünk ott Lodola nyomára, esetleg arra is, mi szél hozta őket ide.

– Lodola nyomára? Te már megint látnokoskodol!

– Nem én, de úgy vélem, itt az idő gondolni ilyesmire is. Az öregnek nem kell szólni.

Egyszerre csak úgy éreztük, hogy ennél okosabbat nem is lehet csinálni. Titkokat hordoz az az ócska vízi batár, legalább tudjunk meg valamit ezekből a titkokból.

– Én úgy vélem, Jankó és Gommó lenne erre a legalkalmasabb – intett Suttora feléjük.

Jankó máris leugrott a fekhelyről. Gommó, akit majomembernek hívtunk, és ügyes volt, mint az artisták, letette a vitorlavarrótűt.

Szevér kicsit elkomorodott, de nem szólt. Elvégre mégiscsak féltette a fiát, de egy uszkok-dalmata ivadék ilyen esetben mégse tiltakozhat.

Suttorát valami nagy bölcsesség szállta meg abban az órában.

– Csak fiatalok vehetnek részt a vállalkozásban. Ti lesztek a kíséret. Addig ott maradtok a csónakkal a hajó mellett, míg Gommó és Jankó vissza nem jön.

Szevérre, Zellerre, Horváth Ferire és rám mutatott.

– Akarjátok?

Horváth Feri szólalt meg elsőnek. Illett is, tiszt volt, okos ember.

– Helyes, induljunk. Nézzünk szembe az oroszlánnal. De azt javaslom, hogy puskát vigyünk magunkkal. Két fegyver itt van a foxliban, azt elvisszük.

Gyerekes jókedv, lázas vidámság lett úrrá rajtunk. Végre történik valami. Igen, mint ahogy Feri mondta: nézzünk szembe az oroszlánnal!

A fedélzetet vastag hópárna borította. Olyan sűrűn esett, hogy a foxlitól a felépítmény alig látszott, csak a kajütablakon átcsillanó lámpafény emlékeztetett inkább arra, hogy ott van valahol a kormányállás, a felépítmény.

Valaki hátrament és jelentette:

– Az öreg és a tudós összebújva vitatkozik! Indulhatunk. Gommót és Jankót Suttora oktatta:

– A horgonyláncon másztok fel, értitek? A hullámvédő alacsony, könnyen átlendültök rajta. Minden lépést csak akkor tegyetek meg, ha meggyőződtetek, hogy nincs előttetek senki. Ezt a kötélcsomót vigyétek magatokkal. Ha felértek a hajóra, erősítsétek az ellentétes oldalra. Erről nem tudnak, ezen menekülhettek el, ha felfedeznek. A csónak is ott várjon. Értitek?

Hogy mi történt az öreggel, most se tudom. Valósággal megszállta a rögeszme. Lehet, igen nagy bolondság volt a részünkről, hogy belekezdtünk egy ilyen kalandba, ami talán gyerekes volt, tele meggondolatlansággal, tervszerűtlenséggel. De akkor – nyilván a három delfin hatására –, ha Suttora azt mondja, hogy menjünk a halálba, megtesszük.

Amikor bemásztunk a csónakba, percekig meresztgettük a szemünk. Annyira elszoktunk a sötétségtől, hogy a hóesés okozta sötét még komolyabbnak tűnt, mint a valóságban lehetett. A megnyugtató csak az volt, hogy a *Sí. Vincente* hajósai is nyilván így lehetnek.

Ellöktük magunkat a sóner mellől.

Zoller derűsen dünnyögte:

– Csigavér!

Egyenletesen, lassan eveztünk. Gommó és Jankó a kormánypadon ült. Odasúgtam Jankónak:

– Nem félsz?

– Nem. Miért félnék?

Múlt az idő. Már azt hittük, hogy rossz irányba haladunk, amikor fekete tömeg került elénk. Lánccsikorgást, hullámcsobogást hallottunk.

Ott a hajó!

A magasban fénypászmák világítottak. Talán a fedélzet lámpái vagy a kabinok fényei.

Az ütközőgömböket kiraktuk a csónak oldalára. Horváth Feri elöl állt, hogy elkapja a láncot. Nagyot zökkentünk.

Szevér fojtottan mondta, közben átölelte a fiát:

– Mehettek.

Előbb Gommó kapaszkodott a láncba, s máris eltűnt a szemünk elől.

Majd Jankó következett.

A sűrű hóesés őt is elnyelte.

Szevér nagyot sóhajtott, úgy nyögte:

– Gyerünk a túlsó oldalra. Ott eresztik le a kötelet.

Valósággal szakadt a hó. A szél megenyhült, az ócska vasfazék sem fenyegetett, hogy alája kerülünk. Áteveztünk a hajó másik oldalára. Zoller a foga között morogta:

– Ha nekem valaki a *Tátrá*n ezt előre megjósolja...

– Hallgass!...

Horváth Feri is, Szevér is egyre felfelé figyelt.

Valami közénk csapódott.

Zoller sapkája eltűnt a csónak és a hajó oldala között.

– Az apád!...

A kötél volt, amit leengedtek. Eddig tehát minden rendben megy. És múltak a percek. Percekből a negyedórák. Közel egy óra telt el.

– Nem bírom tovább, felmászok – lihegte Szevér. – Add ide a puskát.

Feri leintette:

– Bolond vagy. Hallod, csönd van, maradj veszteg!

– De a fiam... megérted!

Zoller is közbeszólt:

– Várjunk és figyeljünk!

Vártunk. Állítom, hogy őrjítő lassan haladt az idő. Már arról suttogtunk, hogy mind a négyen felmászunk, és egyszerűen Bumpusék elé állunk, mondván: látogatóba jöttünk. Elvégre Bumpus már volt látogatóban nálunk.

– Ha még eltelik öt perc, és nem jönnek, indulunk – suttogta Szevér.

Ekkor fütty hangzott felülről. Halk fütty, de ismerős. Jankó szokott így

füttyenteni.

Szevér halkan visszafüttyentett. A kötél megrándult. Istennek hála, jönnek!

– Fogjátok a kötelet, nehogy a csónak és a hajó közé essenek! – könyörgött Szevér.

Felülről egy láb rúgott meg, majd egy test csúszott közénk. Jankó volt!

Ha Zoller nem kapja el, hanyatt esik a vízbe. Nem a gyengeségtől, ó, nem, de annál inkább az izgalomtól.

– Gommó Domenico Lodolát hozza! – mondta fojtottan Jankó.

Azt hittük félrebeszél.

Szevér megrázta a fiát:

– Mit beszélsz? Lodolát?

– Őt hát. Megtaláltuk a foxli melletti kamrában! Vigyázzatok!

Ez az utóbbi annak szólt, hogy fogjuk a kötelet.

Feszítettük, ahogy tudtuk, de a csónak hol a gőzöshöz ütődött, hol legalább egy méterre volt tőle. De Gommó, a *Jadran* majomembere, aki szőrös volt, mint a valódi majom, és legalább olyan ügyes a mászásban, ugrásban, ezúttal is bebizonyította rendkívüli képességeit. Egy szál kötélen ereszkedett le, hátán egy elég nehéz teherrel – úgy, ahogy Jankó mondta: Domenico Lodolával! Úgy huppantak a csónak fenekére, mint a behajított zsákok.

– Sottomarina, itt vagy? – nyöszörögte Lodola.

– Lökjétek el a csónakot – rendelkezett Szevér. – Siessünk. Gommó nevetett:

– Mind részegek! Együtt isznak a parancsnokkal! Akár az egész hajót elrabolhatnánk!

Hogy távolodtunk, Jankó hangosabban mondta:

– Velük van Engelmann, Scaramanga és az a tiszt is!

– Egy szó se igaz abból, hogy kihajózták őket Bergenben – kuncogott Gommó.

– Már azt hittem, hogy megölnek – lihegte Lodola. – De honnan tudtátok, hogy a hajón vagyok?

Igaz, honnan is tudtuk? Suttora tudta? Kötve hiszem. De az a három delfin nem megvetendő valami.

NYOLCADIK FEJEZET

Elhagynád a *Jadran*t? – Titokzatos hangok – Barátunk, a Hűséges Fickó – Bálnatragédia – Így találtak Lodolára – A kalózok között – Mit mondott a néger fűtő? – A hajócsavar – Szökés a hóförgetegben – Az Arktisz szerelmese – Gyógyszer-e a bableves? – Mentőövet találunk – A geolokátor földet jelez – Felbukkan a kísértethajó – Távolból fókaugatás

De messze is kerültem a *Jilland*tól! Mint valami távoli, igen távoli álom, úgy tűnt fel nekem vontatóhajós életem és az ottani cimborák. Ferivel néha feltettük egymásnak a kérdést: ugyan, mi lehet Jan Mietje kapitánnyal, Van Groove úrral, Tasman kormányossal, Delius komával, a vékony Van Gogh távírásszal, no meg főleg

– Klaas bácsival, kedvenc öregünkkel?... Mi lehet velük?

Bevallom, ilyenkor Feri egy kicsit mindig elcsendesedett. Lehalkult, mint az olyan valaki, akinek a lelkét valami emészti. Hogy mi volt ez a „valami", előttem akkor már nem volt titok. Akkor – úgy értem – Jan Mayen-szigeten.

– Tudod – mondta még Fär-öeren gyerekkori társam –, tudod, Andrea, ha valaha visszakerülök Amszterdamba, beállítok Klaas bácsiékhoz. Beállítok, és megkérem Julianna kezét! Mert szép az ilyen vízi csavargás, csudaszép, de valahol véget kell ennek is vetni! Ott, Klaas bácsiéknál éreztem először, mit jelent, ha a tengerészt rendes otthon várja. Azóta nem tudok ettől a vágytól szabadulni. A tengert azért nem hagyom el, de majd valahogy úgy lesz, mint a hollandusoknál: két-három hónap a vízen, egy hónap a kikötőben!

Őszintén mondom, akkor megdöbbentettek Feri szavai. Bennem még erősen élt a tenger, a hajók iránti szerelem, rajongás. Úgy éreztem, hogy Feri – árulásra készül! Hogy ő, akire mint eszményünkre néztünk a tengerészakadémián, hogy Horváth Feri – a szárazföldre vágyik?! Lehetetlen, lehetetlen! Pedig így volt! Zollerral megbeszéltük ezt nemegyszer, sőt a többiekkel is, hiszen egy család volt a *Jadran* népe. Akadtak közöttük házasok – Szevér, Sottomarina, Gommó, Guzsik apó –,

hiszen tudtuk, eléri az ilyesmi a tengerészt is. De hogy Feri erre gondol, az nem ment sehogy sem a fejünkbe!

– Elhagynád a *Jadrant*? – kérdeztük tőle. – Daniló bácsit?

Feri szája széle megrándult.

– Egyszer már elhagytuk, te, Zoller, éppen úgy, mint Andrea és én is.

– Igen ám, de nem azért, hogy megházasodjunk! – vágta oda Zoller. – Azért, mert élni kellett.

És különös módon – lassan-lassan – valami válaszfal húzódott Horváth Feri és közénk. Mi, akik annyira egymáshoz tartoztunk, annyi éven át kitartottunk jóban, rosszban, s akiket nemcsak a múlt, hanem a jelen is összefűzött, valóban igazi barátokat, elidegenedtünk egymástól. Legalábbis ott, Jan Mayen és az ismeretlen „Insel No. 2" közötti úton, már nem úgy néztünk Ferire, mint eddig. Házasodni készült! Ő, akiben Daniló bácsi utódját, a Tengerészt láttuk!

Igen, Jan Mayen és az *„Insel No. 2"* közötti úton.

Gyerekkorom regényolvasmányos emlékei éledtek fel, állítom, így igaz. Vártam, hogy felbukkan valahol a hullámok közül Nemo kapitány *Nautilus*a, vagy a ködből előtűnik Nansen *Fram* hajója. Az Északi-Jeges-tenger szélén jártunk, itt már mintha a Golf is meggyengült volna. Nyár volt, július vége, és csak az nem hitte el, aki nem nézett a naptárra. Alig láttuk a napot, holott nem ment le ebben az időszakban, nem tűnt el a horizont alatt. Többnyire ködben, havas esőben, havazásban, szitáló ólmos nyirokban hajóztunk. Az északi Grönland és a sarkvidék gondoskodott arról, hogy az Adria fiai egyre a dél áldott melegét emlegessék, idézzék. Bolond „nyár" volt az 1930-ban a Jeges-tenger küszöbén!

Voltak hajnalok, amikor zúzmara lepte el a kötélzetet, a fedélzet ponyváit, kötélbakjait, a kormányosok prémgalléros köpenyét. A vitorlák olykor olyan kemények voltak, mint a vas.

Különös hangok szóltak felénk a tengerről.

Valami rikkantott!

Hirtelen, élesen – egy-két kiáltás. Azután csönd. Órákig, naponta.

Valami akkorát fújt, hogy megdöbbenve meredtünk a hang irányába!

Máskor megrázkódott a hajó!

A fenékrészen, a kílnál vagy az oldalnál zuhanáshoz hasonló ütődés, majd csattanás!

A kis Csamba, akire Suttora nagy műgonddal apró kabátkát formázott, orrocskájával a távolba szimatolt, és ha a fedélzeten kószált, egyre nyüszített.

– Ezek mind szellemek, a jégbe, hóba pusztult emberek szellemei – jelentette ki kereken Suttora. – Nem is lehetnek mások.

Most így, a meleg szobából visszagondolva, mosolyogva emlékezem arra, mennyire úrrá lett többeken a félsz. Igen, erről beszéltünk már, a hajósember fura módon babonás, de hát akkor már nemcsak a babonától riadoztunk.

Éreztük, hogy közel vagyunk egy titok kibogozásához, de azt is tudtuk, hogy veszedelmek leskelődnek ránk. Éreztük, hogy a *Mary Celeste*-rejtély megoldódik. De mi mindent kell addig átélnünk – és átéljük-e?...

És azok a kiáltások, bőgések, rikkantások!

Az Atlanti-óceánon vagy akár az Északi-tengeren napokon át haladhat a vitorlás hajó anélkül, hogy a hullámok csobbanásán, a hajótest sustorgásán kívül bármiféle zajt lehetne hallani. Nem így a némának, kietlennek vélt Északi-Jeges-tengeren!

Kezdetben hajlottunk Suttora szavára, de hát Daniló bácsi és ebben az esetben főleg a kis tudós, Hall Pettersen nem hagyták, hogy a babona rabjai legyünk.

– Ördögöt szellemek! – nevetett az apró emberke. – Majd bolondok lesznek a szellemek, hogy ilyen kietlen vidéken éljenek, amikor kedvükre elmehetnek akár az indiai szigetekre vagy a pálmás Csendes-óceán szigetvilágába. Tudják, mi rikkant néha olyan élesen?... A kardszárnyú delfin! Ha támadásra indul ez a veszekedett fenevad, akkor világgá kürtöli, hogy támad! Öten, tízen összeállnak a kardszárnyúak, és akkor nem rettennek meg senkitől. A tízszer nagyobb barázdás bálnát is megtámadják, mint a farkasok a bölényt! Közrefogják a világ legnagyobb emlősét, belemarnak,

harapják, tépik, és végül végeznek vele. Persze, azért ők is inkább a könnyebben megszerezhető falatokat kedvelik.

– Rendben van, uram, legyen – engedett Suttora. – De akkor mi az a bőgés, sejtelmes fújás?

Daniló bácsi nevetett:

– Ne bolondozzál, Suttora, te ne tudnád? Te, akinek a szemén gyakran ott az okuláré, és aki annyi tengert bejárt?

Jankó tágra meredt szemekkel bámult. Mint annak idején nekünk moccó korunkban, úgy most számára volt nagy élvezet az öregek vitatkozása.

Gommó csóválta fejét.

– Amikor nálunk odahaza, a dalmát Kurzolában, éjfélkor ilyesféle hangot hallottunk, azt mondták az idősebbek, hogy – lám csak, az elhaltak kiáltoznak!

A tudós mosolygott:

– Hogy Kurzolában kik, hogyan fújnak, azt én nem tudhatom. De itt igen. A sarki vizek, szárazföldek minden hangját ismerem. Akik fújnak, akik bőgnek – bálnák.

Hát így ismerkedtünk össze a Jeges-tenger világával. Klaas bácsitól már sok mindent tudtunk a bálnákról, hiszen emlékeztek erre. De itt, közvetlen közelségükben mégiscsak közelebbi ismeretségbe kerültünk velük. Megtanultuk Hall Pettersentől, hogy a barázdás bálnák halakat, főleg tőkehalat esznek, az óriási kékbálna az apró lebegő rákok milliárdjait fogyasztja el egy étkezésre, a kacsacsőrű cet pedig lábasfejűeket, azaz polipokat fal.

– Került már olyan barázdás bálna terítékre – mondta a tudós –, amelyiknek a hasában ezer kiló tőkehalat találtak!

Érdekes volt a hajóorrban állni és a messzeségbe figyelni. Hol közel, hol távol hallottuk a fújást. Tehát sok erre a bálna. Azokból koccantotta meg néha valamelyik a hajó oldalát is! Sőt akadt egy, amelyik három napon keresztül haladt a kormánysodorban, nem messzebb hatvan-hetven méternél. Az erős ködben is jól láttuk fekete hátát, szürkésfekete fejét, amikor

kiemelkedett, és levegőt szippantott. Akkor fújt, bőgött, amikor feljött a mélyből a víz színére. Akár a *Jilland* gépe a fáradt gőzt, úgy lökte ki magából a bálna az elhasznált levegőt. Majd megint teleszívta tüdejét sustorogva, kéjes szortyogással, és akkor – akár a tengeralattjáró – szép lassan lebukott. De az a bálna, amelyik a kormánysodorban követett bennünket, leginkább a tenger felületén maradt. Hogy mi tetszett neki a *Jadran*ból vagy netán belőlünk, ha ugyan látott minket, nehéz lenne eldönteni. Mondom, három napon át követte a sónert, már szinte magunkénak váltottuk. Úgy beszéltünk róla, hogy a „mi bálnánk". Jankó keresztelte el „Hűséges Fickó"-nak. Hall Pettersen szerint nem volt ebben semmi rendkívüli. Az állatok néha különös társulásra képesek, főleg akkor, ha a körülmények is engedik. Ismertek olyan oroszlánt az Afrika-vadászok, amelyik egy antilopnyájat választott barátjának. Tudnak olyan indiai örvös medvéről, amelyik napról napra megjelent ott, ahol gyerekek játszottak, és – játszani akart!

A Hűséges Fickónak talán éppen az tetszett, hogy egy nála nagyobb tömeget követhet, ami – szerinte – a bálnák királya lehetett.

– Na, Suttora – heccelte Sottomarina a sóner javasemberét –, íme, van már egy újfajta állatod. Kutya, madár és most – amott, ni – a Hűséges Fickó. Mert én úgy hiszem, Suttora miatt úszik ez az óriás a hajósodorban!

De hát a Hűséges Fickóval való barátságunk nem tartott sokáig. Mindössze három napig. Jankó és Suttora már arról ábrándozott, hogy megszelídítik a bálnát (kisebb barázdás bálna volt), és becsalogatják valamelyik kikötőbe, amikor barátkozásunk váratlan befejeződött. Délfelé, amikor a cudar hidegben és nyirokban a foxliba bújtunk kikanalazni levesünket, rettentő bőgésre riadtunk fel.

– A Hűséges Fickó kiabál! – rohant elsőnek a fedélzetre Jankó.

Akkor már a kormánynál ketten is durrogtattak fegyverükkel. Szevér és Feri.

Kardszárnyú delfinek éhes, nekivadult csapata támadta meg a jámbor Hűséges Fickót! Óriások harca kavargott tőlünk alig két hajóhosszra. Egy-egy kardszárnyú lehetett öt méter hosszú és két méter széles, a Hűséges

Fickó sem volt húsz-huszonkét méternél rövidebb! Legalább tizenöt kardszárnyú támadta meg a bálnát. Hol lemerültek, hol a víz színére vágódtak. A ködben is láttuk, mint omlik szét a bálna piros vére!

Szevér és Feri, majd hozzájuk csatlakozva Sottomarina, Lodola, Zoller is szórták a delfinekre a puskagolyót. Mert hát előállt az a különös helyzet, hogy a *Jadran* népe egy bálnát védett, egy bálnát, amelyik barátságot érzett iránt unk.

De hát semmiféle jó szándék nem segített. A delfinek fittyet hánytak a puskaropogásnak, és ha beléjük is fúródott egy-két golyó, attól még folytatták a küzdelmet. Ahogy távolodtunk a harcmezőtől, úgy gyengült a harci zaj. A Hűséges Fickó így került elénk, és így tűnt el az életünkből.

Talán akadnak, akik meglepődnek, hogy a békés *Jadran* fedélzetén puskák voltak a kormányállás felépítményéhez támasztva. Csak egy mozdulat, és Szevér, valamint Horváth Feri, akik akkor – tiszt létükre – a kormányőrséget adták, felkaphatták a karabélyokat, és tüzelhettek.

Mi akkor már harci készültségben hajóztunk! Hogy kiosontunk a Jan Mayen-i Sundból, és megkezdtük kalandos utunk újabb szakaszát, nem tehettünk mást, mint azt, hogy a lehető legjobban felvértezzük magunkat a védelemre. Veszedelmes kalózbanda volt az ellenfelünk, és végre tudtuk, honnan tartsunk, kitől óvakodjunk.

A *St. Vincente* gőzös volt a banda főhadiszállása!

A titokzatosság fátylát Lodola megtalálása lebbentette fel előttünk.

De hát úgy vélem, most már újból ideje mindent sorjában elmondani. Hogy mi a Jeges-tenger küszöbén hajóztunk (hívják ezt a részt Grönland-tengernek is), azt már tudjátok, meg azt is, mennyire ránk ült a titokzatosság. Azt azonban már nem tudjátok, miként találtak rá Jankóék Lodolára, és mi is történt közvetlenül Lodola megtalálása után. A régi tengerész így mondta: a hajózás a vitorla felhúzásával kezdődik. Az élmények elmondásával is így van valahogy: tartsunk tehát sorrendet, és – húzzuk fel a vitorlát.

Amikor csónakunkkal a *St. Vincente* oldalához álltunk, és a leeresztett kötél felfedezésével megállapítottuk, hogy Jankó és Gommó már a hajó fedélzetén van, nem tehettünk mást, mint találgattuk, mi lehet két derék

társunkkal...

Gommó ügyes, mint a majom, Jankó ruganyos, akár a macska. Aki ismer egy teherhajót, az százat ismer: aki tízet, az ezret. A méret leginkább a tonnák számánál változik, de a forma, a beosztás nagyjából azonos. A *St. Vincente* öreg bárka, s így inkább a középépítmények rendszerében volt eltérés, no meg abban, hogy rettentő hosszú kéménnyel büszkélkedett, beosztása különben megegyezett a szabványos, szénnel fűtött gőzösök rendszerével, így se Gommónak, se Jankónak nem okozott nagy fejtörést, hol és merre nézelődjenek. Láttak ők már elég gőzöst az Adrián is.

A mindent elborító s letompító havazás pedig valóban nagy segítséget jelentett. Előbb a horgonybaknál lapultak, onnan figyeltek le a foxli felé. Majd lesurrantak a lépcsőn, és megbújtak a nyitott raktárajtó mellett. Mint később mondták: a raktárból dohszag csapódott ki, és patkányok visítását lehetett hallani. A foxli ajtaját is ide-oda csapkodta a szél, sötétség volt benne, nem égett a lámpa.

– Már azt hittük, hogy mindenki alszik a hajón – mesélte később Jankó –, amikor éneket hallunk ám a középfelépítmény irányából. Éneket, majd nagy nevetést, A fülembe súgta Gommó: ott van a banda, nézzük meg őket! Hát, súgtam én, nézzük. Átmásztunk a raktárfedélen, és az árboctő mellé lapulva kémlelődtünk. Ekkor már tudtuk, hogy hol kell keresni a kalózokat. Amolyan étkezőféle van a parancsnoki kabin mellett, ott ivott a *St. Vincente* bandája! De sokáig lapultunk ám az árboc mellett, mert a sűrű havazásban is láttuk, hogy ketten állnak a kabinsor kiszögellésénél. Állnak és cigarettáznak. Mit gondoltok, kik voltak azok?... A hosszú Engelmann és a vigyorgó Scaramanga! Úgy ám, ők voltak azok, megismertük azonnal!

A matrózlegény és a sóner moccója nem ijedt meg. Türelemmel, nyugodtan vártak. Végül is a két gazember, akiket a tórshavni bíró oly könnyelműen világgá engedett, bement a helyiségbe, ahol javában állt a dáridó.

– Az volt ám a cécó – emlékezett Gommó a fedélzeti kalandra –, de micsoda tivornya! A kövér kapitány, aki nálunk is járt a minapjában, az az amerikai volt a főénekes. Énekes és főivó! Ha elénekeltek egy dalt, a

zsiványtársak tapsoltak, majd kiürítették a poharaikat. Lehettek a helyiségben húszan, huszonötén, szóval a gőzös minden embere. Egyik zsiványabb pofa a másiknál! Mert mi bizony Jankóval belestünk a helyiségbe, jól megnéztük őket. A kapitány után az az Engelmann lehet a fő fejes, mert egyre ölelgették egymást a kapitánnyal, és elsőnek ők koccintottak. Hát, lám, így igaz, hogy Engelmannt és Scaramangát partra tették, meg hogy azok csak utasok voltak. Dehogyis tették, még azt a pasast sem, akit ti régi fiumei ismerősnek mondtatok. Mert az is ott volt közöttük, ott ám... az hát, a Zanetta, ha nem hiszitek, másszatok fel a hajóra, ott lelitek!

Így most már nem volt kétséges egy pillanatig sem, hogy a *St. Vincente* – kalózhajó. A kalózbanda főhadiszállása, és akik rajta élnek, azok a *Mary Celeste* gőzös merénylői! Engelmann és Scaramanga azért került még Amszterdamban a mi sónerünkre, mert a banda tudomást szerzett róla (valahogyan, valamiként!), hogy a *Jadran* miféle kutatóútra indult. Hogy Jankó felfedezte a robbantószert, a hajó megmenekült a pusztulástól. De most már az sem volt kétséges, hogy miért futott be a Sundba a *St. Vincente.* Azért, hogy végezzen velünk. És a sors milyen különös szeszélye, hogy ennek a modern kalózbandának egyik tagja Zanetta! Az a Zanetta, aki a fiumei Nauticán gyűlölt ellenfele volt Horváth Ferinek, a végzős osztály legelső tanulójának, s ellenfele Zollernak, valamint nekem is. Zanetta pályafutása idáig ívelt, a kalózhajó tiszti sarzsijáig!

Jankó és Gommó nem azért mászott fel az ócska vízi batár fedélzetére, hogy egyszerűen körülnézzenek. Mintha valami delejes kéz húzta volna őket, úgy haladtak végig a hajón.

– Éreztük, hogy nagy felfedezésben lesz részünk – lihegte Jankó izgatottan, amikor elmondták a kalandot. – Éreztük, mert hol Gommó mondta: látsz-e valamit?... Hol én súgtam az ő fülébe: ugyan, Gommó, merre nézelődjünk?... Kétszer is elhaladtunk az előtt a raktár előtt, ami a foxli mellett található. Dohszag és patkánycincogás! És végül is ott találtuk meg Lodola bácsit!

Domenico Lodola, akit a kék Adriából a Fär-öer szigetekre vetett a sors, és akit a kalózok elraboltak, ott senyvedt a dohszagú raktárban, patkányok, mocsok, szenny közepette! Összekötözve, rothadt zsákdarabokra dobva,

alaposan lefogyva várta a kalózhajó raktárában Domenico Lodola a halált. Azért fogták el, azért ütötték le az elhagyatott kikötői raktáraknál és cipelték fel a hajóra, mert látták, hogy Lodola hozzánk jár. A *St. Vincente* kapitánya még attól sem riadt vissza, hogy kínzásokkal fenyegette a tórshavni sajtkészítőt, mit tud Daniló bácsi terveiről, és hogy hová készül a *Jadran.* Nemhiába az Adria mentén született Lodola, de bizony nem sokat vettek ki belőle a gazemberek. Igyekezett abban a színben feltűnni, hogy ő egy jámbor kereskedő, akit az üzleten kívül semmi más nem érdekel, és a mi hajónkra is azért járt, hogy minél több birkabőrt és sajtot sózzon a nyakunkra. De hát ettől még fogoly maradt a kalózhajón.

A *St. Vincente* előraktárában akadt raja Gommó és Jankó.

Az éhezés, a levegőtlenség, az örökös kikötés annyira legyengítette, hogy nem volt jártányi ereje. A szemfüles Jankó vette észre, amikor ismételten befüleltek a raktárba, hogy a patkánycincogáson, visításon kívül – ember hörgését, nyögését is hallani lehet!

– Mondtam Gommónak – csillogott Jankó szeme az emlékezésre –, többször is mondtam, hogy a raktárban emberi nyöszörgést vélek hallani. Lemásztunk, a hang irányába tapogatództunk, és ládák között, összekötözve megtaláltuk Lodola bácsit!

Annyira elgyengült már, hogy nem tudott lábra állni. Gommó vette a hátára, és cipelte a fedélzetre, majd leereszkedett vele a csónakba, mint azt már tudjátok is. Nem kétséges, ha Lodola a kalózhajón marad, akkor nem látja meg ebben az életben tórshavni házát, feleségét, sajtkészítő műhelyét!

– Fiúk, köszönöm, hálásan köszönöm, hogy megmentettétek az életemet! – szorongatta Lodola a *Jadran* foxlijában Jankó és Gommó kezét. – Ha nem jöttök, ott veszek az átkozott zsiványok között!

Persze Domenico barátunk nem az első percekben beszélt így. Új barátunk, Hall Pettersen segített rajta elsőnek. Amikor az élettelen, végsőkig elcsigázott, szinte felére összement barátunkat a fedélzetre emeltük, és társaink örömujjongása között a szállásra vittük, mi – régi tengerész módon – úgy véltük, hogy elő a rumosüveggel, és annyit a jó Lodolába, amennyi belefér! Szerencsére ott volt Hall Pettersen, aki közbelépett, kicsavarta

Suttora kezéből a rumosüveget (ami, sejthetitek, nem ment könnyen!), és elővette gyógyszeres táskáját.

– Ebben az esetben a rum halálos lehet! – kiabált a kis geológus. – Bízzák rám ezt az embert! Pontosan olyan állapotban van, mint akit eltemet a hó, vagy aki elveszti társait a sarki utazás alatt. Olyan szereim vannak, már csak önmagámra való tekintettel is, ha veszélybe kerülök, amikkel segíteni lehet. De nem rummal, ami a szívét állítaná meg! És kifelé innen a kabinból, hogy több levegőt kapjon!

Bizony, így pattogott a tanárka, amiben teljesen igaza volt. Egyszerre imponálni kezdett ez az emberke. És nem telt bele fél óra – Lodola már ült, egy nagy tányér levest kanalazott; mint Sottomarina mondta: visszatért a másvilágról! Az imbolygó, mennyezetről lelógó asztalon egy csomó letört nyakú injekciósampulla zörgött, de Hall Pettersen csodát tett: valóban visszahozta Domenicót a másvilágról!

– Bár a rum se lett volna éppen rossz – dünnyögte időnként Suttora –, de elismerem, így talán gyorsabban ment! No, cimbora, látod, utánad jöttünk, mert mi már ilyenek vagyunk. Nem hagyjuk el a barátokat!

És Lodola beszélt:

– A sónerre tartottam éppen, amikor bekanyarodtam a raktáraknál, hogy a rövidebb utat válasszam, és átvágjak Torstein cimborám telepén. Most is csak arra emlékszem, hogy az elhagyatott telep kunyhói közé értem, valaki elém ugrott, és a világ elsötétült előttem!... Amikor magamhoz tértem, hajókabinban feküdtem, és több sötét alak nézett rám nagy figyelemmel. Az egyik megszólalt: él. Mire én is megszólaltam, és azt mondtam: élek, de miért ütöttek le?!... Mire azok röhögni kezdtek, és azt mondták: tévedésből. No, ezt ugyan nem hittem, de attól kezdve arról faggattak, hogy tudom-e, merre készültök, hová indultok, mi a célja utatoknak... Honnan tudnám én azt, mondtam egyre. Egyszerű kereskedőember vagyok, mi közöm egy vitorlás hajó útjához?... Márpedig közöd legyen, mondta egy kövér alak, akit kapitánynak szólítottak, különben nem teszünk ki soha élve a partra!... Tudom, hogy megtartották volna, de hát itt vagyok, köszönöm nektek, fiúk, hálásan köszönöm, és így mégiscsak partra kerülök.

Daniló bácsi megkérdezte Lodolát: ugyan miért jöttek ide a Sundba a kalózok, és mi lehet a céljuk? Lodola épp egy kanál levest nyelt le, felsóhajtott:

– Ilyen finomat bizony már régen nem ettem... – Majd pedig így szólt: – Miért? Megmondom én. Van azon a gőzösön egy nyomorult fűtő, kubai néger, inkább rabszolga, mint igazi tagja a hajószemélyzetnek, az segített időnként rajtam. Ez a néger, a Johnny, olykor belopott valami élelmet, vizet adott, és a zsákokkal betakargatott, mert attól kezdve, hogy nem tudtak belőlem semmit kiszedni, a kabinból kitettek a hajó legkoszosabb raktárába. Mondom, a Johnny volt az, aki megszánt, és ha tehette, ha nem látták, akkor segített is. Hát tőle tudtam meg, hogy miért jött a gőzös Jan Mayenre. Mit gondol, kapitány, miért? A felelet egyszerű: azért, hogy egy manővernél, amikor majd úgy tesznek, mintha kifelé igyekeznének az öbölből, a *Jadran*nak szaladnak, és úgy megrongálják, hogy többé nem lesz sóner az ön hajója!... Ezt is Johnnytól tudom. Holnapra tervezik a merényletet! Esküszöm, kapitány, így igaz!

– Hej, Lodola– rikkantott Sottomarina –, de szerencsénk van, hogy leütöttek téged a kalózok! Most legalább tudjuk, mire készülnek!

– Talán arról is tudsz – kérdezte Daniló bácsi –, hogy mi történt a *Mary Celeste* hajóval, és merre lelhető?

Lodola előbb lenyelt néhány kanálnyi levest, csak azután szólt:

– Tudom hát. A *Mary Celeste* egy szigeten van!

Úgy bámultunk Lodolára, mint égből szállott jelenségre, aki hozza a hírt: fényesség! Az első hír hosszú utunk alatt: a *Mary Celeste* nem süllyedt el!

– És az emberek? – nézett Lodolára Daniló bácsi. – Artelli kapitány, a többiek?

Lodola ingatta fejét.

– Arról Johnny nem sokat tudott. Ő a hajót sohasem hagyhatja el. A szigeten pedig a kazánházat sem.

Tehát van egy sziget, ahol a gőzöst keresni kell!

De hol az a sziget, Lodola? Lodola szomorúan pislogott.

– Hát ez az, amit nem tudok, Johnny se tudja, honnan tudná? Csak annyit tudok, hogy valahol errefelé, itt a Jeges-tengeren.

Daniló bácsi és a kis Hall Pettersen büszkén nézett egymásra.

– Az „Insel No. 2"! Ez lesz az! Tehát van, létezik! – lelkesedett a tudós.

– Igazam van, hogy a *Mary Celeste* nem süllyedt el! – büszkélkedett Daniló bácsi. – Igazam van! Most már csak éljenek Artelliék is!

De az öröm lázát a józanodás váltotta fel.

Cselekedni kell.

Itt az idő, hogy gyorsan cselekedjünk.

Daniló bácsi mondta ki a szentenciát:

– Barátaim, a régi szokás szerint elérkezett az idő, hogy haditanácsot tartsunk. Az ülést megnyitom. Felkérjük Hall Pettersen tanár urat, hogy a tárgyhoz teljes jogú tagként szóljon *hozzá.* A tárgy: mi legyen a teendő? Lodolától döntő dolgokat hallottunk. Az egyik: merénylet készül a *Jadran* ellen. A másik: a *Mary Celeste* gőzöst az általunk sejtett szigeten kell keresni. Tehát– mit tegyünk?

Ebben a pillanatban az a régi szép este jutott az eszembe, amikor Daniló bácsival sok évvel ezelőtt a fiumei „Két Napóleon"-ban az első „haditanácsot" tartottuk. Akkor hangzott el először, hogy a sóner útnak indul... most pedig ugyancsak az indulásról kell dönteni.

– Védelmet kell kérni a norvég hatóságoktól, és jelenteni, mi történt Lodolával! – mondta Szevér.

– Összegyűjtöm a fókavadászokat, és megrohanjuk a *St. Vincente*-et! – lelkesedett nagy hangon Sottomarina. – Szétverjük az egész bandát! Finkirke a barátunk!

Suttora átölelte örök ellenfélét.

– Szívemből beszélsz, Sotto, a szívemből!

Jankó ölében az izgó-mozgó Csambával, boldogan felkiáltott:

– Hurrá, kapitány, majd Gommóval vezetünk, ismerjük a járást!

Horváth Feri csendet intett.

– Én azt javaslom, hogy a kapitány szóljon! Zoller helyeselt:

– Azért kapitány és azért – Daniló bácsi!

Daniló bácsi szikár arcán mosoly jelent meg. Hall Pettersenre mutatott.

– Van egy tudósunk, most a sajátunk. Talán hallgassuk meg elsőnek őt!

Hall Pettersen megsimogatta kis kecskeszakállát. Diákosan felkuncogott:

– Igen megtisztelő a kapitány kívánsága. Különös lesz tehát, ha kimondom: én a tettek embere vagyok. Azonnal indulni, itthagyni a Sundot észrevétlenül, barátainkkal és a kalózokkal együtt, s megkeresni a szigetet!

Daniló bácsi bólintott.

– Ilyesmire gondolok én is, tanár úr. De halljuk az érveit!

– Itthagyni ezeket, és még csak nem is lövünk beléjük?! – morgott Suttora.

Lodola még egyre a levest kanalazta, most kis szünetet tartott. Megszólalt:

– Van azoknak még gépfegyverük is, vigyázni kell!

– Gépfegyver? – nézett Lodolára Daniló bácsi.

– Az hát. Nem mondanám, ha nem láttam volna. A kapitány kabinjában őrzik. Johnny is mondta, hogy ő is látta.

Hall Pettersen sokatmondóan intett.

– Lám, lám, érzem én, hogy így kell cselekedni. El innen mielőbb! De hogyan lehetne azt elérni, hogy egy időre a *St. Vincente* mozdulatlan maradjon? Hogy tért, előnyt nyerjünk? Mert az én álláspontom a következőre épül. Figyeljetek. Ha jelentjük a hatóságoknak, hogy ez és ez történt, akkor mi lesz az eredmény? Nils Juel a hatóság. Kitűnő ember, ráadásul a barátunk. Egyedül azonban nem cselekedhet. Rádióösszeköttetésbe lép a svalbardi kormányzósággal, és akkor mi történik? A kormányzóság valami utasítást, naiv parancsot ad, amivel majd múlik az idő, esetleg rendőrhajót küldenek, ha küldenek. Mindenesetre nekünk is maradnunk kell. Esetleg megjön a jég, mire befejezik a hivatalos aktust! Se sziget, se *Mary Celeste!* Ha így lesz. De ha nem? Ha a kalózok nem hagyják magukat, ami a legvalószínűbb? Akkor?! Halljuk, gépfegyvereik vannak. A gépfegyverek védelmében úgy elintéznék Nils

Juelt, minket, a fókavadászokat, hogy a Jan Mayen-i Sund temetővé válna! Nem, itt mást kell tenni. Azonnal indulni, de ha lehet – előbb úgy megrongálni a kalózok hajóját, hogy egy ideig ne tudjanak utánunk eredni! Lehetséges az ilyesmi?

Egyre nagyobb elismeréssel néztünk az apró emberkére. A tórshavni eset után mélységes gyanú és kétely élt bennünk az északi hatóságok iránt. Nils Juel cselekedne, de az már kétséges, hogy a svalbardi gubernatúra mit tesz majd. Meg a gépfegyveres banda sem lebecsülendő ellenfél!

Hall Pettersen érvei mindenkit meggyőztek.

Suttora megrázta a geológus kezét.

– Közénk való, én mondom, hogy közénk való!

Daniló bácsi helyeselt:

– Köszönjük a tanácsait, tanár úr. Így teszünk, indulunk. A hóvihar még tart, kiváló takaró a szökéshez. A kalózok isznak, dorbézolnak, talán kicsúszunk a Sundon. Majd ügyelünk. De ami a legfontosabb és ami úgy érzem: valóban döntő – hogyan lehet megakadályozni, hogy a *St. Vincente* az üldözésünkre induljon?

Daniló bácsi végignézett a kompánián. Egytől egyig, talán az egy Jankót kivéve, mind öreg hajósok voltunk, ismertük a hajók csínját-bínját. Száz és egy olyan lehetőség volt, amivel megakadályozhattuk, hogy a kalózhajó elhagyja a Sundot. Persze mindegyik megkívánta, hogy a szabotázst a hajón hajtsák végre, és aki ezt elvégzi, egyben kiteszi magát a felfedezés s így a leleplezés veszélyének. A gépeknél akár egy vasdarab, a kormánynál megfelelően alkalmazott hidegvágó, a kormányláncon elrejtett láncdarab – mind alkalmas volt arra, hogy igen egyszerű módon, de hasznos eredményt érjünk el. Különösen egy olyan ócskaságon, mint a hondurasi kalózhajó.

Mondom, Daniló bácsi végignézett rajtunk. Nagyjából mind egyet gondoltunk.

Horváth Feri mondta:

– A hajócsavar. Sottomarina kiegészítette:

– Drótkábelt ráengedni.

Guzsik apó, aki nemcsak szakács volt, hanem ács is, megtoldotta:

– Erős drótháló lenne a legjobb. Az összevissza tekeredik a meginduló propelleren, és úgy belemarja magát a csavartengely réseibe, hogy ott – csak a búvár segíthet!

– Jan Mayenen pedig nincs búvár! – nevetett Hall Pettersen.

Lodola, a végsőkig kiéhezett és az erősítő injekcióktól helyrehozott, életre támogatott Lodola, végre eltolta magától a leveses fazekat.

– Teremtőm, de jó is a bableves! – sóhajtotta. – De jó!

Olyan harsogó nevetés támadt, hogy a Jankó ölében bóbiskoló

Csamba felijedt, ugatni kezdett, és valahonnan előrebbent nagy rikácsolással Pallada is.

– Hurrá, tengerész! Hurrá! – rikácsolta bőbeszédű madarunk.

Daniló bácsi bólintott.

– Hát akkor legyen a hajócsavar! Most még van időnk. Éjjel két óra van. Az egész Sund alszik. Majd meglepődik Nils Juel, ha eltakarodik a hó, és sehol a *Jadran!*

– Nils Juel! – röhögött harsogva Sottomarina. – De a kalózok! Azok lepődnek majd meg!

Az események és izgalmak lázában égő Jankó felsóhajtott:

– És Finkirke – nesze neked fókavadászat!

Daniló bácsi odaszólt Guzsik apónak:

– Van erős drótkötelünk? Esetleg hálónk, ha azt jobbnak vélitek? Van?

Suttora a kapitány felé bökött vaskos ujjával.

– A háló jobb, hasznosabb. A cattarói tengerészlázadás idején így akadályozták meg a *Panther* kifutását. Csuda jó dolog a háló.

Guzsik apó felállt, intett Krantznak és Gelletichnek:

– Gyertek. A hátsó raktárban találunk ilyesmit.

Daniló bácsi rátette kezét Zoller vállára, és ugyanakkor felém sandított.

– Fiúk, megtennétek? Sokat voltatok gőzösön, ismeritek a csavar helyét...

Zoller felállt, én is. Ugyanakkor Horváth Feri is.

– Majd mi hárman, kapitány – mosolygott Feri –, legyünk csak együtt, a régi Nautica és Anton úr tanítványai. Együtt megyünk.

Horváth Feri... Abban a pillanatban a régi Feri állt előttünk. A gerendás mennyezetről lelógó, drótkeretes lámpa rávilágított szép, szabályos arcára, megvilágította tiszta, csillogó szemét, felejthetetlenül férfias tekintetét. A régi Nautica és Anton úr tanítványai! Egyszerre úgy éreztem, üsse kő, pusztuljon belőlünk az idegenkedés, legyünk megint a régi jó cimborák! Zoller átölelte Feri vállát.

– Hát bizony, ha Anton úr látná, mire készülünk, megdicsérne. Bár biztosan azt mondaná: szép, szép, amire vállalkoztok, de azért olyasmit mégse tettetek, mint annak idején én a felejthetetlen *Zrínyi* korvettán, amikor a Sárga-tengeren hajóztunk!

Hej, de régen is volt. Régen, amikor a tengerészeti akadémián elénk állt Anton úr, a főportás, a valamikori haditengerészeti csónakmester, és a *Zrínyi* világkörüli útjáról beszélt nekünk...

Előkerültek a kábelek meg a vastag drótháló, mint amilyet a raktárak elrekesztésére használnak. Ezúttal másodszor indult el a *Jadran* csónakja a kalózok gőzöse felé. Vágott a hó, tutult a szél, alig lehetett néhány méterre látni. A Sund védett vizén békésen táncolt a gigg, és haladt a megjelölt irányba. Majd felrémlett előttünk a gőzös otromba, komor teste, mint valami óriási szikla. A tat (a hajófar) alá tartottunk. Ha sikerül a hajócsavarra rácsúsztatni a vaskos drótkábelt meg a drótházat, és ha úgy indítják majd el a hajógépet, hogy minderről nem tudnak, akkor jó munkát végeztünk!

– Ketten a csónakot tartsátok – súgta Feri –, nehogy a hajó alá kerüljünk. Ha emel a hullám, akkor kifelé! Majd én ráengedem a csavarra ezzel a csáklyával a kábelt.

– Csigavér – dünnyögte ezúttal is Zoller –, férfimunka lesz ez, én mondom!...

Fél óra múlva a *Jadran* vitorlák alatt állt.

Csendben, valósággal fülről fülre adva hangzottak a parancsszavak. Nem

volt se sípolás, se füttyentés, se kiáltás. Képzeljétek Sottomarinát, az óriást, amikor suttogva adja tovább: Fővitorla-kötelet húzzad!... Külső orrvitorlát feszítsd!... Horgonyt emeld!...

Minden némán, csendben ment végbe, mintha szellemek lettünk volna. Aki szolgált tengeri hajón, vagy látta, mint indul el a kikötőből egy nagyobb hajó, az tudja, mit jelent az, ha ide írom: némák voltunk, mint a karthauzi szerzetesek.

Pedig a hajó nem volt néma. Míg horgonyon álltunk és szereltünk, a felhúzott vitorlák néha akkorát pattantak, mint az ágyúlövés! Ilyenkor a hátunkon végifutott a hideg. A horgonylánc is csikorgott (ugyan melyik horgonylánc nem csikorog?), a kötelek feszülésétől felsírt egy-egy csiga, valaki megcsúszott, elvágódott, és csizmájával rádobbant a fedélzetre.

Zoller, Szevér és én a kormánynál álltunk. Feri elöl a többiekkel. Daniló bácsi hol itt, hol ott bukkant fel. Mögötte a kis tudós, mint valami árnyék. Hall Pettersen diákos izgalommal vett részt a „szökésben". Többször hangoztatta: élete nagy eseménye ez a kaland, és boldog, hogy valóra válik az álma – megtalálni az Insel No. 2-t. Hozzá még ilyen körülmények között, kalózkaland közben!

– Ha majd erről a trondheimi főiskolán beszámolok – büszkélkedett a tudós –, egyszeriben fél méterrel megnövök a hallgatóság előtt! De az is lehet, hogy egy méterrel!

Egyszerre csak Daniló bácsi ott állt mellettünk. Hangja valósággal remegett, amikor megszólalt:

– Vigyázz! Kormányt a steuerbordra! Horgony elszabadult!

Jankó volt az összekötő. Parancsnokunk előreküldte:

– Rohanj, és mondd meg ott elöl: ügyeljenek! Bármikor szélbe állhassunk, ha baj van!

A kormány visszafelé húzott, a hajó lassan megdőlt, erősebb lett a szél a fülünk körül. A jól ismert érzés: indulunk, már nem tehetetlen fadarab a *Jadran,* hanem élőlény. Mozog, feszül az erő benne.

– Csak a kompaszt nézzétek. Irány a Sund kijárata, kelet, északkelet.

A kompasz kivilágított iránylapja lassan fordult. Kelet, északkelet.

Alattunk, remegni kezdett a hajótest. Most csapott össze egymással a két ellentétes erő: a víz ellenállása és a szél taszítása.

Zoller derűsen oldalba bökött.

– Csigavér! Jó, hogy Murmanszkban megvettem ezt a gúnyát. Megenne a fene ettől a nyártól. Odahaza most a hőségtől nyöszörögnek!

Daniló bácsi fojtottan súgta:

– Vigyázz, most haladhatunk a hondurasi magasságában! Szevér az oldalvédhez ment, kihajolt, úgy figyelt bal oldalra.

Mintha muzsikát hallottunk volna abból az irányból.

Összeszorított foggal, tágra nyílt szemekkel figyeltünk. De alig láttunk előre a két árboc közötti térig. Azon túl ott volt a sűrű hófal!

Lassan mi is úgy álltunk a kormánynál, mintha cukorból készültünk volna.

Mindnyájan egyre gondoltunk: igen sikertelenül fejeződne be északi-tengeri kalandunk, ha a Sund kijárója helyett a Sund kőgátjához vágódnánk!

Még a kis Hall Pettersen is elnémult, amikor észrevette elhalkulásunkat.

– Fiúk, ügyeljetek! – mondta Daniló bácsi. – Úgy vélem, most értünk a kijáróhoz!

A szél zúgásán, sustorgásán keresztül is jól hallottuk, mint vágódnak a hullámok a sziklákhoz, a természetes bejárót övező kőfalhoz. Sőt mintha igen-igen közelről hallatszott volna ez a paskolás, csapkodó, morajló zaj!

– Két fokkal steuerbord! – mondta nyugodtan Daniló bácsi.

– Parancsára – dünnyögtük Zollerral, akivel együtt tartottuk a kormányt –, két fokkal steuerbord!

Voltak percek, amikor azt hittem: no, most futunk fel a kövekre, most vágódunk neki a szikláknak!

Mert higgyétek el: a hajóirányítás mesterségének magasiskolája az ilyen vakirányítás. Taszító, csapkodó szélben, egy tengeröböl áramlásában, hóviharban, neki egy apró, viszonylag apró nyiladéknak! Kíséreljétek csak meg egy nagyméretű szobából úgy kijutni, hogy a szobát teljesen lesötétítik,

azután megpörgetnek benneteket, majd azt mondják: keressétek meg az ajtót, de anélkül, hogy bármihez is hozzáütődnétek. Úgy vélem, nem lesz a kísérlet könnyű. Daniló bácsi ilyen kísérletet hajtott végre, a Sund volt a lesötétített szoba, a kijáró az ajtó, a *Jadran* pedig az a személy, aki megindult tapogatódzva – az ajtó felé.

– Két fokkal vissza! – hallottuk Daniló bácsi fojtott hangját: A kompasz rózsája lassan megrezdült. Két fokkal balra.

A hajó erősebben megbillent. Jobban belefeküdt a szélbe. Komoly hullámok emelték, lökték, dögönyözték a sóner hasát, oldalát, orrterületét. Kijutottunk a Sundból!

A Grönlandi-Jeges-tenger nyílt vizén haladtunk már. Messziről a fókák örökös danáját, ugatását hozta felénk a hóval bélelt szél.

Jankó ott állt mellettünk. Megszólalt:

– Egyhamar bajosan megyünk Finkirkével fókavadászatra.

– Sajnálod? – kérdezte fiát Szevér.

– Hogy elmaradt a vadászat, azt sajnálom – nevetett a gyerek –, de azt nem, hogy útban vagyunk a *Mary Celeste* felé. Vajon megtaláljuk-e?

Daniló bácsi megszólalt:

– Megtaláljuk.

Hall Pettersen is felbukkant fedélzeti kószálásaiból. Meghallotta, miről beszélünk.

– Természetesen – megtaláljuk.

A lesötétített szobában egy babszemet!

Mert körülbelül ez volt az arány, ha nem nagyobb. Inkább egy mákszem, úgy vélem. És mi ezt a mákszemet kerestük, azaz fogjuk keresni mostantól kezdve...

Elmúlt egy nap, két, három nap, és mi haladtunk az űrben. Ez az örökös köd és hó úgy üldözött minket, akár Shetland és Fär-öer között. Valósággal ködszakértők lettünk. Átlagos magassága nem lehetett több negyven-ötven méternél, amit abból gondoltunk, hogy a *Jadran* húszméteres főárbocáról

eléggé távolra lehetett ellátni, így az árbocon mindig tanyázott valaki. Többnyire Jankó, Gommó, Krantz, Gelletich részesült ebben az örömben, de felmászott oda Suttora, sőt Hall Pettersen is.

A tanár különben csodálatunk tárgya volt. Lehetett hatvanéves, ha nem több, de se fáradalmat, se nélkülözést nem ismert. Lelkes gyerek volt, aki élvezte mindazt, amiben a sóneren része lehetett. Mondom: többször felmászott az árbocra is, ami – legyünk őszinték – nem tanároknak való feladat. (Bevallom: sem azelőtt, sem azóta nem találkoztam tanárok közül senkivel, aki ilyesmire vállalkozott volna.) Csak egyvalamit nem szeretett: ha a tenger megbolydult, ha viharos hullámok paskolták hajónk oldalát. Ilyenkor a kis Hall Pettersen begubózott, elvonult, szomorúan pislogott, még arról is elfeledkezett, hogy kecskeszakállát megsimogassa. De egyébként méltó volt arra, hogy a *Jadran* baráti köréhez tartozzon. Daniló bácsival elválhatatlan társak lettek.

És különös módon Suttora volt az, aki közülünk a legjobban vonzódott hozzá. Suttora, a mágikus ügyek és jelenések nagymestere ezúttal behódolt a tények előtt. Lassan-lassan a tanár minden szava szentírás lett előtte. És még valaki tartozott a „tanári körhöz" – Szevér fia, Jankó.

Jankó is, akár annak idején legjobb barátom, Jokkó, a természet romlatlan fia volt, és mint a legtöbb ifjú hajóslegény, vadóc természetű, zárkózott, csendes valaki. Suttora és Jankó a tanár hű hívei lettek. Csodálták benne a sokoldalú embert, aki egyformán értett a föld minden jelenségéhez, a természet világához, az emberi társadalmakhoz, állatvilághoz, a geológia jelenéhez és múltjához. És sokat látott, sokat tapasztalt, ami bizony döntő a hajósember bizalmának megnyeréséhez. A tengerész is sokat lát, sokat tapasztal, legfeljebb a látottakat nem tudja úgy feldolgozni, mint az iskolázott ember. De Hall Pettersen – már az első percekben láttuk – kitűnő tudós, kitűnő koponya. Ráadásul olyan természetes, annyira egyszerű, hogy nem rikított ki társaságunkból. Amilyen kicsike, olyan bátor és merész. Ezért mászott fel nemegyszer minden különösebb ünnepeltetés nélkül a húszméteres főárboc rúdjára. Hát hogyne szívelte volna őt mindenki a hajón, s főként Suttora, az okkult tudományok rajongója és Jankó, a gyerek, akinek még iskolában lett volna a helye. Bizony Hall Pettersen nem ijedt meg az

árnyékától. Részt vett ő Almann expedíciójában is, vagy ahogy hívják: a „szerencsés expedícióban", amikor is paraszthajszálon múlt, hogy nem pihentek el mindnyájan a jégvilág csöndjében. Az apró tanár nevetve mesélt erről az élményről: – Én az Arktisz szerelmese vagyok. Se pálmák, se kolibrik nem kellenek nekem. Én csak ezen a tájon érzem jól magamat. Vagyis: ennél jóval északabbra! Remélem, a tengerészek tudják, mit jelent az Arktisz név! Hogy honnan származik? Az arktisz az arktosz görög szóból veszi eredetét, ami medvét jelent. Az Északi-sarkvidék ugyanis a Nagymedve csillagzat alatt fekszik – s ezért hívjuk Arktisznak. Nos, én életem javát itt töltöttem és akarom is tölteni. Lehet ugyan, hogy úgy járok majd, mint mesterem, Otto Nordenskjöld, aki nemegyszer volt halálos veszedelemben a sarkvidéken, végül is egy autó gázolta el a villája előtt! Lehet, hogy így járok..., de az én igazi hazám a jég, a hó között van. Vagy legalábbis itt, a sarki vizek szigetei között, főleg a Svalbardhon. A Hinlopen-szoros is olyan hely, ahol Hall Pettersen majdnem beleharapott

– a jégbe!...

Állítom, nagyszerű társ volt a kis tanárka!

És még valaki.

A *Don Juan* régi tengerésze, Sottomarina cimborája, Domenico Lodola.

Lodola első nagy öröme a szabadulás volt. A második Guzsik apó bablevese. Napokon át csak bablevest kért, ebből szívta fel az életerőt. (No meg Hall Pettersen expedíciós injekcióiból, bár Lodola szerint az injekciók semmit nem értek, annál többet használt Guzsik apó főztje.)

Lodola, amikor Tórshavnban megismertük, megnyerte barátságunkat. Hiszen tengerész volt, s valamikor – hozzánk hasonlóan – az Adriai-tenger vándora. Ámbár inkább kereskedőnek látszott, mint hajósnak.

Jankó és Gommó egy új Lodolát mentett meg a kalózok markából.

Egy új Lodolát, akiből kitört a tengerész! Így igaz, ahogy mondom. Lodola szerint ezt is a bableves tette, a régi ízek, a *Don Juan*on bekanalazott sok-sok csajka bableves, vagyis az emlék. Lodola az új útszakaszunk harmadik napján már kimerészkedett a fedélzetre, a negyedik napon pedig kijelentette a foxliban étkezés közben:

– Fiúk, baj van. Nagy baj.

Sottomarina riadtan nézett a jó barátra.

– Talán bizony rosszul vagy, Domenico?

Lodola megvakarta szőrös arcát, majd elvigyorodott:

– Dehogyis, Satto. Egyre jobban érzem magamat. Másról van szó, fiúk. Elfogott a vágy a tenger, a hajó után!

– Hiszen a tengeren vagy, a hajón vagy, ha nem csalódunk – derült Suttora.

Lodola bánatosan mosolygott:

– Hát erről van éppen szó. Utas vagyok, de nem tengerész. Hej, ha én újból az lehetnék!...

Sottomarina szörnyű karjaival átölelte a sajtkészítőt.

– Igaz szívből mondod, Domenico?

– Igaz szívből.

– Hát akkor – harsogott az óriási hajómester –, hát akkor vágyad máris teljesülhet! Beveszlek az őrségbe!

– Ha a kapitány is úgy akarja – tette hozzá Suttora.

A kapitány akarta. Lodola felkerült a sóner személyzeti listájára. És ez volt az igazi gyógyszer, hatásosabb a tudós injekcióinál. Guzsik apó bablevesénél is különb! Új ember született a hajón.

– Mit szól majd az asszony, ha így meglát? – kérdezte néhány nap múltával Daniló bácsi. – Meg a gyerekeid?

– Azt nem tudom – derült Lodola –, de hogy boldog vagyok, az valóság!

Pedig olykor ugyancsak próbára tette hajónkat a Grönlandi-Jeges-tenger. És ilyenkor Lodolának is helyt kellett állnia. Váratlan szélviharok csaptak keresztül a hajón, de nem úgy ám, mint a nyári zivatar alföldes hazánkban. Bolond tenger a Jeges-tenger. Kapja magát, és Gröndlandból vihart rendel, s már itt is a vihar. Majd hetekre szóló ködtakarót kér, esetleg szélcsendet. Egyik is, másik is teljesül. Ha hóförgeteget kíván, azt a Spitzbergák elküldik, mint a Jan Mayen-szigeten is tapasztaltuk; ha jeges esőt, dermesztő

orkánt, ott a Medve-sziget, onnan teszik postára.

Ember legyen a talpán, aki szíveli az ilyesmit. Hall Pettersen szívelte, kivéve – mondom – az olyan napokat, amikor táncba kezdett a tenger, és a tánc magával ragadta a sónert is. Bezzeg Lodola! Ő akkor éledt, akkor fiatalodott, ha a *Jadran* karcsú orra átvágta a hullámokat. Ilyenkor Lodola szeme csillogott: lázas örömmel figyelte, mint vágnak át a sarki tenger hullámai pompás hajónkon.

– Fiúk, ez ám az élet! – lihegte a *Don Juan* néhai tengerésze. – Most tudom, mit vesztettem eddig!

Bizony, ember legyen a talpán, aki elbírja ennek a rideg, nyers, gyűlöletesen komor tengernek a szeszélyeit. Őszinte vagyok, én nem bírtam. Zoller is azért „csigavérezett" annyit, mert nem bírta. Néha Suttorát is azon kaptam, hogy lógatja a fejét, elmélázva néz a messzeségbe, és egy nevet suttog: Adria...

Igen, bolond tenger ez a hol „grönlandinak", hol „jegesnek", hol „északinak" nevezett tenger.

Bálnáknak, narvaloknak, fókáknak, alkáknak, kardszárnyú delfineknek való. És az olyan derék, igénytelen fickónak, mint Hall Pettersen.

És mert bolond tenger, hát tett egynéhány tréfát velünk. Ámbár Suttora feltétlen hű alattvalója lett a tanárnak, néha mégis visszabillent jósnak és az okkult tudományok fanatikus hívének.

Ma már nem tudom, mi okozta, a bizonytalanság-e, a szorongás az ismeretlentől vagy talán maga az északi sejtelmesség, amikor minden olyan dermesztően néma, kétségbeejtően félelmetes volt, nem tudom, de tény: a bolond tenger bolond tréfákat űzött velünk.

A Hűséges Fickóval való ismeretség érdekes kaland volt. Lassan arról is letettünk, hogy higgyünk Suttorának, aki azt állította: az innen-onnan előtűnő hangok a sarki világban elhaltak hangjai.

De az már igazán meglepő volt, amikor a mentőöv beleakadt Gommó csáklyájába.

Különös, általunk még nem ismert hínárfélék mezőjébe kerültünk, és mint

ahogy az már ilyenkor megtörténik, a hajó orra egyik nyaláb hínárt a másik után gyűjtötte össze. Gommó volt a soros, neki kellett a csáklyával időnként eltávolítani a hínárt.

Egyszerre csak Gommó felkiáltott:

– No né, egy mentőöv!

És már emelte is a parafa tekercset. Mentőövet találni mindig érdekes, sőt izgalmas esemény a tengerész számára. A mentőöv mindig valami tragédiáról beszél, vagy arra emlékeztet. Emlékszem, a fiumei öbölben Zollerral és a tragikus sorsú Jokkóval a megtorpedózott *Laudon* romboló egyik mentőövét találtuk meg. Valóságos regény volt az, amit akkor a mentőöv elmondott nekünk.

Ezúttal Gommó emelt ki egyet a sarki hínárból.

– Az angyalát, emberek, ide! – kiáltotta Gommó, és szaladt hátra a felépítmény felé. – Hé, kapitány úr, nézzék! Nézzék már!

Elképedve bámultunk. Még a lélegzetünk is elállt. A mentőövön, ha elmosódva, de mégis olvashatóan, a következő állott: „Mary Celeste, Livorno"!

– Akkor itt a közelben kell lennie a szigetnek – lelkesedett Sottomarina.

– Az még nem olyan biztos – szólt közbe Szevér. – Ezer mérföldekre visznek a szelek, áramlások hajóroncsokat, nemhogy egy mentőövet!

Hát bizony ez így van. Attól, hogy Gommó kihalászta a mentőövet, még nem állíthattuk, hogy a sziget és vele a *Mary Celeste* a közelben lehet.

A tanár is ezen a véleményen volt, Daniló bácsi is. Mindössze Suttora szólt közbe:

– Nem akarok az okosak dolgába beleavatkozni – szerénykedett –, de régi nóta, ha az elsüllyedt hajóról a kutatók valamit megtalálnak, az annyit jelent: a hajó tudja, hogy jövünk, és előreküldi üdvözletét! A szigetnek itt kell a közelben lennie!

Nem telt el néhány óra, amikor Hall Pettersen izgatottan kijött a parancsnoki kabinból, ahol különböző műszereit elhelyezte, és időnként megnézte azokat. Volt egy saját találmányú, úgynevezett „geolokátora",

nyilván mágneses jelzőkészüléke, ami messzebbről is feltüntette, ha valamerre nagyobb földterületet találni.

– A készülékem közeli földterületet jelez – hallottuk, amikor Daniló bácsinak izgatottan beszámolt a tapasztaltakról. – Jöjjön, kapitány, nézze meg!

Zoller jókedvűen tekintett a többiekre.

– Csigavér, alighanem a sziget lesz!

A sziget! Hát mégis megtaláljuk?!

Sottomarina nevetett:

Inkább volna valami olyan készülék, amivel megállapítanák, micsoda pofát vágtak a kalózok, amikor megindították a gépet, és a hajócsavar bedöglött.

Az ám, mi történhetett a Sundban? Mert hogy történt, nem kétséges. Igaz, az is megtörténhetett, hogy felfedezték a merényletet, és vagy kutatnak utánunk, vagy pedig már a szigeten vannak, és várják felbukkanásunkat.

– Tudjátok – mondta ki a szentenciát Guzsik apó –, a gazembereket, mint a részegeket is, külön védőangyal támogatja.

– De csak egy ideig – tette hozzá Suttora. – Azután a védőangyal a szájukra ver!

Daniló bácsi és Hall Pettersen kijött a kabinból. Mindkettőjük arca elárulta, hogy valami történhetett. Daniló bácsi hátrajött a kormányállásra.

– Barátaim, ünnepélyesen kijelenthetem, a sziget itt van a közelben.

Elővette a szócsövet, és felkiáltott a magasba.

– Hé, Gommó, ügyelj! A közelben sziget van! Hé! Gommó!

Néma csönd. Semmi válasz.

Szevér kuncogott.

– Alighanem elaludt. Gommó egy szál madzagon is elalszik! Majomember.

Jankó, indulj, s nézzetek jól körül. A magasból jobban látni. Különben is

oszlik a köd.

Hetedik napja haladtunk már akkor a sark-tengeri világűrben.

– Sajnos, az irányt nem jelzi a készülék, mindössze a közelséget – védekezett a kis tudós. – De a jelzés határozott, így van, kapitány?

– Így– bólintott megelégedetten Daniló bácsi. – A sziget a közelben van.

Sottomarina, akiben még élt a haditengerészeti regula, az a bizonyos *Don Juan*-iskola, amit Lodola oly gyakran emlegetett, megszólalt:

– Egyik szemünk a puskákon legyen, és ha kell: kézbe, és máris lőni!

– Nono – nevetett kapitányunk –, minek?

– Mert az ördög nem alszik – bólintott a mi javasemberünk, Suttora. – Sottónak igaza van.

Lodola, aki egyelőre annak a mámorában élt, hogy a hajó minden részét lelkesen tanulmányozta, közbeszólt:

– Legyünk csak óvatosak, azoktól minden kitelik. Még az is, hogy kimásznak a Sundból.

Így azután „fegyverbe" állítottuk a hajót, noha kapitányunk már az indulás után kitette a vadászkarabélyokat a kormányállás védett helyére. De most nem ártott az óvatosság. Mert ahogy távolodtunk a Sundtól – és jól eltávolodtunk –, ahogy múltak a napok, egyre inkább éreztük: még találkozunk ellenfeleinkkel. Az ilyesmit megérzi az ember.

Jankó a magasból lekiáltott:

– A köd a távolban újból sűrűsödik! Száraz sehol!

Hall Pettersen ideges lett:

– Az én készülékem bevált műszer... Mégse találtunk rá a szigetre.

Ellenben találkoztunk egy hajóval, ami igen-igen megzavart mindnyájunkat.

Szinte félve írom ide, nehogy vén fecsegőnek tartsatok, amolyan vízi Háry Jánosnak, aki kikerült a szárazra, és a derék városi polgárokat mindenféle rémhistóriákkal traktálja. De hát nem hallgathatok az esetről, mert szervesen hozzátartozik kalandos utunk befejező részéhez, a Nagy Kalandhoz. Aki nem

hiszi, ne higgye, az ilyesmihez mindenkinek joga van. Én leírom, éppen az igazság kedvéért és annak védelmében, hogy Hall Pettersen velünk volt, a tudomány kitűnő embere, aki maga is elhűlve látta azt – amit láthatott!

A hajó – mondom, félve írom ide – kísértethajó volt!

A dolog úgy kezdődött, hogy bár Daniló bácsi előre meghirdette: a köd, az az átkozott, nyálkás, idegeket tépő, szörnyű köd – oszlik. Mint hallottátok: Jankó lekiáltott az árbocmagasból, a keresztrúdról, hogy nem oszlik, sőt sűrűsödik.

Nincs az a füst, ami jobban beborított volna, mint ez a tejszínű, illékony valami.

És mi volt az érdekes? Az, hogy világosabb lett, mint volt előzőleg. Opálszínű fény borított be mindent. Akárha tejüvegen néztünk volna keresztül, megtoldva egy távoli lámpa sugárzásával.

– Légtükrözés – szólt a tanár –, távoli légtükrözés, ami idáig kihat.

Az volt? Lehet. Sőt nyilván az volt, de bizony többségünk lelkére ráült valami. Ezúttal Suttora, aki fenntartás nélkül beállt a tanár hódolójának, szerényen megjegyezte:

– Nem jó az ilyesmi, tanár úr, nem jó.

Hall Pettersen nevetett:

– Hiába, a tengerészek javíthatatlanok!

De bezzeg leesett az álla, amikor meglátta a kísértethajót! Elég gyenge szélben haladtunk akkor, minden vitorlánkat felhúztuk, és mégis alig-alig jutottunk előre.

Daniló bácsi abban a percben a következőt mondta:

– A megnyugtató csak az, hogy ezen a tájon hajó soha nem jár. Legfeljebb bálnákkal találkozhatunk.

A következő pillanatban a magasból Gommó lekiáltott a fedélzetre:

– Hahó, hajó közeledik! Oldal: kormányfél!

Ez pontosan úgy hangzott, mintha Gommó azt kiáltotta volna: Vilmos császár jön nagy kísérettel a hullámok felett. Hajó? Hihetetlen!

Szevér előrekiáltott:

– Őrség, mit látsz?!

Gelletich már válaszolt is a hajóorrból:

– Még semmit!

– Köddudát azonnal! – rendelkezett Daniló bácsi. Felbúgott a ködduda..., de válasz nem jött rá.

Gommó újból lekiáltott:

– Ügyelj, hajó kormányfélen! Öt hossz!

Az opálos fény mintha sötétedett volna. A sóner jobb oldalán nagy árnyék jelent meg. Hajó?... Igen, hajó volt.

Vitorlás hajó.

Egyárbocos, nagy testű, úgynevezett izlandi halászhajó.

Komor, fekete test – egyre csökkenő opálos fényben. A vitorlái lógtak, s mégis haladt. Eléggé hullámzott a tenger, és az izlandi úgy surrant tova, mintha tükörsima vízen evezne. Jól kivettük az árbocfákat, a kormányfelépítményt, a középrésztároló fedelét, a kötélzetről lelógó, száradó hálókat.

És négy embert, akik meredten néztek felénk.

– Hahó, honnan hová?! – kiáltott át Daniló bácsi.

De azok csak néztek ránk, és nem feleltek. Egyetlen mozdulatot sem tettek, még csak a kezüket sem emelték fel futó üdvözlésre.

A hajó egyre távolodott... végül eltűnt az opálos fényben.

Jankó furakodott közénk. A gyerek szája széle megrándult, amikor ránk nézett, megzavarodott férfiakra.

– Gommó azt mondja... azt állítja... kísértethajót láttunk.

Daniló bácsi visszafordult.

– Képtelenség – mosolygott. – Kísértetek nincsenek!

– Hát akkor mi volt azzal a hajóval? – tétovázott Hall Pettersen. Tanácstalanul bámészkodtunk, mint a gyerekek.

– Hogy hajó volt, az biztos – fontoskodott Sottomarina. – Izlandi hajó, láttam is a számát.

– Éppen csak elfelejtettek köszönni – nevetett Daniló bácsi. – És mi mindjárt kísérteteknek néztük őket.

– Ők meg bennünket tarthattak kísérteteknek. Azért álltak úgy, mintha karót nyeltek volna – jegyezte meg Zoller.

Gommó lekiáltott:

– Hé, kormányos, a köd ritkul!

Az opálszínű fény tűnőben volt. Szél támadt.

A távolból fókaugatás hangzott. Erre már kezdtünk magunkhoz térni. Ahol fókák vannak, ott szárazföld is van! A térkép szerint pedig erre szárazföld nincsen.

– Fókák! – mondtuk egyszerre.

Hall Pettersen berohant a kabinba, hogy megnézze, mit mutat az ő mágneses geolokátora.

– Madarak szállnak felettünk! – harsogta megfigyelőhelyéről Gommó. – Alkák. A közelben földnek kell lennie!

Madarak és fókák. A tengerészek régi szárazföldi hírhangjai. A tudós kikiáltott a kabin ablakán:

– A műszer földközelt jelez!

Zoller megpörgette a kormánykereket, majd visszaforgatta.

– Csigavér! Alighanem az Insel No. 2-én járhatunk!

Mindez közvetlenül azután történt, hogy a kísértethajó elhaladt mellettünk.

És a köd láthatóan oszlani kezdett.

Lodola a fővitorla behúzókötelét rakta karikába. Egy régi dalt dúdolt, még abból az időből, amikor olyan hadihajók úsztak a vízen, mint a fából épült, félig páncélozott *Don Juan:*

Hahó, Giovanni,

Ez ám az élet...

KILENCEDIK FEJEZET

Elveszett szigetek – Végre napfényben – Feltűnik az Insel No. 2 – Fegyvereket szétosztani! – A könnyű sajkások – Ott a *Mary Celeste!* – Szellemmadár – A második áldozat: „General Grant" – A szigeten – Kifosztott hajók – Jankó eltűnik, és újból előkerül – Artelli kapitány naplója – A szörnyű bűntett – Így pusztult el a *Mary Celeste* – Esik a légsúlymérő – Megint csak Jankó szemfülessége a segítségünk – Gépfegyvertűzben – Ítélt a tenger

Vannak és voltak titokzatos szigetek. Találni olyan térképet, amelyen egy bizonyos sziget jelezve van, holott az a sziget nem létezik. És akadnak térképek, amelyeken nincs feltüntetve X vagy Y sziget, pedig a sziget létezik, csak annyira „friss", hogy a térképészek még nem tüntették fel. Mindez hogyan lehetséges?

A föld él, lélegzik, mozog. Nemcsak a szerves élet, de a szervetlen is „él" a maga módján. A hegyek éppen úgy változásnak vannak kitéve, mint egy-egy fa vagy, mondjuk, egy elefánt. Csak itt az idő olyan óriási, hogy ember láthatóan nem is tudja megfigyelni ezt a változást, a hegyek öregedését, pusztulását vagy növekedését. Néha azonban gyorsabban bekövetkezik egy-egy geológiai, földélettani esemény, mint azt gondolnánk. Dél-Amerikában hetek alatt születnek hegyek – a feltörő láva segítségével. A tengeren pedig időnként felbukkan egy-egy sziget – tenger alatti rengések, gyűrődések, eróziók, vulkanikus hatások segítségével. És ahogy felbukkan egy ilyen sziget, ugyanúgy el is tűnhet. Erre nem egy példa akadt a Csendes-óceánon s a nyugat-indiai szigeteken.

Akadtak olyan szigetek, amelyek azért váltak titokzatossá, mert felfedezték őket, és mégis eltűntek. Eltűntek, mert hibásan állapították meg a helyüket, és eltűntek azért, mert – nem is léteztek! A hajósok legendái között, mesevilágában, úti élményei között nem egy ilyen sziget szerepel. Száz és száz az *eltűnt szigetek* száma a tengerészek történetében, irodalmában.

Valamikor ilyen sziget volt – egy ideig – az általatok ismert Jan Mayen is. Hall Pettersentől tudtuk meg, hogy 1607-ben Hudson, a neves hajós fedezte

fel a szigetet. Hudson nem kisebb tervet forgatott a fejében, mint azt, hogy Európából a póluson át éri el Kínát! Útja közben találta meg a világ egyik legnagyobb lávatuskóját, ezt az óriási, néhol örök jéggel borított, jégkupolával fedett sziklaszigetet. De Hudson felfedezése elfelejtődött, és a sziget újból csak akkor került elő, amikor Cornelis Jan Mayen holland bálnavadász véletlenül ráakadt. A bálnavadásznak annyira megtetszett a sziget, hogy létezését éveken át titokban tartotta, itt állította fel vadásztelepét, horgonyzó helyét, és magát a sziget urának hívatta! De mondott nekünk közelebbi példát a környező tájból Hall Pettersen. A Giles-land (Gillis-land) ugyancsak sok fejtörést okozott már a tudománynak és a hajósoknak. Giles holland tengerész jött haza 1707-ben azzal a hírrel, hogy északon mesés szigetet talált, óriási széntelepekkel. Ugyancsak ő fedezte fel a később híressé vált Fehér-szigetet is. A szigetek rákerültek a térképre, majd – megint letörülték. Többen is keresték Giles után, de nem találták. A legendás Giles-land azonban tovább kísértett, és akadtak olyan hajósok, északi vándorok, akik – látták. Majd megint eltűnt. És megint látták! Ma már tudjuk, hogy a Giles-land nem létezik, hatalmas tévedés volt, az észak csalóka tréfáinak egyike, legenda, ami a húszas évek végén foszlott szét, amikor az „Itália" léghajó utasai megfigyelték, hogy a jelzett helyen valóban nincsen semmiféle sziget. De a Fehér-sziget – Giles másik, sokat kétségbe vont felfedezése – megkerült. Nem ott, ahol feltüntette a derék hollandus egyszerű műszerei segítségével, de előkerült, méghozzá egy sarki dráma segítségével. André svéd mérnök két társával, Nils Strindberggel és Knut Fraenkellel 1897. július 10-én „Örn" (Sas) nevű léggömbjével felszállt a Medve-szigetről, hogy a légáramlással elvitesse magát a pólus fölött. A léggömb eltűnt utasaival együtt. Attól kezdve Andréról évtizedekig nem tudott senki. 1929 augusztusában a norvég Gunnar Holm kutatócsoportja találta meg André és társai holttestét – Giles Fehér-szigetén! De nemcsak a régi tragédiáról lebbent fel a takaró, és került elő egy sziget, amiben senki nem hitt már, hanem előkerült még valami: a Golf-áramlás legkeletibb ága, amiről nem tudott a tudomány! Pedig ez az áramlás hurcolta Andréékat (a léggömb lezuhanása után) egy jégtáblán a Fehér-szigetre, amit ma már André-szigetnek neveznek...

Minderről nekünk ott a *Jadran*on Hall Pettersen beszélt. Most is látom őt, amint körülüljük és hallgatjuk érdekes előadását. Még Daniló bácsi is figyelemmel leste minden szavát, holott kapitányunk nem tartozott éppenséggel azok közé, akik elbámészkodnak más ember beszédén. Hall Pettersent ugyanolyan szívesen hallgattuk, mint rajongott kapitányunkat.

– Hogyan lehetséges, hogy a szigetről, amit keresünk, eddig nem tud senki? – kérdeztük a tudóst. – Vagyis a kalózokon kívül nem tud senki?

Hall Pettersen megsimogatta kecskeszakállát, elmosolyodott.

– Azt hiszik, hogy mindenről tudunk? Hogy mindenről van feljegyzés, térkép vagy ismeret? Szerencsére nem így van. Szerencsére, mondom, mert mi lenne akkor a magamfajta emberrel? Már említettem, hogy Otto Nordenskjöld tanítványa vagyok, és az olyan emberek híve, követője, mint Nansen, Amundsen, Stanley, Byrd, Livingstone. Az ismeretlen izgat. Vannak még fehér foltok a térképeken, egyre kisebbek, de vannak!

– Értjük, tanár úr, de hát a sziget... – vetettük közbe.

– Igen, a sziget – bólintott a kis ember. – Hogyan lehetséges?! Előbb látni kell a szigetet, és reméljük mielőbb látjuk. A feltevésem az, hogy erózió következménye, de az is lehet, hogy azon a helyen pad van, annak egyik része emelkedett meg az utóbbi évtizedekben, de az is lehet, hogy az utóbbi száz évben. Végeredményben ki jár erre?... Távol a rendes hajóútvonaltól, távol minden olyan iránytól, ahol hajók közlekednek... kinek van erre keresnivalója?...

– De a kalózok – vetettük közbe.

– A kalózok! Régi elmélet: a tengeri rablók legfőbb kincse a menedékhely. Valamikor Haiti, Kuba, Jamaica szigetei voltak a flibustierek és buccanerek rejtekei. Ma már az ilyen zsiványok nem válogatósak, jó nekik a sarkköri táj is. Mint látjuk, ide szorultak. Legfeljebb a hosszú járatú tengeri madarak, bálnák, narvalok, delfinek és a vándorúton levő fókák járnak erre. Azoktól elbújhatnak a rejtekszigeteken.

– De hát – láttátok – kísértethajók is feltűnnek ezen a bolond tengeren, bár ez a találkozás néhány nappal később történt, mint Hall Pettersen tájékoztatása.

A kísértethajó felbukkanása után hallottuk meg a fókák ugatását, és láttuk meg a hajó felett elszálló alkákat, puffinusokat.

Hall Pettersen műszere, a geolokátor földet, szárazat jelzett.

De nemhiába bolond tenger az északnak ez a rideg tája. A szél csak rövid ideig tartott, majd teljesen elállt. A köd viszont, mely a hóvihar óta üldözött minket, egyre inkább tűnőben volt. Az opálszínű világosság, ez az üvegházi állapot megszűnt, és helyébe lassan-lassan egyre erősebb fény borította be a sóner fehér testét.

Napfény!

Nyár volt, legalábbis a naptár szerint, de Fär-öer óta nem láttunk napot. Az örökös világosságot felváltotta az örökös szürkeség, tompa, szomorú félhomály, sőt éjszakai sötétség.

Most végre aranyszínű sugárzás kezdte ragyogó fényével bevonni a hajót, a szerelékeket és mindenkit a fedélzeten.

Napfény!

És olyan szélcsönd, vitorlásnyelven olyan „flaute", hogy az nem is hinné, aki nem érte meg. A víz tükörsima lett, s a bibliai aranyfény egyre terjedt.

Hall Pettersen elragadtatva mutatott előre:

– Nézzék, ez az észak varázsa! Ez az, amit nem lehet elfelejteni, ami mindig hívja a magamfajta megbabonázott embert.

Lassan kibukkant a nap.

Végre messzebbre láttunk, mint a második árboc vagy a hajóorr.

Suttora ott dünnyögött közelünkben a kormánypadon:

– A jelek jók, igen jók. Kísértethajó és utána szép idő. Aranyfény. A jelek jók.

Pallada kacska lábaival a kormánykerékre mászott, és bőrredős, értelmes szemével belenézett a napba. Szegény madár. Hetek óta csüggedten bámult, és szomorú volt. Nem erre a vidékre teremtette az élet. De most, hogy ott szikrázott előtte az égen minden papagáj és minden trópusi madár fényességese, az értelmes szemek felfogták a nagy eseményt. Pallada a

középső küllőn feltornászta magát a kerékre. Onnan bámulta az előtűnő napot, és amikor úgy vélte, nincs tévedés, nincs ámítás, fejecskéjével biccentett, szárnyait szétterítette és felrikoltott. Amúgy igazi papagáj módra: krek!

– A jelek jók.

Szemünk a messzeségben a szigetet kereste. Olykor pedig hátranéztünk, hátha meglátjuk a kísértethajót. De sem a sziget, sem a hajó nem látszott.

A fókaugatás is elenyészett, sőt több madarat sem láttunk.

Mi az, az észak tovább űzi velünk tréfás játékait?!

Mi is úgy járunk majd, mint százan és százan a Giles-földdel?

Különös: kivétel nélkül mindnyájan igen jól hallottuk a fókák ugatását. És ahogy kivilágosodott – csönd lett! Csak néhol csobbant a víz, nagyobb hal vetette fel magát és zuhant vissza. Amott, legalább két hajóhossznyira, dárdák hosszú sora meredt ki a tükörsima vízből. A dárdák előrehaladtak, egyik a másik nyomában, lehetett belőlük száz is. Narvalok vándor serege haladt ott. A szájuk felső részéből kinőtt, méternél jóval hosszabb dárdát a víz színén tartották. Északkeleti irányba haladtak.

– Arra megyünk mi is – döntött Daniló bácsi. – A narval partot keres, arra lehet a sziget. Mit gondol, tanár úr?

Hall Pettersen megilletődve nézte az ő északi sugárzását.

– Helyes, kapitány. Induljunk arra. A fókák hangját is abból az irányból hallottam. De mivel indulunk, ha szabad kérdeznem? A vitorlák lógnak.

– Krantz, Gelletich, indítsátok meg a motort – rendelkezett parancsnokunk.

Mióta átestünk az Engelmannékkal lejátszódott kalandon, Gommó, Krantz és Gelletich kitanulta a segédmotor kezelését.

Így azután – hosszú idő után újból – felpöfögött hajónk mélyéből a motor.

Suttora szerint jó jel volt a kísértethajóval való találkozás. Hall Pettersen geolokátora már elég régen közeli földet jelzett. Hallottuk a fókák ugatását, és láttuk a madarakat.

És a szigetet, ahol a *Mary Celeste* gőzösnek lenni kell, és amit Hall Pettersen oly szenvedélyesen kutat velünk együtt – csak nem láttuk meg!

Hiába, bolond tenger az Északi-Jeges-tenger!

Megtréfálta már nemegyszer a hajósokat. Kit így, kit úgy.

De most már nem szidom tovább a magas északnak ezt a táját. Nem szidom, mert másnap – megláttuk a szigetet!

És megtaláltuk a *Mary Celeste* gőzöst is!

Jankó volt az árbocőr, amire különösebben nem volt szükség, de Daniló bácsi mégis úgy tartotta helyesnek, ha a keresztrúdra felmászik valaki.

– Tiszta az idő, de onnan fentről a szokásos északi légtükrözés sem olyan erős, és hát mégiscsak magasabban van a keresztrúd. Messzebbre látni.

Valóban így történt: Jankó messzebbre látott. A fedélzetről mi azt észleltük, hogy előttünk minden tükörsima, és úgy lehet, a pólusig így haladunk majd.

Jankó ellenben lekiáltott:

– Északnyugat-északon erős köd!

– Micsoda, már megint köd?! – kiáltott vissza Horváth Feri.

– Köd – intett le Jankó. – Egy nagy kupac köd!

Daniló bácsi kilépett a kabinból. Feri hozzá fordult:

– Jankó jelenti: északnyugat-északon erős ködcsoportosulást észlel.

Parancsnokunk felkapta a fejét.

– Mit? – és felkiáltott Jankóhoz: – Hé, te, figyelj rám: a köd együtt van, és nem szétterülve?

– Együtt! – kiáltott le Jankó.

Daniló bácsi lekapta sapkáját, és a levegőbe dobta.

– Hurrá! Hol a tanár úr?!

Az első pillanatban megdöbbenve néztük parancsnokunk szokatlan érzelmi kitörését.

– Csodálkoztok? – nevetett ránk. – Hát nem tudjátok, mit jelent északon

egy tömegben a köd?

Bizony azt mi még nem tudtuk.

– Szárazföldet jelent. És mivel erre a térkép szerint szárazföld nincsen, a köd csak a mi szigetünket jelezheti!

Már jött is Hall Pettersen, aki velünk a foxli lakója volt. Daniló bácsi ünnepélyesen eléje állt:

– Tanár úr, az őr jelenti a keresztrúdról: látja az Insel No. 2-t!

Hall Pettersen ezúttal nem mosolyodon el, kis kecskeszakállát sem simogatta meg. Komolyan, mély meghatódással nézett parancsnokunk szemébe. Majd reszkető, elcsukló hangon ennyit mondott:

– Kapitány úr, megengedi, hogy felmásszak az árbocra? Daniló bácsi kedélyesen bólintott.

– Ahogy óhajtja, tanár úr. Eddig is megtette, hogy felmászott, de nem kért erre engedélyt.

– Most kérek, kedves kapitány. Ugyanis az örömhír annyira gyengévé tett, hogy egyedül nem tudnék felmászni, menten lepottyannék. Jöjjön valaki velem, hogy segítsen.

– Majd én megyek önnel, tanár úr. Szevér vagy Franci, valamelyiktek adja ide a távcsövét.

Rövid idő múlva már Daniló bácsi kiáltott le:

– Fiúk, látom a sziget körvonalát!

Igen, az Insel No. 2. sziget volt előttünk!

Jankó látta meg először, ha csak köd formájában is, de az érdem az övé.

Legalább hét-nyolc tengeri mérföld távolságra lehettünk akkor a szigettől, amikor Daniló bácsi kiadta a parancsot:

– Barátaim, elérkeztünk a célhoz. Nem tudjuk, mit lelünk, mi vár ott ránk. De a feladatot, amit vállaltunk, végrehajtottuk. Lodola szerint ott a hajó, ha a sziget...

– Valóban a keresett sziget – egészítette ki Daniló bácsi szavait Suttora.

– ...valóban a *Mary Celestét* rejti – helyesbített a kapitány.

– Mert az is lehet, hogy a hajó nincs ott. Ugyanis a szigetet köd fogja körül. De mindentől függetlenül: akár ott leljük a hajót, akár nem, kedvezőtlen fogadtatásra is fel kell készülni. Ezért a következőként osztom be a sóner embereit.

Rám és Zollerre mutatott:

– Ti a kormánynál maradtok. Gommó és Gelletich a motornál, mert most már végig motorral megyünk. A többiek kivétel nélkül a hajó mellvédjei mögött helyezkednek el velem együtt.

– És velem együtt! – harsogta a kis tudós.

– Természetesen – bólintott kapitányunk – önnel együtt, tanár úr, fegyveresen. Jó, hogy a fegyvereket nem adtuk át Store Finkirke csoportjának, most nagy gondban lennénk. A hajót tehát ezennel hadiállapotba helyezem.

Daniló bácsi mindezt mosolyogva mondta, de néhányan kihúzták magukat, mereven álltak a kapitány előtt, mint annak idején – évtizedekkel ezelőtt – a hadihajók fedélzetén, amikor kihirdették a parancsot. Lodola, Sottomarina, Suttora és Guzsik apó azokban a percekben más emberekké váltak. Múltjuk emlékezetében megszólaltak a régen hallott trombiták, szívük dobbanása talán azt idézte fel bennük, amikor riadóra a fedélzeten felmorajlott az ágyúkhoz rohanó legénység rohanása. Ezek a régi, kimustrált, még fahajókat látott haditengerészek egyszeriben katonákká váltak.

– Parancsára! – pattogott Sottomarina, aki háromcsillagos haditengerész volt, négyük között a legnagyobb rangú, vagyis „boots-mansmaat", segédhajómester, amire igen büszke volt.

Ezúttal Suttora nem szólt közbe. Sottomarina kimondta, hogy „parancsára", ezzel a hadi szabályok szerint ő, aki csak „marsgast" volt (a legkisebb altiszti rang az osztrák-magyar flottánál), becsületesen hátrább állt.

– Helyes – bólintott Daniló bácsi. – A fegyvereket szétosztani!

Hej, ha láttátok volna Hall Pettersent és Jankót! Az idős tudóst és a

legfiatalabb tagját hajónknak. Olyan egyformák voltak izgalomban, szolgálatkészségben, lelkes jókedvben és bátorságban! Mind a ketten pompás gyerekek. És a többieket, Guzsik apót, Szevért, Zollert, Horváth Ferit, no meg Lodolát, aki ezen az úton ismerte fel magában, hogy valójában nem sajtkészítő ő, hanem tengerész!

– Csigavér! – nevetett Zoller mellettem a kormánynál. – Végre talán a végére érünk ennek a hideg kirándulásnak, és lassan melegebb tájakra kerülünk. Nem bánnám, pajtás, ha negyvenfokos melegben izzadnék, csak már kimondhatnám: püh, de fene meleg van!

A segédmotor egyenletesen duruzsolt alattunk. Egyetlen vitorla sem feszült karcsú hajónkon. Mögöttünk felkavart hosszú csík jelezte, hogy milyen irányból jöttünk. A fedélzeten valóban hadiállapot uralkodott. A hajóorrban állt, ült, kuporgott a hullámvédő palánk mögött Sottomarina vezényletével mindenki, a két tiszt (Szevér és Feri) ugyanúgy, mint a tudós, kivéve a motorkezelőket és Zollerral együtt engemet. Daniló bácsi az első árboc előtt állt, látcsővel a kezében, és arra nézett, amerre mindnyájan. Időnként Gommó kidugta fejét a motorházból.

– Még nem lőttök? – nevetett, és szőrös majomarcán vidám jókedv csillogott. – Odalent úgy dübörög a masina, hogy nem hallunk semmit. De ha kellünk, szóljatok.

Úgy vélem, Daniló bácsi – és a kis Hall Pettersen is – most élte át élete egyik legnagyobb élményét. A sors különös szeszélye folytán másodszor vettem részt ilyen nagy szigetkereső kalandban a *Jadran*on. Az első alkalommal az Adrián kerestük a régi, ma már elfelejtett tengeri rablók kincses szigetét... most pedig a jelenkor egyik veszedelmes kalózbandájának titkos rejtekét, bűntanyáját igyekszünk felfedni. Mióta hajó van, kalózok is vannak. A régi „flibustiers-ek" (angolul „freebootersek"), vagyis „könnyű sajkások" a régi francia, angol, holland idők kalózai voltak, akik fürge hajóikkal hol az európai, hol a nyugat-indiai vizeken tűntek fel, hogy megrohanják a kincses karavellákat, India, Afrika, Amerika értékeit kifosztó kereskedelmi hajókat. Tehát valójában a rablók a rablókat rohanták meg, és egymástól vették el, ha tudták, a távoli földrészek értékeit. De ha már megemlítjük őket, a régmúlt időkben élt tengeri rablókat, akkor illő szólni

arról is, hogy a „convoy"-t, a csoportos védelmi hajózást abban az időben a kalózok elleni védekezésül találták ki, és azt is tudni kell, hogy a kalózok is megszervezték a maguk nagyobb arányú védekezését. Ez a szervezet nem volt más, mint a „fréres de la côte" (parti testvérek) társasága, ami annyit jelentett, hogy több kalózcsoport összeállt, olykor tizenöt-húsz hajóval, hogy eredményesen tudja megtámadni és kifosztani az állami támogatást élvező kereskedelmi konvojokat. A középkor kalózai nemcsak hajókat, hanem városokat is megtámadtak. Különösen a gazdag, gyatrán védett nyugat-indiai tengerparti városok voltak kitéve a könnyű sajkások támadásának. A későbbi híres angol tengernagy, a föld második körülhajózója, Francis Drake dicsekedhetett azzal, hogy porrá égetett néhány várost Haiti, Cuba, Jamaica szigetén. És jó néhány hajót, amelyen nem angol lobogót lengetett a szél...

A *St. Vincente* bandája méltó utóda a századokkal ezelőtti flibustiereknek. Ők már feljebb szorultak, mint a Francis Drake-ek, az agavés és pálmás, mangrovés és liános buja szigetek helyett a jégvilág közelében verték fel tanyájukat. De abban egyek, hogy nem szent előttük az ember élete, sem az ember értéke. Hogy jó fogást csináljanak – elrabolnak egy egész hajót, egyszerre milliós értékeket!

Tehát mint kalandjaink is bizonyítják, vannak még flibustierek napjainkban is.

A *Jadran* egy ilyen kalóztanya felé közeledett.

Lassan-lassan kibontakozott előttünk a sűrű, tejfehér ködből maga a sziget is.

Hatalmas fekete tömeg volt, lávasziklás halmaz, de magassága nem több sehol sem tizenöt, húsz méternél. Nem egységes szigettömb, de inkább több részből álló sziklák sorozata, öblökkel, szakadozott beszögellésekkel, földnyelvekkel.

Valóságos ködköpeny terült a szigetre. Amikor belekerültünk a köpeny alá, ugyanaz az opálos fény világított, mint amikor a kísértethajóval találkoztunk.

Daniló bácsi parancsára Horváth Feri leszólt Gommóéknak:

– Egészen lassan! – Majd hozzánk fordult: – Azt üzeni az öreg, hogy

kezetek a kormányon legyen, esetleg azonnal kell a hajót fordítani. A parthoz csak akkor mehetünk, ha a csónakkal kitapogatjuk a kikötőhelyet. Esetleg aknákat helyeztek el, talán őrség is van valahol.

Mindezt halkan mondta Feri, mert Daniló bácsi – akár a Jan Mayen-i szökés esetében – elrendelte a legteljesebb csöndet. Csak a segédmotor duruzsolt, zümmögött, pöfékelt, ami bizony felért egy ócska autó köpködésével.

Előbb egy nagy sziklatömb tűnt elénk, jól kibontakozva a ködből.

Egynéhány percig azt hittük, hogy emberek néznek a sziklatömbről felénk. Sottomarináék a palánkhoz lapultak, és a mellvédre támasztották fegyvereiket.

A segédmotor olyan lassan pörgette a hajócsavart, hogy szinte méterről méterre haladtunk.

– Figyeld csak – súgta a fülembe Zoller –, amott lesnek ránk. Csigavér!

De hát már nevethettünk is. Előbb az egyik, azután a másik „ember" mozdult meg, és jó néhány méter magasságból levetette magát a tengerbe!

Valóságos szökőkút vágott fel a sziklára, amikor a súlyos test felett összecsapott a víz.

Ekkor láttam először rozmárt. Mert az embernek vélt, valóban bajuszos emberre emlékeztető (az első világháború Clemenceau nevű politikusához hasonlító) rozmár könnyen megtéveszti azt, aki először látja, különösen ha fekszik, és elsőnek a feje tűnik fel. A rózsás-barnás hatalmas testek (lehet tíz mázsa a súlyuk) dübörgő zajjaj pottyantak a tengerbe.

A rozmárszikla mögött fókák ugattak felénk, és kúszva, csúszva, rémült kapkodással igyekeztek a rozmárok után.

Alkák, csüllők, viharsirályok kaptak szárnyra és köröztek felettünk.

Minden jel arra mutatott, hogy ember nem tartózkodik a közelben.

De azért Daniló bácsi nem engedett az óvatosságból.

Ahogy elhagytuk a rozmársziklát – feltűnt egy hajó!

Oldalt dőlve, közvetlenül a partnál, sőt felfutva a partra hevert mint

ócskavas a *Mary Celeste* gőzös!

Az észak csalóka fényében, az opálszínű tükrözésben nagyobbat mutatott a valóságnál. Mert ennek a tiszta, különös fénytükrözésű levegőnek van egy igen furcsa tulajdonsága: a kutyát jegesmedvének, a jegesmedvét elefántnak növeszti meg... és ezért tűnt az elénk bukkanó, partnál megfeneklett teherhajó igen szokatlan méretű óriásgőzösnek

– A *Mary Celeste!* – szállt végig a kiáltás a sóneren.

– Hurrá, kapitány! – kiáltott hátra minden óvatosságot félretéve Sottomarina.

– Éljen! – kiáltottuk mindnyájan.

Hangunk dübörögve vágódott vissza a sziklákról, a ködből, a hajó oldaláról.

Mert ekkor már ott volt előttünk a maga teljes valóságában a *Mary Celeste*. De nemcsak a keresett gőzöst láttuk ezen a különös, alig néhány évtizede születhetett szigeten, hanem valamivel odább, általunk azonmód Kalóz-öbölnek nevezett beszögellésben egy másik hajóroncsot is. A roncsot – amikor még nem volt roncs – ugyanúgy felfuttatták a sziklákra, akár a gőzöst. Most dagály volt, úgyhogy a szigetet sokkal inkább ellepte a tenger vize, mint apálykor. Természetesen a roncsokat is. A második roncsot, így távolabbról, régibb típusú vitorlásnak véltük.

A *Mary Celeste* tehát ott volt előttünk.

Jól sejtette Daniló bácsi, hogy kalózdráma áldozata a hajó. És jól sejtette Hall Pettersen, hogy a tengernek ezen a részén sziget található. Vagyis inkább szigetszerű valami, kőtömegek halmaza, ifjú alakulás, ami ugyan nyilván valamikor létezett, azután eltűnt, elbújt a felszín alá, majd mostanában megint a külvilágra tört, hogy helyet adjon a korszerű hajósdrámáknak. Mert bizony azokban a percekben jól láttuk, hogy szörnyű drámák helye lehetett ez a szigetecske.

Daniló bácsi erősen figyelte a roncsokat. Egy lélek nem mozdult semerre, sem a sziklák között, sem a hajókon. Csak a fókák ugattak a távolból felénk, világgá kürtölve panaszukat, hogy idegenek törtek birodalmukba.

– Nem... – suttogta Daniló bácsi révetegen –, nem élnek!

– Elkéstünk – dünnyögte Sottomarina.

– Tudtam én, hogy nem élnek – dohogta Suttora.

Cezare Artelli kapitány és társai, derék tengerészek, fűtők, gépészek – nincsenek az élők között!

A *St. Vincente* kalózbandája végzett velük, talán már az első napon, avagy, ahogy embereink állították: harc árán, küzdelemben estek el.

Kapitányunk szája széle megremegett.

– Barátaim, hátha... hátha él közülük valaki! Szevér, a ködkürtöt!

Felbúgott a *Jadran* ködkürtje. Szomorú, komor, félelmetes hangja illett a környezethez. Az óriási, merő rozsdává kopott hajótest felső részén, a félrebillent kabinfolyosónál valami megmozdult. Mintha ajtócsapódást hallottunk volna, mintha lépteket...

– Valaki ott... – mutatott a felépítményre Hall Pettersen. Sottomarina felemelte fegyverét.

– Vigyázzatok!

Valahol egy vasdarab gurulhatott a hajóban, görgött, görgött, azután csattanva megállt.

Nagy, hófehér madár rebbent ki az egyik ablakon, és szállt riadtan tova.

Akkorát rikkantott, hogy valósággal megijesztette a fedélzeten kószáló Csambát.

– Izlandi sólyom! – mutatott Hall Pettersen a csapkodó szárnyakkal tovairamló madár után. – Ami az illeti, elég messzire elkószált.

Suttora, aki újabban visszavedlett a kabalák mesterévé, felmordult:

– Nem sólyom az, hanem szellemmadár! Hallottam én ilyenről nemegyszer, befészkeli magát olyan hajókra, ahol siratni kell az elpusztultakat. Ott él évekig, mint ez is. Bizony, szellemmadár ez, én tudom!

Hall Pettersen elmosolyodott:

– Nem mondom, a kísértethajó után illő, hogy szellemmadárral is

találkozzunk. A kísértethajó engem is megzavar, nem tudom letagadni, de – kedves Suttora barátom – az izlandi sólymot jól ismerem.

Suttora nem hagyta magát:

– Márpedig, tanár úr, ez szellemmadár. Én is jól ismerem. És tudja, mit jelent az, ha a magunkfajta élő láthatja? Azt jelenti, hogy a madár nagy óvatosságra inti az élőket!

Daniló bácsi megveregette hajónk népszerű „levelibékájának" a vállát.

– Most ilyesmire nem érünk rá, Suttora. Megfelelő horgonyzó-helyet kell keresnünk, hogy a *Jadran* biztonságban legyen, és hogy partra szállhassunk. Elő a mércéket, a függőónt! A motor most már a legkisebb fordulatszámmal dolgozzon! Kikötésre készülni!

Lassan bekanyarodtunk a *Mary Celeste* mögé, és most már láttuk, hogy a másik partra felfuttatott hajó nem más, mint egy régibb típusú, úgynevezett teljes vitorlázatú háromárbocos. Természetesen egyetlen árboca sem állt már, oldalán óriási rés tátongott, s mivel felénk volt dőlve, megfigyelhettük, hogy fedélzetén alig maradt valami. A felépítménynek csak nyoma volt, a fedélzeten a borítódeszkák felhasogatva, feltépve. Azt már a hajók fekvéséből észrevettük, hogy a kövek az öbölben sólyaszerűen menedékesek, és így nem volt nehéz a kalózoknak a legmagasabb dagály idején, nem túl sebes géppel (a másiknál vitorlákkal) felfuttatni a zsákmányolt hajókat, így állandó raktárakká váltak, ahonnan a *St. Vincente* időnként továbbszállította a rabolt árut, a gőzös és a háromárbocos szállítmányát.

Kis körívet csináltunk az öbölben, hogy kitapasztaljuk a mélységeket. Elkanyarodtunk a gőzös tatja mögött, majd átváltottunk a másik oldalra, ahol a tehervitorlás nagy, fekete, összezúzott teste hevert. A hajó vízbe merült farán néhány betűt láttunk, a régi név helyén: *„fax"* ... és *„ant"*.

Daniló bácsi felkiáltott:

– Szörnyűség! Hát nem ismeritek fel?! Három évvel ezelőtt hallottuk, hogy a *General Grant* Halifaxból eltűnt a viharban. Mert nem kétséges, hogy a hajóroncs a *General Grant!* Íme, így tűnt el!

Hall Pettersen felháborodva szólt:

– Jó, hogy van velem fényképezőgép. Mindent lefényképezünk, és a világ elé tárjuk a zsiványok bűnét!

Lodola óvatoskodva mondta:

– Csak minél előbb. Nehogy itt leljenek bennünket. Nekem azok a gépfegyverek nem tetszenek.

Sottomarina leintette Lodolát:

– Ha jól fogott a drótkötél, bajosan jönnek egyhamar ide. Ott leljük még őket Jan Mayenen.

Közben folyt a mérés, Szevér és Feri végezte.

– A hajók tatjánál még menedékes a kőzet, azután hirtelen mélyül! – jelentette a kapitánynak Szevér. – Alkalmas horgonyzóhely sehol nincsen. Legalábbis itt nincs.

– Lehetetlenség, hiszen rakodtak, a kalózhajó valahol kikötött!

Ekkor vette észre Jankó sasszeme azt a bejáratot, közvetlenül a vitorlás roncs mögött, aminek köszönhetjük, hogy végül is épségben jöhettünk el a szigetről.

– Ott egy csatorna van – mutatott le Jankó a keresztrúdról, mert felmászott, hogy végigtekintsen a kalózok birodalmán. – És a csatorna mögött négyzetes öböl, mint a fiumei dokk!

Az is volt: természetes dokk. A sóner mentőcsónakjával eveztünk oda, hogy megnézzük a „dokkot". Nem lehetett sokkal hosszabb, mint a *St. Vincente,* sem szélesebb, pontosan akkora, hogy a kalózgőzös hátrálva beférjen. Partján egy kis házikó állt, nyilván a *General Grant* faanyagából építve. A parton kőbe ékelt horgonyok, dúcok, sőt ugyancsak kőbe erősítve a *Mary Celeste* egyik daruja. Valóságos kis kikötő a téli jég és a mostani kőhalmaz világában. A darutól kijárt utak a gőzös és a tehervitorlás felé. Itt rakódik tehát a hondurasi ócskaság.

– Megfelelő manőverrel mi is bejutunk – intézkedett Daniló bácsi. – Farral megyünk, hogy a hajó orra a kijárat felé álljon. Különben pompás, védett hely, déli kijáróval, Grönland és a Spitzbergák irányából védve. Úgy

gondolom, kell is a védettség, mert tegnap óta igen esik a légsúlymérő, és a patentaneroid is ugyanazt mutatja.

Suttora felmutatott a magasba:

– A szellemmadár is jelez valamit. Nézzétek, int, hogy vigyázzunk!

Felettünk, igen magasan, az izlandi sólyom körözött. Hófehér tollai megvillantak a ködös fényben. Szétterített szárnya mozdulatlanul feszült, ahogy egyik kört a másik után írta le.

– Nem üzen az – nevetett a tanár –, hanem inkább azt figyeli, mit teszünk, mi lehet a tervünk.

– No, majd meglátják, kinek lesz igaza – dünnyögte Suttora, és Páliadat átrakta a válláról a kabinépítmény tetejére. – Majd...

– Kikötésre felkészülni! – vágta el Daniló bácsi Suttora morgását. – Motort igen lassan hátrafelé indítsd!

– Motort indítsd – szólt le Szevér Gommóékhoz.

– Kormánynál vigyázz! Irány: backboard!

Zollerral bólintottunk.

– Parancsára: backboard!

A *Jadran* kis ívet vett, és megindult hátrafelé. Most kötelek, kikötőrudak, pufferek s a horgony leeresztő fogantyúja volt a kezekben, nem a fegyverek. A sóner lassan hátrált.

– Kormánynál ügyelj!

A *General Grant* szörnyen megviselt teste mellett a *Jadran* mint tündöklő hattyú úszott el. Pedig már a mi hajónkon is látszott, hogy megtett egynéhány tengeri mérföldet, és részesült egynéhány sós hullámütésben.

– Motor, állj!

A madár még mindig felettünk körözött.

– Horgonyt le!

Dübörögve, zakatolva, a szerkezet karjait vadul forgatva, láncot csörgetve vágódott a *Jadran* horgonya az Artelli-sziget „dokkjának"

talajába.

Sottomarina és Jankó a partra ugrott. Kötelekkel erősítették a hajót a dúcokhoz. Azért kenderkötelekkel és nem drótsodronnyal, mert ott, ahol igen erős dagály- és apálykülönbségnek van kitéve a vízszint, csakis ezzel a ruganyos, táguló és könnyen lazítható kötélmegoldással szabad a parti kikötést végrehajtani.

A sors különös szeszélye folytán a *Jadran* sóner ott horgonyzott, ahol aljas gazemberek elpusztították a *Mary Celeste* tehergőzöst, a *General Grant* nevű amerikai háromárbocost és ennek a két hajónak nyilvánvalóan minden emberét!

– Tanár úr, partra szállhat – udvariaskodott kapitányunk. Hall Pettersen, aki már jó ideje nyugtalanul simogatta kecskeszakállát, elmosolyodott:

– Köszönöm, kapitány, de csak önnel együtt, egy időben, ha megengedi.

Jankó, Gommó, Krantz kidobták a járópadlót, úgyhogy Hall Pettersen igen rangosan léphetett ki Daniló bácsival együtt az általa Insel No. 2-nek nevezett, általunk most már végleg Artelli-szigetnek keresztelt sziklatömbökre.

Akikre a hajó leszerelése és biztonságba helyezése hárult, azok maradtak, de néhányan követtük kapitányunkat és a tanárt.

Néhány lépés után Daniló bácsi megállt. Ránézett az előttünk felmagasodó, valóban óriásnak tűnő hajótestre.

– A hajót csak megtaláltuk valahogy – mondta csüggedten –, de az embereket nem!

Mert bizony kihalt volt itt minden. Sehol semmi nyoma az emberi életnek, emberek tartózkodásának. Madarak, fókák, rozmárok vették birtokukba a szigetet... Télen pedig, a hosszú éjszakák idején, a jég ölel itt körül mindent, és a szél üvöltő nótájára bízza, hogy ne legyen csönd a halott szigeten, a halott hajók között.

Halott hajók. Mert az volt a *Mary Celeste* és az a *General Grant*. Halott hajók voltak. A tengerész számára nincs szörnyűbb látvány, mint az ilyen párta vetett, félig-meddig vízben lógó, hősi halállal pusztult hajó.

Hónapokon, éveken át szorgos kezek dolgoztak rajtuk a hajógyárban, díszítgették, csinosítgatták, majd ünnepélyes keretek között vízre bocsátották. Derék tengerészek jöttek a fedélzetükre, gépészek, fűtők a hajó mélyébe, és végül megindult a tengerek büszke vándora hullámvölgyből hullámhegyre, óceánoktól óceánokig. És akkor feltűnnek emberek, aljasok, bitangok, akik előtt nem szent a büszke hajó látványa, nem szent az otthonáért távoli vizeken küzdő tengerész élete.

Ezek előtt semmi nem szent, sem ember, sem hajó. S nem az a tengerész régi mondása: a mi kenyerünk nehéz kenyér, de szent kenyér...

Higgyétek el, barátaim, megrázó látvány volt a *Mary Celeste* és a *General Grant*.

A *Mary Celeste* félig felfutott a menedékes sziklára, tatja a vízbe merült. Az orra szétnyílt, mint a repedt fazék, oldalán sebek tátongtak. A nehéz hajóárboc úgy dőlt, vagyis inkább szakadt ki a hajótestből, hogy betörte a fedélzetet, és azzal együtt leszakította a parancsnoki híd felét és a kabinsor egyik részét.

– Szegény hajó – morgott Sottomarina –, téged is elintéztek!

A festék jóformán mindenhonnan lepattogzott. Egy sarki tél pusztítása látszott a hajó összes részein, a rozsdás testen,"a megmaradt felépítményeken.

Azon a részén, amerre megdőlt a *Mary Celeste,* létrák támaszkodtak a hajó oldalához. Lejjebb, majdnem a víz szélénél, erős állványzat épült a fedélzetig, a középső raktár szintjéig.

– Ezek ugyan jól felkészültek a kirablásra – állapította meg Daniló bácsi.

Hall Pettersen egyik fényképfelvételt a másik után kattintotta, és szinte elfeledkezett arról, hogy ő geológus. Csodálkozva mondta:

– Bámulatos, bámulatos! Ha nem látom, nem hiszem. 1930-at írunk, és ilyesmi történhet! Bámulatos! De így annál érdekesebb lesz a beszámoló a sziget felfedezéséről.

Daniló bácsi is a felfedezés és a látvány izgalmában élt.

– Úgy vélem – mondta –, hogy bizonyos rendszert kell kidolgozni. A

*General Grant*tal nem érdemes törődni, korhadt faanyag az, nem több. De a *Mary Celeste*t tüzetesen kell átvizsgálni. Hátha találunk valami nyomot. Minden részét átkutatjuk, de igen óvatosan, nagy figyelemmel. A hajó helyzete miatt nem könnyű a járás, ezért kötelek, szekercék kellenek. Két csoportra ősziünk, a régi jó szokás szerint egy steuerboard s egy backboard csoportra. Az egyiket Szevér, a másikat Franci vezeti. A tanár úr és én függetlenítődünk. Ott leszünk, ahol szükség van ránk. Tehát kezdjétek el a munkát, fiúk!

Én Horváth Ferihez kerültem, egy csoportba Jankóval, Lodolá-val, Suttorával és Gommóval. A többiek Szevérrel vizsgálták a hajót.

Velünk egy időben a tudós végigkopogtatta a szigetet, jegyzett, mért magasságot és mélységet, savakkal próbát vett, mintákat tett el, algákat, moszatokat gyűjtött. És fényképezett. Élete nagy felfedezése volt ez a sziget... és úgy hiszem, nem akadt boldogabb ember a sarkkörön belül Hall Pettersennél.

Most is rejtély előttem, hogyan tudták a kalózok úgy kitakarítani a *Mary Celeste* raktárait! Miként voltak képesek egy ilyen megdőlt, ferde helyzetben álló hajón dolgozni, nehéz, több mázsás terheket cipelni, amikor a hajó darui – a megdőlés miatt – használhatatlanok voltak. De tény: nem akadt semmi a raktárakban! Mindent kiszedtek, és mindent elszállítottak; ki tudja, hová?...

– Finom munkát végeztek – állapította meg Suttora. – Még a porszemet is elvitték.

Persze ez túlzás volt, de nem minden igazság nélkül. Valóban úgy kifosztották a hajót, hogy a londoni India-dock vagy a hamburgi St. Paulhafen rakodómunkásai se lettek volna képesek ennél „finomabb munkára".

De nemcsak a raktárakkal volt így, ó, nem. A gépház minden megmozdítható alkatrészét, a különböző szerelékeket, géprészeket kibontották, lecsavarták, elmozdították. Egy ilyen nagyméretű hajóba több kilométer hosszúságú kábeleket szerelnek be, hiszen ezeken át vezetik a szivattyúkhoz, az emelőkhöz, darukhoz, a világításhoz, a kormányhoz, a horgonygéphez az elektromosságot. Egy méter kábel nem sok, de annyit se

leltünk ép darabban! Csak a csonkok álltak ki a folyosók mennyezetén, a gépház oldalán, a kabinok úgy-ahogy megmaradt falrészeiből.

A foxli a hajóorral együtt szétvált, a horgonyhúzó szerkezet leszakadt, és átütötte a matrózszállást, de ennek ellenére nem találtunk egy épségben maradt ágyat vagy a hozzá tartozó matracot.

A backboardon épségben maradt néhány kabin üresen tátongott. Kibontottak onnan mindent, ágyakat, szekrényeket, mosdókat, polcokat, még a tükröt is! Leszerelték a tiszti kabin körülését, nem maradt mutatóba a közismert plüss-székekből egyetlen darab sem!

A kapitány kajütjében láthatólag minden összetört. Egymás hegyen-hátán feküdt a sokféle berendezés maradványa, az íróasztal, a két szekrény, az irattartó széthullt darabja.

– A pianinót nyilván előbb kiemelhették – állapította meg Feri –, még a partra futtatás előtt.

De a pianíno helyét felfedeztük. Ott állt az ággyal szemben levő falnál, a négy rögzitőcsavar helye jól látszott.

A kajütmaradványok átvizsgálásánál Daniló bácsi is jelen volt. Több fényképalbum került elő, Cezare Artelli kedves emlékei a családról, asszonyról, gyerekekről. Az egyik képen ott voltak együtt: középen a mosolyogva néző, egyenruhás családfővel, Artelli kapitánnyal.

– Szegény cimborám – nézte a képet a parancsnokunk –, te se gondoltad akkor, hogy hajóddal együtt így végezitek be az életet!

Az ilyen maradványokat gondosan félretettük, hogy majd – ha épségben szabadulunk innen – átadjuk vagy eljuttassuk a hozzátartozóknak. Főleg sok fényképet, levelet, mindenféle kedves, csakis a tengerésztől becsült kegytárgyat szedtünk össze. Ezekre nem volt szüksége a kalózoknak, itt maradtak kupacba gyűlve, szemétként.

A felső rész, a parancsnoki híd, a kormányállás, a navigációs fülke, a rádiószoba – merő rom volt. A kidőlt árboc és a vele együtt leszakadt fődaru valósággal pozdorjává törte a gőzös „agyát". Ide alig lehetett felkúszni, a lépcsők leszakadtak, a traverzek, alapépítmények mindenhol

meggörbültek, rogyadoztak.

Jankó és Szevér tornázta fel magát elsőnek, hogy mégis szemlét tartson valaki odafent.

– Van ott valami? – szólt fel Daniló bácsi.

– Van, de minden összetörve – jelentette Szevér. – A térképkötegek cafatokra tépődtek, ráadásul a sok esőtől, hótól szétmállottak.

– Hej, az a madár – nézett időnként az égre Suttora –, csak nem megy tovább!

A sólyom, Suttora „szellemmadara" egyre csak felettünk keringett.

– Hát hová menjen? – kérdeztük az öregtől. – Nincs a közelben másik sziget, a nagy útra meg nem sok kedve van elindulni.

– Nem is akar – dohogott Suttora. – Látni akarja, mi történik itt. Mert történik, megtudjátok rövidesen. Különben elmenne ez a madár. Mit neki ezer mérföld!

A madár nem ment el. Sőt a fókák is lassacskán kimásztak a távolabbi sziklákra. Egy-két hatalmas test is közéjük vegyült. Rozmárok.

– No, Jankó, ha minden jól megy, itt fókát lövünk! – biztatta a fiát Szevér. – Itt nincs tilalom. Itt most mi vagyunk az urak, az Artelli-sziget jelenlegi gazdái! Ha akarod, akár az összes fókát és rozmárt elejtheted!

Így biztatta a fiát Szevér, amikor Jankó egyszerre csak eltűnt a szemünk elől.

Jankó megbillent, megcsúszott, és máris láthatatlanná vált.

A navigációs fülke hátsó részén nyílás tátongott. Abba pottyant bele Jankó!

– Hé, gyerek! – kapott utána Suttora, akivel együtt az előbb másztunk fel ide a romtanyára. – Hé!

Suttora kezében Jankó kötött ujjasának egy darabja maradt.

Recsegés-ropogás, egy huppanás, és csend!

Már hallatszott is Jankó hangja – bár elég fátyolozottan:

– A középső pantryban vagyok. Itt minden rom. Kimászni nem tudok! Dobjatok le kötelet!

Hát bizony elég kiadósat pottyant Jankó. Két „emelettel" (két felépítménysorral) került lejjebb egy másodperc alatt, ami Gommónak is becsületére vált volna.

– Nem tört el valamid? – kiáltott le Szevér.

– Nekem nem – jött a válasz –, de volt itt néhány borosüveg, azt összelapítottam!

– Váljék egészségedre! – ordította Suttora. – Megy a kötél, kapaszkodjál!

Majd megint Jankó hangját hallottuk:

– Húzzátok!

Kis idő múlva felbukkant a gyerek pomponos sapkája, olajosbarna, vigyorgó arca, kék ujjasa. Még egy-két lendület, és újból közöttünk volt.

– A borból hozhattál volna, ha már a pantryban voltál – dohogott Suttora. – Hát akkor miért mentél oda?

Jankó kezében nem borosüveg, hanem egy táska volt.

Kicsi, négyszögletes, amolyan úri formájú irattáska. Zöldesen penészes, nyiroktól, nedvességtől megviselt, de még mindig jóképű táska.

– Ezért, ni – vigyorgott a hajósinas –, ezért a táskáért. Éppenséggel ezért. Ide nézzenek...

Átadta a táskát Szevérnek.

A magasból láttuk, hogy Hall Pettersen a kövek között mászkál, lehajol, mér, majd leül és jegyezget. A *Jadran* fedélzetén apró pötty szaladgál: Csamba. Alulról a házikótól Daniló bácsi szólt fel:

– Szevér, mi történt?

Horváth Feri kiáltott le:

– Egy táska. Jankó hozta fel a pantryból! De akkor már láttuk, mi van a táskában.

Egy körülbelül 25 x 30 centiméteres, sötétzöld színű vászonkötéses

jegyzőkönyv, olyasmi, amibe a gondos ember beírja feljegyzéseit, kiadásait, fontosabb napi események adatait.

Az első oldalon szép kaligrafikus betűk:

Notare

C. ARTELLI KAPITÁNY TULAJDONA

Artelli kapitány jegyzetei!

Úgy meredtünk a betűkre, mintha maga Artelli kapitány állna előttünk és megszólalna. Szevér tartotta kezében a könyvet, és lapozta tovább.

Megnéztük a feljegyzés legelső sorait.

Ennyi állt ottan: *„1929. szeptember 26. Livorno. Ma indulunk. Irány a norvégiai Oslo, onnan majd az amerikai partok".*

Szevér keze megrándult. Gyorsan lapozott.

Körülbelül a könyv közepén hagyta abba a bejegyzéseket Artelli kapitány.

Íme az utolsó sorok:

„Egyedül vagyok a Mary Celeste személyzetéből. Senki se él már, se Gallo, az első tisztem, se Parenzo, a fedélzetmester. Most én következem. Egyre a családomra gondolok, livornói otthonunkra, arra, hogy soha nem tudják meg az otthoniak, mi történt a hajóval és velünk, a hajó húsz emberével... "

1930. június 20.

Ez a dátum állt az utolsó sorok fölött.

Tehát Artelli élt még akkor, amikor a *Jadran* útban volt a gőzös felkutatására!

Szevér becsapta a kötetet. Betette a táskába.

– Gyerünk. Úgy hiszem, ideje, hogy átadjuk a kapitánynak. – Átölelte fiát. – Ha nem pottyansz le, sohase kerül elő. Jó, hogy velünk jöttél, Jankó. Te fedezted fel a robbanóanyagot, te találtad meg Gommóval Lodolát, most meg

Artelli feljegyzéseit!

Suttora nem állta meg:

– Nono, azért a kísértethajó is jól jött, az is számított. Ilyen esetben számít. De a madár nem tetszik nekem! Még mindig ott kering!

Daniló bácsi az első pillanatban valósággal kővé meredt, amikor átadtuk az irattáskát. Majd lelkesülten felkiáltott:

– Óriási! Nagyszerű legény vagy, Jankó! Ideje, hogy kormányos matrózzá léptessünk elő. Megérdemled. De hogy került a fedélzeti pantryba az aktatáska?

Találgattuk, hogy így, hogy úgy. A valószínűséget leginkább Feri közelítette meg:

Úgy gondolom, oda dobhatta be Artelli, amikor fenyegetett helyzetbe került.

De hát erre bajosan kapunk feleletet már.

Ti menjetek csak vissza a hajóra, és kutassatok tovább – intézkedett a parancsnokunk. – Én átnézem a naplót. Ha a tanár úr megjön, és ti is visszatértek, akkor egyeztetünk. Jankó, nem győzlek dicsérni, hogy leestél!

Suttora már nyitotta a száját, és bizonyára a kísértethajóval hozakodott volna elő, de meggondolta magát, hallgatott. Csak jelentősen felkacsintott a ködös égre, ahol a szép, fehér sólyom rótta köreit. Szegény madár, kiüldöztük várából, a *Mary Celesten* elfoglalt leshelyéről. Most nyugtalanul figyelte, mi lesz...

A légsúlymérő igen erősen zuhan – szólt utánuk kapitányunk. – Sottomarina, úgy vélem: helyes lenne a biztonsági horgonyt is lebocsátani.

– Itt, ebben a védett kuckóban?!

– Úgy van, itt. Nincsenek védett kuckók, ha Grönlandból kirázzák a szél legnagyobb zsákját!

Vérvörös napkorong vonult a horizonton, amikor összejöttünk Guzsik apó bablevese mellett a *Jadran* foxlijában.

A köd eltűnt a szigetről, és az északi nap kedvére mutogathatta csodálatos,

rendkívüli fényét, különös és szomorú sugárzását. Rendkívüli látványban is volt részünk: a nap felett, mint a téli északi fény, függönyszerű sugártömeg függött! Nyári északi fény!

– Nagy páratartalom szorult meg odafönt – mondta a tudós. – A légsúlymérő is azt jelzi, hogy jelentősebb időváltozásban lesz részünk. Szerencsére szilárd talajon állok, és nem hajón!

Lodola, aki utunk alatt megszámlálhatatlanul sok bablevest kanalazott be, elismerően bólintott Guzsik apó felé.

– Te, Guzsik, talán most még finomabb ez a leves, mint eddig! (Persze tudnotok kell, hogy a rendes hajók rendes smutjemestere a bab mellé ad ám mindenféle csodabogarat: füstölt húst, szalonnát, bőrkét, galuskát, májat. A bablevesről bármelyik tengerész megmondja, miféle viszonyok uralkodnak a hajón!)

Amikor végeztünk az étkezéssel, Daniló bácsi elővette az irattáskát.

– Azt hiszem, már várjátok, hogy elmondjam, mit találtam Artelli feljegyzései között. Sok mindent találtam. Éppen eleget arra, hogy kötél kerüljön a *St. Vincente* kalózainak nyakára! Hiszen többszörös gyilkosok! És gondolnátok, hogy valójában Engelmann közöttük a legfőbb gonosztevő?! Gondolnátok? Közöttünk volt, velünk élt, sőt a markunkban is volt, és kirepült! Várj, Suttora, várj! Most kimondom: nagy hibát követtünk el, főleg én, hogy nem hallgattunk a szavadra: minden lelkiismeret-furdalás nélkül a régi törvényt kellett volna használni – be a tengerbe vele és Scaramangával!

Suttora bólogatott:

– Lám, lám, mégiscsak igazam lett ebben az esetben is. Olvasott ember vagyok én, tudom, mit beszélek!

Daniló bácsi folytatta:

– Így kellett volna tenni. Mert ez a napló felmentené tettünket! Figyeljetek, barátaim...

A feljegyzések olasz szövegét kapitányunk időnként átfordította angolra, hogy Hall Pettersen is értse. Megdöbbentő kép tárult elénk a könyvecskéből.

A huszadik század tengeri kalózainak egyik legszörnyűbb tette! A jámbor

külsejű *St. Vincente* ócskáshajó álarca mögött aljas tengeri farkasok leselkedtek.

Annak idején a *Notare* néhány lapját kiírtam magamnak, nem is sejtve, hogy valaha szükségem lesz rá. Ez a néhány lap mintegy összegezi a hajón történt eseményeket, ha szűkszavúan is, de Cezari Artelli kapitány szavaival, ami számotokra feltétlenül érdekesebb, mintha én mondanám el. Ezért ide írom, hogy legalább így is nyoma maradjon a szerencsétlen sorsú tengerésztiszt naplójának, amit Jankó véletlen módon kerített meg.

Artelli kapitány írása gondos, szép, iskolai írás, de mégis: jó néhány szó olvashatatlan, amit annak tulajdonítottunk, hogy szörnyen nyugtalan, kimerült, megviselt, sőt megkínzott lehetett.

Ezeket a szavakat igyekeztem pótolni. Az eredeti után írtam le, nem tettem hozzá semmit, higgyétek el. Tehát ezzel a tudattal olvassátok.

„...Ahogy múlnak a napok, a hetek, sőt a hónapok, úgy érzem mindinkább, hogy okom van a lelkiismeret-furdalásra. Mindennek én vagyok az oka! Társaim jóhiszeműségem áldozatai. A legfőbb hibát ott követtem el, hogy vállalkoztam a csempészésre. Kétezer láda alkohol hatalmas tétel, és amikor Fär-öeren, egy Tórshavntól messzi öbölben átraktuk a kalmárhajóról, már éreztem, hogy hibáztam. Hogy eltereljem a figyelmet a hajóról, hogy elérjem azt a titkos helyet az amerikai parton, ahol a csempészárut kitehetem, vállalkoztam az északi útra. Olyan időben, amikor erre vállalkozni nem lett volna szabad. Hibáztam abban is, hogy mindent elmondtam már jó előre Aligieri Gallónak, első tisztemnek. Gallo fecsegő, valóságos vénasszony. De hát féltem a következményektől, kellett egy ember, akivel megosztom a titkot. Azt, hogy utasítás szerint kénytelen vagyok csempészárut is szállítani, és azt a legjobb belátásom szerint kell Amerikában partra tennem. A legjobb belátásom szerint! Ezért kellett valaki, aki megérti tépelődésem, sőt segítségemre van. Így választottam Gallót, aki kitűnő tengerész, régi kereskedelmi hajós, csak sajnos, fecsegő ember. Pedig esküvel ígérte, hogy nem mond el semmit. Gallo megszegte az esküt. Mondom: jóhiszemű voltam, így történhetett meg, hogy Oslóban többen elhagyták a hajót, megszöktek. Gallótól tudták meg, hogy miféle út vár a *Mary Celesté*re. Ezért inkább megszöktek. Csak a szökést tudtam, de az okot nem. A kalózbanda Oslóban

leskelődött, könnyű zsákmány voltunk nekik. Öt fedélzeti embert és három gépészt csempésztek fel a gőzösre. Gallo hozta őket, elfogadtam ajánlkozásukat. Köztük volt Hermann Schilling, aki néha Engelmann néven is szerepel. Akkor még nem sejtettem, hogy Schilling-Engelmann a legveszedelmesebb tengeri brávók egyike, aki csak élt a földön! Gépésznek ajánlkozott, komor, szótlan ember. Felfogadtam, mint ahogy felfogadtam az öt fedélzetit és a másik két gépészt. Bevallom, még rokonszenvesnek is találtam Schilling-Engelmann komorságát, szótlanságát. Igazi gépész, aki csak a mesterségével törődik – véltem. Annak is örültem, hogy volt közöttük egy olasz származású, aki Scaramangának nevezte magát, és azt állította, hogy Palermóban született. Azóta rájöttem, hogy olasznak olasz, de nyilván nem Scaramanga a neve, és nem palermói. Talán a kalózbanda egyik tagja sem tudja, mi a neve, mi volt az igazi neve. Ha Gallo nem fecseg, vagyis ha én nem mondok el Gallónak semmit, akkor nem következnek be az események. De Gallo fecsegett, embereim egy része megszökött, pótolni kellett őket. A kalózbanda jó prédának tartotta a hajót, amelyik eltér a szabályos útvonaltól, így fogadtam fel nyolc embert, hamis papírokkal felszerelt haramiát, közöttük a banda vezérét: Schilling-Engelmannt!

Oslóból Shetlandnek, onnan Fär-öernek tartottam, majd tovább felfelé, Jan Mayennek, hogy így kíséreljem meg elérni Labrador partjait, azt a rejtekhelyet, ahol az utasítás szerint ki kellett rakodnom. Jan Mayennél néhány napig szó szerint egy helyben topogtam. Feljegyzéseim egyik részében kitérek erre a topogásra, itt mindössze annyit említek meg, hogy valóban féltem egy bekövetkező orkántól, de még inkább attól, hogy gyanús dolgokat észleltem a hajón. Addig nem akartam a nyílt, északi Atlantikának nekivágni, míg nem bizonyosodom meg a tapasztaltakról. Sajnos, elhamarkodtam a dolgot. Mert gyanús dolgok történtek a hajón. Már Jan Mayen felé tartva észrevettem, hogy a kompasz eltér az iránytól. Korrigáltam. Erre néhány nap múlva újra észrevettem az eltérést. A rádiókészülék többször felmondta a szolgálatot, végül Boglietti, a rádiótávírász megbetegedett, és röviddel később meghalt. Ő volt az első áldozat. Akkor nem tudtam, most már tudom, megmérgezték. Az eseményekhez tartozik az is, hogy többször történt a gépházban baj, sőt

kazánrobbanás is volt. A rádiókészüléket egy ideig én kezeltem, végül senki, mert Jan Mayen után a készülék használhatatlanná vált. Ezzel sorsunk megpecsételődött, és én még mindig nem ébredtem fel. Gyanakodtam, különösnek találtam a különböző, főleg műszaki hibákat, de nem volt erőm arra, hogy visszaforduljak. Pedig éreztem a baj bekövetkezését. Gallo is érezte. Ő volt az, aki egy este megdöbbenve lépett be a kabinomba, és közölte, hogy úgy érzi: valami nincs rendjén a hajón. Különösen a gépházból Engelmannt találta gyanúsnak, a fedélzetiek közül Scaramangát. Kérdeztem, mire építi gyanúját. Határozott választ nem tudott adni, tapogatódzott. Hogy a két ember mindig suttog, meg hogy Engelmannt egyszer a navigációs fülkében találta, ahol nincs keresnivalója. Ezt én se értettem.

Kínomban és gondjaim között a muzsikához menekültem. Órákig ültem a pianínó mellett ahelyett, hogy a legénységet figyeltem volna. De talán tenni akkor se lehetett volna már. Alig egy nappal később, hogy végre elszántam magamat: eltávolodunk Jan Mayentől, megtörtént a támadás. Éppen a tiszti étkezdében ebédeltem, amikor lövésekre lettem figyelmes. De alig álltam fel, kivágódott az ajtó, és a Scaramanga nevű fickó állt a küszöbön. A második tiszt, a fiatal Fenice rá akarta vetni magát a támadóra, de golyótól találva összeesett. Fenice a lábam elé zuhant. Szégyenkezve írom ide: képtelen voltam mozdulni. Egyszerűen megbénultam. Pedig a világháborúban a flottánál, tengeralattjárón szolgáltam, és soha nem féltem. A váratlan lerohanás úgy ért, mintha leütöttek volna. Nem volt jártányi erőm. Gallo megsebesült, de élve maradt. Összesen huszonnyolcan voltunk. Ebből nyolcan a kalózokhoz tartoztak. Bigliettit már előbb megmérgezték. A támadásnál Fenice, négy fedélzeti, három gépházbeli elesett. Élve maradtunk tizenketten. Ezt a tizenkét embert a nyolc kalóz úgy tartotta sakkban fegyverével, ahogy akarta. Sajnos, engem is. Nem tudom, mi történt velem. Most is azt vizsgálom, de nem tudok feleletet adni magamnak. Azért is összegezem így a megtörténteket, hogy önmagam mulasztásait jobban lássam. Ma már nem félek, akkor féltem tőlük. Egyedül vagyok, Gallo sem él, és tudom, hogy velem is rövidesen végeznek. Amikor hatalmukba kerítették a hajót, fegyveres ellenőrzés mellett én vezényeltem tovább. Ennél nagyobb szégyent nem tudok elképzelni. De megtettem, abban a hiú

reményben, hogy hátha csoda történik, és megmenekülünk. Ide, az ismeretlen szigetre hoztuk fel a hajót. Ez a banda főhadiszállása. Előbb kiraktunk mindent, amit lehetett, pokoli hidegben, szörnyű körülmények között. Aki nem úgy dolgozott, ahogy kívánták, megkorbácsolták. Végül is a jég szorítása fenyegetett, akkor partra futtattuk a *Mary Celestét*, a *General Grant* roncsa mellé. Utána a *St. Vincente* fedélzetére vittek, itt egy raktárba zártak társaimmal együtt. Hogy a *St. Vincente* merre járt, fogalmam sincs. Többször érintettünk kikötőt, hallottuk a daruk működését, tehát a rabolt árut kirakták. De a hajó mélyén tartottak minket, és csak akkor mehettünk a fedélzetre, amikor a kalózhajó nyílt tengeren járt. Végül visszakerültünk a szigetre, 1930 májusa volt. Hazulról semmi hír. Hogyan is? Ettől kezdve egymás után hulltak az emberek. Legyengültek, nem bírták a munkát, az éhezést, a verést. A tizenkettőből hatan, végül a hatból hárman maradtunk életben. Gallo, Parenzo és én. Nem voltam kivétel. Az egyiptomi rabszolgák munkájára emlékeztető rakodásból ugyanúgy kivettem a részem, mint Fasana, a fedélzeti munkás, aki bivalyerejű volt, végül is összeesett. De most már egyedül vagyok. A *Mary Celeste* raktárai üresen tátonganak, Gallót két héttel ezelőtt Engelmann lőtte le, mert a szerencsétlen első tiszt eléje állt, és az emberiesség nevében szabadulásunkat követelte. „Nesze neked szabadulás!" – kiáltotta a kalózvezér, és belelőtt Gallóba. Most már csak Parenzo és én voltunk hátra. Parenzo öt nappal élte túl Gallót. Nem volt már jártányi ereje. Meggyónt, megáldozott. Én voltam a pap, mint ahogy erre felhatalmaz kapitányi rangom. Parenzo volt az utolsó szál, ami olasz hazámmal, családommal, tengerészbajtársaimmal összekötött. Most már ő sincs. Őt is, mint eddig mindenkit, bedobták a tengerbe. Reám is ez vár. Nincs annál megnyugtatóbb, hogy csontjaim ott pihennek majd, ami nekem annyira kedves volt: a tengerben, így záruk be a kör körülöttem, az én mulasztásomból, hibámból, Gallo könnyelműségéből és abból a kapzsiságból, hogy csempészárut kellett szállítani! Talán az a sok szenvedés, amin átmentem a hajóm tragédiája óta, felment mérhetetlen könnyelműségem alól. Hogy ezek a sorok valaha is eljutnak olyan emberek kezébe, akik leleplezik a *Mary Celeste* tragédiáját, bajosan hiszem. Sokáig élt bennem a reménység, hogy jön a segítség. Sajnos, joggal hihetik azt, hogy az északi Atlantikán az őszi viharok végeztek hajómmal".

Ennyiből áll a *Natare* lapjainak az a része, amin Artelli kapitány, leírja embereinek és hajójának szörnyű pusztulását. A napló itt ezt a dátumot viseli: 1930. június 17. Tehát alig néhány nappal előzi meg az utolsó sorokat. Nyilván vele is Engelmann végzett, az a haramia, aki heteken át velünk élt a *Jadran*on! Pokoli még elgondolni is, hogy volt idő, amikor egy levegőt szívtunk egy ilyen ember formájú fenevaddal, és amikor hajszálon múlt, hogy nem kerültünk már sokkal előbb a markukba!

– Azt hiszem – szólt Horváth Feri, amikor parancsnokunk ismertette Artelli feljegyzéseit –, azt hiszem, most a legfontosabb volna, ha mielőbb visszafordulnánk, hogy a kalózbandát leleplezhessük!

– Helyes – bólintott Daniló bácsi –, én is így hiszem. Sajnos, késve jöttünk, Artelli barátomon és társain segíteni nem lehetett. De talán nem is tudtunk volna... vagy a szigetet nem találtuk volna meg. Három komoly szerencsénk volt: hogy Lodolát elfogták, hogy a tanár úrral találkoztunk, és hogy Lodolát megtaláltuk!

Lodola csóválta a fejét.

– Mostmár szerencse, de amikor ott feküdtem az előpantryban, nem éreztem a szerencsét. Lehet, hogy ott őrizték Artelliéket is.

Daniló bácsi folytatta:

– De az indulással várni kell. Nagy a gyanúm, a tanár úr még egy-két napot szívesen időzne itt, hogy folytassa kutatómunkáját. Ráadásul, mint már mondtam, gyanús nekem a légsúlymérő zuhanása. Most én is úgy csinálok, mint szegény jó Artelli barátom Jan Mayennél. Nem mernék nekiindulni a nyílt tengernek. Tegnap óta az aneroid huszonöt fokot esett! Azóta is visszafelé megy. Ezen a tájon az ilyesmi szokatlanul nagy zuhanás!

– A második, biztonsági horgonyt letettük – szólt Sottomarina.

Az aurora polarishoz, a sarki fényhez hasonló, vörösben izzó magaslégköri fény tünemény is olyanfélét jelzett, hogy valami rövidesen történik a közelünkben.

– A madár – ismételte időnként Suttoránk –, majd a madár...

De a madár akkor már nem volt látható. Vagy elszállt valamerre, vagy

pedig befészkelt a hajóba.

A légsúlymérő erősen zuhant. A köd eltűnt, az ég vérvörösen ragyogott. A magasban pedig, úgy lehet ötven-száz kilométer magasságban, a fénytünemény függönye függött.

És a légsúlymérő már előre elmondott egyet és mást. Többek között azt, hogy igen nagyarányú légköri nyomás alakult ki. A kisebb méretű levegő ritka, könnyen elillan, gyorsan változtatja helyzetét. A nagy tömegű levegő lassú mozgású, a súlyánál fogva óriási távolságot megtesz, és a légköri feszültség különbségeit, amerre elhalad, kiegyenlíti. Minél nagyobb légrétegű levegő közeledik egy másik réteg felé, annál nagyobb a légköri nyomás. A meleg levegőnek az a természete, hogy felszáll, és helyet ad az alulról jövő hidegebb levegőnek. Gondolnátok, hogy a meleg levegő egyetlen óriási, gigászi tömbben száll fel a magasba? Pedig így van. Mégpedig azért, mert az alsó légrétegben ott közeledik, fantasztikus taszítóerővel, a hideg levegő. Ez a vihar, az orkán, a tornádó, a hurrikán, a szélvész. A tengerészek ilyenkor szokták mondani: a szél nem egy irányból, hanem mindenfelől fúj. És így is van. A felszálló meleg levegő helyére minden oldalról, köröskörül a tengeren, egy középpont felé tódul a hideg levegő, majd pedig igyekszik a meleg levegő után a magasba szállni. Ez már a viharcentrum. Bármennyire különös, de igaz: a föld forgása megpörgeti ezt a légoszlopot, egyre gyorsabban, egyre erősebben. Ezért sűrűsödik össze odafent a magasban a levegő víztartalma. Az energia, amely a nedvességet a levegőben tartotta, felszabadul. Valósággal felrobban ez a nedvesség, és a széllel együtt levágódik.

Alig tértünk pihenőre, hogy kiheverjük a sok eseményt, mászkálást, kutatást, élményt, akik még nem aludtak el és beszélgettek (mert volt mit megtárgyalni), hallottuk a távoli nagy sóhajokat. Nem a fókák, nem a rozmárok, nem is az esetleg közelben tartózkodó bálnák zaját hallottuk, hanem a Grönland felől közeledő időváltozás előszelét és a még messze-messze felmorajló tengert!

A légsúlymérő igazat mondott.

Daniló bácsinak igaza volt. Ezt a vihart itt kell bevárni.

Először csak azt éreztük, hogy egyre inkább hűl a levegő a foxliban.

Majd a szél rágyújtott közismert muzsikájára. Megpengette a köteleket, belesüvített a kabinokba, a raktárakba, ahol a fókabőrök bűzlöttek, végigsustorgott a hajó oldalán. Az üres, tátongó, mindenféle nyílásokkal teli *Mary Celeste* gigantikus hangszerláda volt az egyre erősödő szél számára.

Nagyon erős, hatalmas vihar közeledett felénk – semmitől sem fékezett útján – Grönland felől. Most tartottunk ott, hogy a melegebb levegő felszállt, és helyét a hideg légréteg igyekezett elfoglalni. A nagy süvítés, az innen-onnan fújó szél egyben azt bizonyította, hogy a viharcentrumba kerültünk.

Mindnyájan elmondhattuk: éltünk már meg egynéhány vihart künn a tengeren. Az se volt éppen kismiska, ami a *Jilland*dal elkapott a Frízpartoknál. De ez a grönlandi orkán ama emlékezetes viharok közé tartozott, amelyekről azt mondják az öreg tengerészek: ilyet még nem értem meg!

A távoli sóhajok egyre inkább távoli morajokká változtak.

Majd a távoli morajok közeli dübörgésekké fokozódtak!

Újból eltűnt a nap, eltűnt az ég távlata.

Az egyre fokozódó szél ködöt hozott. Mint a tejszerű pára, úgy borult ránk. Megint csak ott tartottunk, hogy nem láttunk semerre.

És hullani kezdett a hó.

Nem tudom, miféle havazásokat érhettek meg Scotték, Amundsenék, Nansenék a sarkokhoz közeli tájakon. Úgy vélem, ilyesfélét. Szinte eltűnt a levegő, és helyébe hó került. Csak hó volt, azt lélegeztünk, ha kitámolyogtunk a borzalmas szélben a fedélzetre, azt lapátoltuk minden helyiségből. Daniló bácsi kabinja, Guzsik konyhája, a foxli, az élelmiszerraktár, a szerszámkamra, amiből végül is Hall Pettersen lakosztálya lett, mind hóval lett tele! A legkisebb réseken, hajszálnyi repedéseken úgy dőlt be a hó, hogy elképedtünk! Ott és akkor értettem meg, micsoda hősök azok, akik az örök hó világában élnek, ott kutatnak, ott töltik be hivatásukat.

A foxli vaskályhája úgy izzott, mint előző napon alkonyatkor az ég. De szinte semmit sem ért a tüzelés.

– Nem irigylem a fókákat, nem én! – nevetett Sottomarina.

– De azokat sem, akiket elkap odakint az Atlantikán ez az orkán! – tette hozzá Suttora, és jóízűen lehajtott egy bögre rumos kávét. – Hiába, az öreg bölcs ember. Szerencse, hogy nem indultunk. No, kinek lett igaza? Nem megmondta előre a madár?

Nevettünk.

– Bolond vagy, Suttora, megmondta a légsúlymérő is, nem kellett ide madár!

Egyedül Hall Pettersen élvezte a grönlandi orkánt. Boldog volt, hogy szigetet talált, és most minden tetszett neki. Egyre a fedélzeten mászkált, a szélmérővel figyelte az orkán erősségét. Kilenc... tíz... tizenegy... tizenkettő... végül már nem is lehetett mérni!

– Gyönyörű idő! – dörzsölte kezét a jégvilág rajongója. – Igazi sarki orkán!

Két napon keresztül tartott a szél üvöltése, a tenger és a levegő félelmetes morajlása a hó sivítása.

Lassacskán kikerültünk a centrumból, az orkán déli irányba húzódott.

Derülni kezdett, és ha nem is sütött ki a nap, már messzire elláttunk. Óriási hullámhegyek omlottak, gördültek, vágtattak tova künn a tengeren. Még itt, a védett helyen, a véletlen adta természetes dokkban is táncolt a *Jadran*. Gond volt biztonságban tartani, feszültek, recsegtek a kötelek, csikorogtak, nyivákoltak a horgonyláncok.

Az orkán szélviharrá szelídült.

Így sem volt könnyű a fedélzeten ellapátolni a rengeteg havat, ami néhol másfél-két méter vastagságúra hízott. Daniló bácsi kabinját úgy eltorlaszolta a hó, hogy kapitányunkat ki kellett ásnunk, különben várhatta volna a szabadulást.

– Hát, kedves tanár úr, ne vegye sértésnek – állt Hall Petterson elé Suttora –, de ocsmány hely ez a sziget! Jöjjön közénk az Adriára, majd megmutatjuk, mi az, amikor az ember kisgatyában mászkálhat a mi szigeteinken, és időnként beugorhat a tengerbe!

Daniló bácsi nem állta meg:

– Suttora, Suttora, a kisgatyát még értem, de előttem olyat ne mondj, hogy időnként beugrasz a tengerbe!

Suttora jóízűen vigyorgott.

– Hát bizony, ami azt illeti, én nem fürödtem meg a tengerben azóta, hogy kihalásztak a *Petőfi* elsüllyedése után! A tanár úrra értettem, hogy beugorhatna nálunk a tengerbe.

– Csak már ugorhatnánk! – sóhajtotta Zoller, és mérgesen belelapátolt a hóba. – Nem jönnék ki napokig a vízből, ha száz polip is kapaszkodna belém. Pedig a polipot utálom.

– A nagyján túlvagyunk – biztatta cimboránkat Szevér. – Rövidesen megérheted.

Pedig majdnem az történt, hogy nem értük meg. Legalábbis akadtak percek, amikor arra gondoltunk: no, benne vagyunk a csapdában.

Mindez a második nap délelőttjén történt.

Megint csak Jankó volt az, aki szerencsét hozott.

Ő vette észre a hajót.

Jankó nem törődve a szél fütyülésével, a maga kedvére és szórakozására meg hát ifjúi kíváncsiságától űzve, felmászott a *Mary Celeste* fedélzetére. Ott kutatott, keresgélt, hátha lel valami fontosat, érdekeset.

Majd amikor elnézett a távolba – fekete foltot vett észre.

Annyira ritkás volt már a köd, hogy jó néhány kilométerre lehetett látni. A grönlandi párázat inkább magasan terült szét, így elvette az eget és a napot, de a tenger síkja eléggé szabad volt.

Jankó látta a foltot. Majd egy idő múlva megint odanézett. A folt nagyobb lett.

Tehát közeledett.

Hajó!

Mi a lapátolás fáradalmait hevertük védett helyen, a foxliban. Hall Pettersen valamerre elkószált, élvezve a veszett hideget, a tenger

bömbölését, a térdig érő havat.

Parancsnokunk a kajütben a hajónaplót írta.

Ekkor rohant be Jankó.

– Hajó közeledik délnyugatról! Először nem értettük.

– Mit beszélsz? Hajó? Ide? Szevér felkönyökölt a fekhelyen.

– Honnan veszed, hogy hajó?

– Láttam.

Sottomarina kidugta fejét a fedélzetre. Elnézett a messzeségbe. Nagyot rikkantott:

– Kapitány, hajó! Gőzös délnyugaton!

Valóban az volt. A füstjét is látni lehetett. Lassan, végtelenül lomhán közeledett. Úgy dobálták a hullámok, mint a Balaton vihar idején a labdát. Hol jobbra, hol balra dőlt, hol előrebukott. Okádta a füstöt, látszott, hogy veszettül erőltetik a gépet.

A hajó egyenesen a sziget felé tartott.

Akkor már egy pillanatig sem volt előttünk kétséges, hogy a *St. Vincente* az, a kalózok gőzöse. Magas, ósdi felépítménye, az árbocnak beillő kémény még a hullámok takarásában is elárulta, miféle hajó igyekszik felénk.

– No, nem megmondtam, lesz még itt meglepetés! – örvendezett Suttora. – A madár! De persze Suttorának soha nincs igaza!...

Bizony azokban a percekben nem sokat törődtünk, mit mond hajónk javasembere. Jön a *St. Vincente,* és ha ideér, nagy tánc lesz abból!

Valaki felmordult:

– Csapdában vagyunk!

– Sehogyis vagyunk! – mérgelődött Daniló bácsi, és elvette szemétől a látcsövet. – Az ő helyzete se lesz könnyű. Sotto, azonnal szétosztani a fegyvereket! Ha megkísérlik a partraszállást, tüzelünk. Egyelőre a *Jadran*t elhagyjuk, a gőzös roncsai között keresünk fedezéket. Onnan különben is megfelelőbben ellenőrizhetjük az öblöt. Bár nem tudom, mit akarnak, ilyen szörnyű hullámzásban nem lehet csónakba szállni...

– De az öbölbe bejöhetnek... – sápadozott Lodola.

– Az öbölbe? – merengett parancsnokunk. – Még azt se igen hiszem. Óriási a szél nyomása, fordulni lehetetlenség, márpedig akkor a roncshoz vágódnának!

Suttora mondta ki ezúttal is a szentenciát:

– A bitangok mindent mernek, és minden sikerülhet nekik!

Jankó és Sottomarina cipelte ki a fegyvereket, a lőszeresládikókat.

Hall Pettersen is előkerült. Ő is meglátta a közeledő hajót.

– Hamarább kijavították a csavarhibát, mint sejtettük – mondta elkomorodva. – De hát emberükre találtak bennünk, kapitány! Ide az egyik puskát!

Aki azt a hajót vezette, látszott, hogy merész ember. Lelőhetett gondolkozás nélkül embereket, de ugyanakkor önmagát se féltette. A sovány Engelmann vagy a kövér Bumpus irányította a *St. Vincenté*t, mindegy: nem volt nekik drága az életük.

– Ezeket a düh, a bosszú vezeti – mondta Hall Pettersen, amikor megindultunk a hajóroncs felé. – Útközben kapta el őket az orkán, így annak se lett volna értelme, ha visszafordulnak. Most pedig láthatják azt is, hogy itt vagyunk. A sóner árboca messzire mutat.

Ahogyan mi egyre inkább láttuk őket, ugyanúgy ők is bennünket.

A *Mary Celeste* széltakarásában álltunk, pompásan láttunk mindent a közeledő hajón. Ahány látcső csak volt, mind a gőzös felé irányítottuk. A zúgva, bőgve tovagördülő hullámhegyek között valóságos kísértettáncot járt a kalózhajó. De közeledett. Valóban a bosszú hozhatta ezeket ide. Felfedeztük a titkukat, megtaláltuk a szigetet. Megtaláltunk két hajóroncsot, valamikori büszke tengerjárókat. Most már a világ elé tárhatjuk, hogy a *St. Vincente* kalózhajó, és akik rajta élnek, kalózok!

A fütyülve, üvöltve tovaszáguldó szél iránya pontosan észak-déli volt. Párhuzamos a sziget partjával és a *Jadran* kikötőhelyének bejárójával. A kalózhajó délnyugatról közeledett, tehát félig az orrával, félig az oldalával kapta a szél, de főleg a hullámok ütéseit. Már többször említettem, hogy

ennek a vízi ócskaságnak igen magas oldalrésze volt. Most ez a magas oldalrész időnként eltűnt a hajóorral együtt a hullámokban! Csak a felépítmény, a parancsnoki híd, no meg az irgalmatlanul égnek meredő, antik kémény látszott. Amikor pedig kiszaladt a hullámhegy a hajó alól, mint valami ősszörny emelkedett fel a hajóorr, a fedélzetről ömlött a víz, és szinte hallottuk, amint felnyög a hajó.

Daniló bácsi csodálkozva mondta:

– Nem hittem volna, hogy egy ilyen vízi tragacs ekkora ütéseket és ilyen merítgetést kibír!

Mondom, a látcső közel hozta a hajót, Most már kivettük a hídon, a második kabinsor folyosóján tartózkodó emberek arcát is.

– Az ottan Bumpus! – mutatta Lodola, akit mindnyájunknál inkább nyugtalanított a hajó közeledése. – Hogy pusztulna el a zsivány!

Szevér is felkiáltott:

– Ott áll Engelmann Bumpus mögött, és felénk látcsövez! Nézzétek!

Horváth Feri Zoller kezébe nyomta a látcsövét.

– Fiúk, nézzétek, most Bumpus mellé lépett – Zanetta!

Igen, valóban ő volt az, növendékéveink utált, megvetett alakja.

– A kabinsornál többedmagával Scaramanga áll! Tehát mindnyájan megvannak. Senki se hiányzik.

És jönnek. Ha küzdve, ha dülöngélve, vizet nyelve, megfürödve is, de jönnek. Daniló bácsi ránk nézett.

– Barátaim, most már ideje elhelyezkedni. Nem kétséges, azt tervezik, hogy bejönnek az öbölbe. Tehát álljunk fel. A bódéhoz négyemberes Sottomarina. Ide a roncshoz, a rakodóállvány védelmébe velem együtt mindenki, így, amennyire lehet, sakkban tartjuk az öblöt! Azonnal lövünk, bárki is megkísérli a partraszállást! De lövünk akkor is, ha a hajó beér az öbölbe!

Jankó szeme lázban csillogott.

– Máris lőhetnénk, hadd tudják meg, hogy nem ijedünk meg tőlük!

Daniló bácsi hangja ezúttal keményen csengett:

– Ahogy mondtam, úgy lesz!

Suttora nem állta meg, hogy kimondja:

– Lám csak, a madár!

Sottomarina intett Szevérnek, Zollernak, Gommónak, Lodolának:

– Velem jöttök. A bódé mögött állunk fel.

A hajó annyira közel volt már, hogy szabad szemmel is kivehettük az embereket.

Láttuk, amint Bumpus kihajol a parancsnoki híd nyitott részén, és kutatva figyel felénk. Jól kihasználtuk a takarásokat, láthatatlanok lehettünk. És ezt igazolta a következő percek eseménye is.

A hajó délnyugati irányhelyzetből oldalt fordult, és dél-észak irányt vett fel. Vagyis egyenesen ráment a szélre, ami annyit jelentett, hogy párhuzamos helyzetbe került velünk. Ugyanakkor a parancsnoki hídról és az alsó kabinsor külső folyosójáról fények sora villant, füst támadt, éles csattanások hasítottak a hullámok, a szél zajába.

Gépfegyvertűzzel árasztották el a partot, és úgy vettük észre, hogy a *Jadran*t is!

– Fedezd magad! – hallottuk mögöttünk, a kunyhó mellől Sottomarina mély hangját.

Két gépfegyver okádta felénk az acélgolyókat.

– Lőjünk mi is! – könyörgött Jankó.

– Nem! – csattant parancsnokunk hangja. – Nem áruljuk el magunkat, hol vagyunk! De a hajónkat féltem! A bitangok!

Az egyik gépfegyver tüze a sónerra irányult. Olykor kopogást hallottunk, forgácsok pattogtak. De igen nehéz lehetett a célzás a bukdácsoló hajóról, és mintha jóval több lett volna a ropogás, mint a találat.

– Nem szállnak partra! – állapította meg Feri. – Nézze, Daniló bácsi: már túl vannak az öböl bejáróján!

Zanetta és Bumpus, majd a melléjük álló Engelmann összebújva

tanakodott. Igen ingatag valami lehetett a parancsnoki híd szélső része, mert mind a három alak erősen kapaszkodott a tartókba. Engelmann egyre a *Mary Celeste* felé mutatott.

– Észrevettek! – nézett a hajó után parancsnokunk. – Ez a hely azonban igen jó. A fő az, ha ránk lőnek, már le is bukjunk a gerendák alá. Mert rövidesen visszatérnek.

A hajó továbbhaladt, de láttuk, hogy már fordul is. A szigettől távolodva kanyarodott ki a tengerre, lehetőleg nagy ívben, hogy minél inkább megtartsa úszó helyzetét.

– Még egy sorozat, és akkor megkísérlik a partraszállást – mondta Daniló bácsi.

– Szeretik a tiszta munkát – morgott Suttora –, de hát nekünk is lesz néhány szavunk hozzájuk!

A *St. Vincente,* ahogy visszafordult, annyira megbillent, hogy a szél felőli oldalát lenyomták a hullámok. A hajó fara megemelkedett, orra előrebillent.

Percekig maradt ebben a helyzetben.

Daniló bácsiból az örök tengerész, a hajót féltő szákember szólt:

– Esztelen banda! Így bánni egy hajóval! Még egy ilyen manőver, és a víz alá kerülnek!

– Bár már látnánk! – mondtuk szinte egyszerre. Sottomarina a bódétól hozzánk kiáltott:

– Kapitány, ezt csinálja a kalózok után! A legszebb csavar, ami létezik. Nem ijedős népek!

Lassan, mint a felébredő ember, tápászkodni kezdett a hullámokból a *St. Vincente.* Tonnaszámra ömlött fedélzetéről a tajtékos víz. Felegyenesedett, és újból megindult az öböl felé. Iránya így észak-dél volt. Helyzete most talán még rosszabb volt, mint amikor szembejött a hullámokkal. A tatot (hajófart) a hátulról jövő, legalább tíz-tizenkét méter magas, de ennél sokkal magasabbra feltörő hullámok ostromolták! Hol felemelték a tatot, hol lenyomták azt, és olyankor egy-egy óriási hullám rávágódott a hajóra.

– Elszánt düh vezeti őket – állapította meg újból Hall Pettersen. – Ezek

nem törődnek mással, csak azzal, hogy végezzenek velünk!

A *St. Vincente* egy magasságba került az öböllel.

A két gépfegyver újból megszólalt. Steuerboardról backboardra vitték át.

Úgy kopogott a *Mary Celeste* oldalán a golyók serege, mint a jégeső.

– Szegény hajó, még ezt is kibírod! – hallottam mögöttem Horváth Ferit, amikor lebújtunk a gerendák között.

A *Jadranon* nagyot csattant az egyik kajütablak, és pengve vágódott a magasba az árbocmerevítő sodronyok egyike. A házikó mögül Sottomarina ordított:

– Corpo di bacco! Feküdni! Átvágnak a golyók!

– Daniló bácsi, lőjünk! – könyörgött Jankó.

Parancsnokunk hangja nyugodtan csengett, bár ő is inkább feküdt, mint kuporgott a rakodóállvány derékvastag gerendái között:

– Nem! Még nem.!

Percekig egyhuzamban szóltak a kalózok gépfegyverei, majd lassan elhalt a kattogás. A *St. Vincente,* alig lejjebb az öböl szélétől, újabb manőverbe fogott.

Fordulni készült.

– Még mindig nem volt elég az ijesztgetés – tápászkodott fel egy kicsit Horváth Feri –, vagy most készülnek az öbölbe.

Elővettük a látcsöveket.

Sottomarináék is kikukucskáltak a bódé falai mögül.

A *St. Vincente* tatja újból mélyen megmerült. Szinte láttam a hajó kormányosait, mint küzdhetnek a kerékkel, az ósdi készülék régi szerszámával, hogy előbb oldalt, majd megint szélbe fordítsák a gőzöst.

Körülöttük forrt, kavargott a tenger vize.

A kalózhajó lassan fordult, majd párhuzamos helyzetbe került a hullámokkal.

Egyre nagyobb figyelemmel néztük a történendőket.

A hajó előbb lee-oldalra (szél alá) billent, majd nehézkesen feltápászkodott, és dőlni kezdett a szél, a luv-oldal felé.

– Most!... Most! – lihegte Daniló bácsi, és olyan sápadt volt, mint a kréta.

Ilyennek még nem láttam soha parancsnokunk arcát, holott voltunk már egynéhányszor együtt kritikus helyzetben.

Most!

Igen, most következett be az a veszélyes helyzet, amit a jó kapitánynak előre kell látnia. De az a kapitány olyan ember legyen, aki csak a hajóval törődik, és semmi mással. Engelmannék mással törődtek.

A *St. Vincente* teljes oldalfelületével a szél irányába, tehát párhuzamosan a hullámokra dőlt. Ugyanakkor az óriási hullámok egyike kiszaladt alóla.

A hajó megbukott, mint az örvénybe került fadarab!

Akkor már a többiek mind ott álltak körülöttünk. Sottomarina, Zoller, Szevér, Lodola.

Daniló bácsi sápadt arca színesedni kezdett.

– Tanár úr, figyeljen! – törte meg a bámulat csendjét Sottomarina. – Ilyesmit nem láthat a jegesmedvék között!

– Sejtettem, hogy ez következik – mondta most már megszokott nyugodtságával kapitányunk.

A következő óriáshullám nem a gőzös oldalát érte, nem a hajó hasa alá gördült, hanem – a megbukott oldalhelyzet miatt – rádőlt a fedélzetre.

Hogy az ócskaságot jól építették valamikor, azt most tapasztaltuk. Már azt hittük, abban a pillanatban feldől... és nem dőlt fel.

Féloldalasan maradt, de még nem dőlt fel!

– Vége van! Befellegzett! – kiabáltuk összevissza a felszabadulás mámorában.

– Nincsen ennél szebb látvány! – lelkesedett Guzsik apó.

– A madár! – dünnyögte Suttora. – Bezzeg, ha én mondok valamit...

– Csigavér! – füttyentett Zoller.

– Várjuk csak a végét – ijedezett még Lodola, akit keserves emlékek fűztek a kalózokhoz.

Gomolygó, koromfekete füst és utána hófehér gőz vágódott ki a kéményen, majd az egész középrészen.

A hullámok bömbölése és a szél süvítése közepette is hallottuk a detonációt. Felrobbant a kazánház!

Megbénult a hajó. Elvesztette jártányi erejét.

A fedélzetre zúduló tengervíz betörhette a gépház fedelét, s a megvadult víztömeg elárasztotta a kazánokat. A kazánok felrobbantak. A gép megállt.

A *St. Vincente* attól a pillanattól kezdve tehetetlen parafa dugóvá vált!

Oldalasan sodorták a hullámok, és egyre inkább a sérült oldal felé nyomták.

A látcsövekkel követni tudtuk a fedélzeti eseményeket. Néhány ember a csónakokhoz rohant, vagyis inkább mászott, odaküzdötte magát. De hát a csónakok helyzete a megdőlt hajón már olyan volt, hogy nem boldogultak a leeresztőkkel. Különben is: nem lehetett a világnak az a mentőcsónakja, amelyik ekkora hullámzásban pozdorjává nem zúzódik a hajó oldalfalán.

– Na, szegény négerem, Johnny! – sajnálkozott Lodola. – Mondtam már, fűtő volt...

A hajóorr, a foxli már eltűnt, többé nem látta a napvilágot.

Ugyanakkor a tat egyre inkább emelkedett. Ez jelzi a süllyedő hajóknál, hogy közeledik az utolsó sóhaj.

Bumpus és Engelmann, valamint Zanetta és Scaramanga eltűnt a fedélzetről. Rövid idő múlva alakok bukkantak fel újból. A hajó kézidaruja egy úgynevezett „catamaran"-t, amerikai hajókon használt tutajféle készséget emelt fel. A catamaran ide-oda csapódott a darun, majd leszakadt, és eltűnt a gőzös hasa alatt, a hullámok között.

Suttora tölcsért csinált a tenyeréből, úgy kiáltotta:

– Hahó, kár erőlködni! Már a pokol kapujában álltok!

A gőzös fara egyre inkább emelkedett. A kormánylapát meredeken kiállt.

Ugyanakkor az előrészből mind kevesebb látszott. Végül felbukkant a hajócsavar.

– Most – suttogta még Hall Pettersen is.

A *St. Vincente* meredeken előrebukott. Előbb a felépítmény, a kémény és a gépházfedélzet tűnt el, majd a tatfedélzet következett.

Előbb egy hajó úszott még amott, most nem lehetett mást látni, mint morajló, tovaszáguldó hullámokat.

Ítélt a tenger!

Eltűnt a kalózhajó, és vele együtt eltűnt örökre az életből a gyilkos banda. Engelmann, Bumpus, Scaramanga és társaik. Ott vesztek el, ahol minden szánakozás nélkül embereket, derék és kitűnő tengerészeket pusztítottak el, mint Suttora mondta később: a meggyilkoltak szellemei hívták a mélybe őket. És velük veszett Zanetta, az a társunk, aki fiatal korában kivívta maga ellen a tengerészakadémián utálatunkat. Már akkor megmutatta, hogy kalózok közé való. Egy embert sajnáltunk, akit nem is ismertünk, Johnnyt, a néger fűtőt. Megértettük Lodolát, hogy könnyet ejtett érte.

Igen, barátaim, ítélt a tenger!...

Nagy utat bejártunk, elmondhatjuk. A büszke *Jadran* megbirkózott az Atlantika hullámaival és az Északi-Jeges-tenger hóförgeteges szelével. Megtaláltuk a *Mary Celeste* gőzöst, és felfedtük a kalózok bűnét. És találtunk egy szigetet, amit mi (a *Jadran* hajósai) Artelli-szigetnek hívunk. A kapitány naplóját Livornóban adtuk át a tengerészeti hatóságnak, a felvett jegyzőkönyvvel és a fényképekkel együtt. Itt már nem volt teljes a hajónk létszáma. Hiányzott Lodola, akit jövet kitettünk Tórshavnban. Ugyanúgy, mint a néger fűtőt, minket is megkönnyezett a valamikori tengerész, aki – mégis visszament sajtkészítőnek. Hiányzott a kis tudós, akit Jan Mayenen búcsúztattunk el. Innen röpítette Nils Juel világgá, mit találtunk az északi szélesség 72° és a nyugati hosszúság 11°-án. És hiányzott Horváth Feri, akit a szíve elszólított a sóner fedélzetéről. Klaas bácsiék Pampus straati háza

lesz már ezentúl régi cimborám szárazföldi otthona. „De ha a Csendes-óceánra mennénk, szólíthatlak-e?" kérdezte a búcsú pillanatában Daniló bácsi Ferit. – „Szólíthat!" – nevetett, és megrázták egymás kezét. – „Mert még az is megtörténhet, hogy eljutunk oda, és arról az útról te se hiányozhatnál" – tette hozzá parancsnokunk. Mosolyogtunk ezen a kijelentésen, mégis úgy éreztük: miért ne?! Miért ne juthatna el a *Jadran* a legkékebb tengerek legszebbjére, ha Daniló bácsi úgy akarja?... Mert Daniló bácsi, mint tapasztaltátok, a váratlan meglepetések embere. A *Mary Celestére,* is úgy csapott rá, mint héja az egérre. De jól megfogta, igaz-e?!... Livornóban azzal az érzéssel engedtük le a vitorlákat, hogy nem adnánk oda semmi pénzért azt, amit átéltünk. De egyvalakit szívből sajnáltunk: Palladát, az okos papagájt. Akkor pusztult el, amikor a kalózok gépfegyvertűzzel árasztották el a partot. A foxliba bevágódó golyók egyike ölte meg a sóner kedvencét. Ott temettük el a szigeten, két szikla közötti részben. Ti is tudjátok, Pallada tengerész volt. És illett, hogy úgy búcsúzzunk tőle, mint tengerésztől. Suttora azóta is kókadtan járkál, és egyre azt várja, hogy vállára száll a madara. Akár hiszitek, akár nem, mintha Csamba is keresné szárnyas barátját... De hát minden út véget ér egyszer, így tanultuk a tengeren. Most partra szállunk. Meglengetjük a kendőnket arrafelé, ahonnan jöttünk. Mert tudjuk, hogy: vár a tenger!

Függelék

KIS TENGERÉSZLEXIKON

AGGREGÁTOR: benzinmotorral hajtott áramfejlesztő. Hajókon különösen a távírókészülékeket működtetik vele (szikratávírót, rádió adó- és vevőkészüléket), különösen vihar idején, amikor a hajó központi áramfejlesztője bármikor felmondhatja a szolgálatot.

ALAMINOS: Antonio de (született Sevillában, 1480-ban): korának egyik legnagyobb és legkitűnőbb navigátora volt. Abban az időben a navigátor volt tulajdonképpeni irányítója a hajónak és a több hajóból álló flottillának. A kapitány és a flottát vagy flottillát parancsnokló admirális csak a rendre, a fegyelemre, a kijelölt irány betartására ügyelt fel, de a tényleges irányítás a navigátor kötelessége és feladata volt. Kolumbus és Magellán, mint önálló cél kijelölői, egy személyben navigátorok is voltak. Alaminos (Kolumbusz és Magellán kortársa) Ponce de Leon spanyol kormányzó-admirális nyugat-indiai flottájának volt navigátora, és nevéhez fűződik a Golf-áram felfedezése (1513-ban).

ALBATROSZ: a tengerészek madara, a viharmadarak rendjébe, a hojszafélék családjába tartozik. Igen nagy, erőteljes testű, s egyben a leghosszabb szárnyú madár. Igazi tengeri madár. Főleg a déli féltekén honos, de látni belőle északon is, főleg a Fär-öeren, a Spitzbergákon, Jan Mayenen. Akkor érzi magát a legjobban, ha sivító széllel száll szembe, és tarajos hullámok felett repülhet. Sok babona fűződik az albatroszokhoz, különösen ismert állítás, hogy ha sok albatrosz kering a hajó körül, akkor az rövidesen elsüllyed. Coleridge angol költő híres tengerész-balladájában („A vén tengerész") a hős megöl egy albatroszt, és a hajó tragédiájának (így tartják a tengerésztársak) a megölt madár lesz az okozója. Ez is egy változat a sok albatrosz-legenda közül.

ALKÁK: tengeri madarak, a rideg északi tájak lakói. Közéjük tartoznak a lundák, a lumnák, az alkabukók és a ma már kiveszett óriási alkák.

Hajósaink a Fär-öertől kezdve, fel az Artelli-szigetig mindenütt találkoztak alkafélékkel, különösen lundákkal és lumnákkal, a szigeteken levő „madárhegyek" lakóival.

AMSZTERDAM: Hollandia második, közel egymillió lakosú nagy kikötője, Előkikötője Ijmuiden, innen vezet a Nordsee-Canal csatorna Amszterdamba. „C", „P", „D" jelű kikötő. Amszterdamban találkoztak össze a *Jadran* régi hajósai.

ARKTISZ: az Északi-sarkvidék görög eredetű neve. Az arktisz medvét jelent, és mivel a sarkvidék a Nagymedve csillagzat alatt fekszik, a tudomány Arktisznak nevezte el az Északi-sarkvidéket.

ATLANTI-ÓCEÁN: Európa, Amerika, Afrika és a két jeges-tenger között elterülő világtenger. Területe 106 millió négyzetkilométer. Legnagyobb mélysége a Puerto Rico-árok: 9219 méter. Fő árama az Európa éghajlatára döntő hatású Golf-áram. Igen érdekes része az Atlanti-vonal mentén látható vulkán-szigetek sora: a régi hajósok pihenőhelyei az Azori, Ascencion, Tristan da Cunha szigetek, valamint az északi Atlantika szigetvilága, Shetland és Fär-öer szigetek, ahol a *Jadran* utasai is jártak.

ATLAS-ECHOLOT: az akusztikus mélységmérők közül a legjobban elterjedt. Közel tízféle típusa van, de mindegyik a hang visszaverődésének elvén működik. A hangot a hajófenékben elhelyezett villamos kalapács idézi elő, a tengerfenékről visszaverődő hangot mikrofonkészülék fogja fel. A visszhanghullám a vevőkörben (a mikrofon útján) áramot kelt, amely megerősödve kerül a navigációs fülkében levő készülékbe. A készülék skáláján felvillanó fény mutatja a lemért mélységet. Ilyen Atlas-echolot készülékkel volt felszerelve a *Jilland* vontató is.

AXIOMETER: kormányhelyzet-mutató, egyike a legfontosabb jelzőkészülékeknek. A parancsnoki hídon állandóan mutatja a kormánylapát helyzetét, vagyis a kormány állását. Nagyjából a gépvezénylőhöz hasonlóan működik, adókészülékét a lapátszerkezet mozgatja.

BELSŐ KIKÖTŐ, KÜLSŐ KIKÖTŐ: a legtöbb tengeri kikötőt így

építették meg. A külső kikötő nem más, mint az állandó széljárástól egy igen hosszúra épült mólóval védett terület. Ide a legtöbb esetben éjjel is bejöhetnek a hajók. A belső kikötő a tulajdonképpeni kikötő, raktárakkal, javítóműhelyekkel, dokkokkal, kikötőpartokkal, ahová a szabályok szerint naplemente után teherhajók nem mehetnek be.

BERMUDA-VITORLÁZAT: ha a sónereknek igen magas árbocuk van (nem ritkán 30-35 méter is!), és a magasba szökő vitorlákról hiányzik a felső rúd, a „gaff", ezt hívjuk bermuda-vitorlázatnak. Pontosan olyan, mint a balatoni jachtok „marconi-vitorlázat"-a. A *Jadran* gaffos sóner volt, tehát régi típusú. A mai sónerek java bermudai hord.

„C", „P", „D": a nemzetközi tengeri térképeken, a tengerészszakkönyvekben a „C" jelzés azt jelenti, hogy a kikötő szenelőállomással rendelkezik, a „P" az olajfelvevőt és a „D" jel a dokkoló állomást jelzi.

CARGO-LINER: az a teherhajó, amelyik menetrend szerint állandóan ugyanazon az útvonalon közlekedik. (Lásd még „Tramphajó" alatt is.)

CATAMARAN: mentőtutaj, főleg az amerikai tengerészeinél van használatban. Előnyük, hogy nem süllyedhetnek el, hátrányuk, hogy igen alacsonyak, és a hullámok könnyen lesodorják a mentőtutaj utasait. A catamarant úgy szerkesztették, hogy két oldalán hosszú, légmentes csőtartályt, vagyis úszóműt helyeztek el megfelelő keresztpántokkal, míg a csőtartályokra került maga a tutajfedélzet, a tartózkodó hely. Ezeknek a mentőtutajoknak a mérete különböző: egyesek 2x4 méter alapterületűek, mások 5x8 méteresek. A második világháború idején az amerikai haditengerészet és hajózás gumiból készült, felfújható mentőtutajokat használt. A mentőtutajokat is daruval engedik le a fedélzetről, mint a mentőcsónakokat. Előnyük a csónakokkal szemben az olcsóságuk, de nem jobbak azoknál. Mint láttátok, a süllyedő *Sí. Vincente* kalózhajó emberei is ilyen catamarannal kísérleteztek.

CETEK: földünk jelenében és múltjában is a legnagyobb emlősök! A cetek rendjét a tudomány két alrendre osztja: I. *fogascetekre* (ide tartoznak: a delfinfélék, a fehér delfinformák, a narválok, a fizéterfélék, a

csőrös cetformák, a kétfogú cetek, a busafejű cetformák, az óriási ámbrás cetek); II. *szilászcetekre,* mint a csukabálnák, a barázdás bálnák, az óriás bálnák, a délsarki bálnák, a hosszúszárnyú bálnák, valamint a– sima bálnafélékre, mint amilyen a grönlandi bálna, a déli bálna. Tehát amikor azt mondjuk: *bálna,* a nevet nem minden esetben használjuk jól, mert bálnákon csakis a szilásceteket érthetjük, de például nem az ámbrás cetet, mert az nem bálna, hanem a fogascetek alrendjébe tartozik. A cetek minden nagy tengerben föllelhetők, de a legtöbb mégis a sarki tengerek vizeiben él. Egyedüli kivétel a nagy ámbrás cet, amelyik főleg az egyenlítő táján tartózkodik. Természetesen ez a megállapítás csak a fizéterfélékre és a bálnákra vonatkozik, nem a delfinekre és a narválokra, amelyek között vannak kifejezetten melegtengeri lakók is.

CLERMONT: az első gőzhajó. Fulton építette 1806-ban, hossza 30 méter, vízkiszorítása 150 tonna volt. Húsz lóerős gépe lapátkerekeket forgatott. (Lásd „Fulton" és a „Gőzhajózás története" címek alatt is.)

CREW: nemzetközileg elfogadott angol kifejezés, annyi mint „legénységi szállás". Tehát nagyobb hely, mint a „kabin" vagy „kajüt". Többnyire a hajók középrészén levő szállást hívják crew-nak.

CURACAO: névre keresztelték azt a 438 tonnás kerekes gőzöst, amely a hajózás történetében a híres hajók sorába tartozik. Ez a kicsi, lapátkerékkel hajtott gőzös volt az első, amelyik átszelte az óceánt 1826-ban. Útját Rotterdamból a dél-amerikai Surinamba vitorla nélkül, gőzzel tette meg. Az út kerek harminc napig tartott, s a lapátkerekes gőzöske épségben kötött ki Paramaribóban. A kis hajót a holland-belga háború idején besorozták a holland flottába. 1830 őszén elsüllyedt a La Manche-csatornában, miután vitézül ellenállt – világjáró gőzös létére – a nála fürgébb belga vitorlás-fregattáknak! (Lásd még „Gőzhajózás története" alatt.)

CUXHAVEN: német tengeri kikötő az Elba torkolatában. Valójában Hamburg előkikötője, innen indulnak a nagy személyszállító hajók.

CSATAÁRBOCNAK (vagy "kalonaárboc"-nak) nevezik a modern páncélos hajókon azt a hatalmas acéloszlopot, amely a régi főárboc

helyén áll. A csataárbocon gyorstüzelőágyúk, ágyútornyok vannak elhelyezve, míg a néhány méter magas nyúlványok vitorlarudat fektetnek keresztbe. Ez a régi árbockeresztrúd maradványa. Erre húzzák fel a jelzőzászlókat, villamos jelzőlámpákat.

CSENDES-ÓCEÁN (vagy Pacific-óceán): a legnagyobb a világtengerek között. Vízterülete a melléktengerekkel együtt 180 millió négyzetkilométer. Legnagyobb mélységei: a Mariana-szigeteknél – 10 899 méter, a Galathea-árok a Fülöp-szigeteknél – 10 497 méter. Melléktengerei: Sárga-tenger, Japán-tenger, Behring-tenger, Kaliforniai-tenger. A „csendes" (Il Pacifico) nevet Magellán adta, aki először hajózott keresztül a dél-amerikai Tűzföld csatornáin az Atlanti-óceánból a Pacific-óceánba, és azt nyugodalmasnak találta. Holott! Vannak ott is tizenkettes viharok, hurrikánok és tájfunok.

DAGÁLY ÉS APÁLY SZINTKÜLÖNBSÉGEI: nem mindenütt egyforma, még ugyanabban a tengerben sem. Az Adrián, a Fiumei-öbölben mindössze 30 centiméter a dagály és apály közötti különbség, de már a Trieszti-öbölben 80 centiméter. A Keleti-tenger nyugati részén, a dán Belten és Sundban 1 centiméter és 60 centiméter között változik. Az Atlanti-óceán egyes részein ugyancsak tapasztalhatunk ilyen ingadozást. Például az Azoroknál 120 centiméter a szintkülönbség, Madeiránál 2 méter, de Szent Ilona szigeténél már csak 9 centiméter. Dél-Georgia partjainál pedig mindössze 8 centiméter! Az apály és dagály közötti legnagyobb szintkülönbséga Bristol-csatornában és a francia partokon tapasztalható, ahol 11 és 15 méter között ingadozik a jelenség, de ennél sokkal nagyobb az amerikai Fundy-öbölben – meghaladja a 21 métert is! A legalacsonyabb a Balti-tenger német partvidékén: mindössze 1 milliméter!

DEKLINÁCIÓ: az a szög, amellyel a tájoló iránytűje eltér a valódi földrajzi délkörtől. Ez az elhajlás vagy deklináció. Értékei ki vannak számítva, és a különleges (un. mágneses térképeken) fel is tüntetik a mágneses délkörök irányát.

DOGGER BANK: nagy „halászpad" az Északi-tenger közepén, az angol partok közelében. Itt a tenger annyira sekély, hogy egyes részein a

mélysége nem haladja meg a 20-22 métert. A nyári idényben itt, ősztől kezdve a Dogger Banktől északra. Sheatland szigetéig folyik a nagy heringhalászat. A *Jadran* sóner a Dogger Bank halászpadján találkozott a heringhalászok flottillájával. (Nézd meg még „Hering" címszó alatt is.)

DON JUAN: (teljes nevén *Don Juan de Austria)* a régi osztrák-magyar hadiflotta csatahajója, majd úgynevezett „cassematt" – hajója volt. Épült 1875-ben, félig kovácsoltvas, félig fahajó volt. Tonnatartalma 3550 tonna, hosszúsága 73, szélessége 15 méter. Az öreg csatahajón 430 ember szolgált. Ezen a hajón haditengerészkedett Domenico Lodola és Sottomarina.

DUGATTYÚS GŐZGÉP RÉSZEI: 1. henger, 2. felső hengerfedél, 3. beömlő-szelepek, 4. kipufogó szelepek, 5. a dugattyú. 6. dugattyúgyűrű, 7. dugattyúrúd, 8. alsó hengerfedél, 9. keresztfej, 10. hajórúd, 11. forgattyúkar, 12. csapágyak, végül az öntöttvasból készült gépállvány.

DUNA-TENGERJÁRÓ HAJÓK: a magyar hajózás büszkeségei. Hirdetik hajógyártásunk kiválóságát és az új tengerésznemzedék kitűnőségét. A régi tengerészet nagyjai (Kompolthy Jób, Kotán Rezső) büszkék lennének az utódokra, de a mai hajókra is, az 1100-1300 tonnás modern Duna-tengerjárókra. A Duna-tengeri forgalom jelentőségét a kapitalizmus is felismerte. Igen jelentős állami támogatással (a kiadásokra) tőkés társaság alakult (a haszonra) a Duna-tengeri forgalom kiaknázására. Az első Duna-tengerjáró 1935-ben a Ganz-gyárban készült, hasznos hordképessége a tengeren 475 tonna volt. A mai, sokkal nagyobb, korszerűbb hajóink ősét *Budapest* névre keresztelték. Ámbár az első Duna-tengerjáró mégsem a *Budapest* volt. Az elsőket külföldről szerezték be, de már az első utaknál bebizonyosodott, hogy ezek a hajók nem felelhetnek meg a különleges célnak. Az első ilyen hajó, a *Duna* nevű, 1910-ben a francia La Seyne-ben épült, 1200 tonnás gőzuszály volt. Az igen hosszú, de aránylag alacsony oldalmagasságú hajó sem a Dunán, sem a szeszélyes Fekete-tengeren nem vált be. A másikat *Tisza* névre keresztelték, hordképessége mindössze 600 tonna volt. A *Tisza* 1905-ben épült Brémában. Kezdetben a Kongón, majd az Amazonason járt, és azután került hozzánk, ilyen kalandos múlt után, a Dunára. De hát tengeri

útra, elsősorban is a szeszélyes, híresen „rollereztető" Fekete-tengerre ez a hajó sem volt alkalmas. Ekkor gondoltak először a magyar műszaki emberek a különleges építésű Duna-tengerjárók tervére, így született meg a *Budapest,* az első, még mindig „gyerekcipőben" járó tengeri hajó. Ezt követte később a kijavított konstrukciójú *Ungvár* és még egy-két Duna-tengerjáró. Az *Ungvár* a második világháborúban a Fekete-tengeren aknára futott, és percek alatt elsüllyedt! A felszabadulás után új feladat előtt állt a magyar tengerészet: a semmiből kellett megteremteni az új, korszerűbb Duna-tengeri hajózást, így épült fel az Óbudai Hajógyárban az új *Budapest,* majd a *Debrecen,* a *Szeged,* a *Tisza* 1100 tonnás tengerjáró és 1958 tavaszán az eddigi legnagyobb, a *Béke* nevű 1300 tonnás hajó. Egy-egy útjuk átlagosan (Budapesttől Budapestig) 8200 km. Útvonaluk többnyire a következő: Budapesti Vámmentes Kikötő, a szulinai Duna-torkolat, majd a Fekete-tengeren túl Isztambul, onnan Beirut, Jaffa, Port-Said (Bor Szaid), Alexandria (El Iszkandria), majd visszakanyarodva a görög partokon Athén kikötője, Pireusz, újból Isztambul, végül a hazai kikötő, Budapest. A magyar mérnökök által tervezett „kétéltű" (folyami-tengeri) hajók más országok kereskedelmi tengerészeiében is beváltak. Rendelt belőlük a Szovjetunió, Egyiptom és Szíria is.

ÉJFÉLI NAP: a sarkkörön belül az év bizonyos szakában a nap nem nyugszik le, s hosszabb időn át láthatár felett marad. Az Északi-sarkon nyáron, a Déli-sarkon télen tapasztalható az éjféli nap tüneménye. Oka a föld tengelyének elhajlása az ekliptikában.

ELLENŐRZŐ LÁMPÁK: táblaszerű szekrénykén igen kis feszültségű (1-2 voltos) sorba kapcsolt izzók, amelyek a jelzőlámpák működését mutatják. Az ellenőrző lámpák tábláját a kormányállásban helyezik el, és így az őrtiszt, valamint a kormányos személyzet állandóan figyelemmel kísérheti, hogy nincs-e zavar a jelzőlámpák világításánál. Ugyanis ha valamelyik jelzőlámpa (árboc-, oldal-, tat-, hajóorr-, fedélzeti-lámpa) kialszik, a megfelelő ellenőrző lámpácska is kialszik.

ENTREPRISE volt a neve annak a 479 tonnás gőzösnek, amelyik elsőnek tette meg az utat, a Jóreménység foka megkerülésével, Európa és India között. Az *Entreprise* 1832 nyarán indult el az angliai Falmouth

kikötőjéből, és minden nagyobb baj nélkül futott be Calcutta kikötőjébe. Az utat 113 nap alatt tette meg!

EZÜST A TENGERBEN: nem elképzelés, hanem valóság. A hullámokat sokáig szeldelő hajó fenékrézveretén ezüst válik ki. Több kísérletet tettek már, hogy a tengerékben levő ezüst mennyiségét meghatározzák, így Sir John Herschel 2 millió tonnára becsülte, tehát tízszer annyira, mint amennyit Amerika felfedezése óta a föld bányáiból kiaknáztak! Ugyanígy arany is kimutatható a tenger vizében, de hát gazdaságilag sem az ezüst, sem az arany (bármilyen óriási mennyiségben van meg a tengerekben) nem számottevő, mert kitermelésük költsége nem áll arányban az eredménnyel.

ÉSZAKI FÉNY *(Sarki-fény):* a sarkvidéken, főleg télen, igen gyakran tapasztalható fénytünemény. A jelenség az Északi-sark felől kiinduló, függönyszerű, pirosas, zöldes, sárgás színű sugárnyaláb. Keletkezésének oka: a Nap elektromos hatása a legfelsőbb levegőrétegekben.

ÉSZAKI-TENGER: Nagy-Britannia és Északnyugat-Európa között terül el. Egy elsüllyedt földség területét öntötte el. Területe 572 000 négyzetkilométer, átlagos mélysége 94 méter, a Dogger Bank halászpadjain mindössze 20-22 méter, míg a norvég partok déli részén a legnagyobb mélysége 809 méter.

FAHAJÓK SZERKEZETE: (ezek főleg mentőcsónakok, vitorlások) nagyjából azonos a vasból készült hajók szerkezetével. Ugyanazok az elemek szerepelnek itt is, mint a vashajóknál, csak a fa természetének megfelelően. Ma már sem személyszállító, sem gépi hajtású teherhajókat nem készítenek fából, sőt a jelen nagy barkjai, briggjei, brigantinjai (két- és háromárbocos tehervitorlások) is vasból épülnek. A tengeri hajózásban ma már a fát egyedül a mentőcsónakok, a halászbárkák, a sportvitorlások építésénél alkalmazzák. A fahajó tölgy- vagy diófa gerincre épül, a gerince elöl orrtőkében, hátul fartőkében folytatódik. A gerincre fekszenek fel a hajlékony fából (kőrisből) készült bordák. A hajó külső burkolata, a palánkolás gyantatartalmú fából (pl. vörösfenyő) készül. Vagy zsindelyszerűen (ez a klinker-építés) feküsznek egymásra a palánkok, vagy pedig a külsőleg sima felületet adó karrell-építéssel. A legerősebb

kivitel a kettős burkolat (diagonál-karvell), amikor a palánkokat átlósan fektetik egymásra, és közbül vitorlavásznat alkalmaznak. Az összeerősítés mindenütt rézcsavarokkal és rézszegecsekkel történik.

FANNY WOLSTEIN: a tengerészhistóriák híres „kísértethajója". A régi építésű gőzös 1891 októberében Cap Hatterasnál süllyedni kezdett, legénysége elhagyta. Fél évvel később Cap Hatterastól közel 1600 kilométerre látták a főfedélzetig elmerült hajót, majd a Sargasso-tengerben bukkant fel, ahol nem kevesebb, mint két évig kószált. Majd innen is eltűnt, és egy évig nem került elő. Egy év után Florida közelében látták, később New Jersey kikötője előtt. Végül is egy amerikai ágyúnaszád lőtte szét a tengeri közlekedést veszélyeztető „kísértethajót", ami a vándorlást a Golf-áramnak és a szeleknek köszönhette. Hozzávetőleges becslés szerint a *Fanny Wolstein* közel 10 000 tengeri mérföldet tett meg – az elsüllyedés után!

FAR-ÖER: (Juh-szigetek) Dánia tulajdonában levő szigetcsoport az Atlanti-óceánban. A szigetek összterülete 1399 négyzetkilométer, lakosságának száma közéi 30 000. Fővárosa Tórshavn kikötő, itt horgonyzott a *Jadran.* A szörnyű szeleknek kitett szigetek lakói halászatból de főleg juhtenyésztésből élnek.

FELÉPÍTMÉNY: általánosságban a hajónak mindaz a része, ahol a fedélzetre különböző jellegű építményeket helyeztek el. A teherhajók felépítménye többnyire hármas: első harmad az „előhajó", a középrész a „főépítmény" vagy „középépítmény", illetve „középhajó", az utolsó harmad a „farépítmény", a „tatrész". Vitorlás hajókon nincs főépítmény, és így középrész sincs, de ott a tatfelépítményhez még társul a „kormányállás", ahol nemcsak a kormányosok, hanem a parancsnok vagy vezénylő tiszt tartózkodik.

FELFEKVŐTÉR:a hajózásban kétféle esetben használatos, de mind a két esetben azt a helyet jelöli, ahová a hajót elhelyezik. A hajóépítőhelynek, vagyis a sólyának középrésze a „felfekvőtér", tehát az a terület, ahol maga a hajótest épül. A második a javítódokknál használt „felfekvőtér". Amikor például a *Jilland*ot bevontatták a javítódokkba, és elvégezték a körülállványozást, valamint kiszívatták a dokkszekrényből a

vizet, akkor a *Jilland* felfekvőtéren volt már. A kisebb hajókat parti szárazdokkra vontatják ki javítás végett. Ilyen esetben görgős futóműre állítják még a vízben, majd csődökkel felvontatják a – felfekvőtérre, ahol körülállványozzák. Ilyen javítóműre 200-400 tonnás hajók is állíthatók.

FÉNYSZÓRÓ: (reflektor) a hajóirányítás és mozgás fontos segédeszköze. A kisebb fényszórókat kézzel, a nagyobbakat villamos motorral, távvezérléssel kezelik.

FLIBUSTIER-EK: (pirátok, buccanerek) a XVI. és a XVII. század híres kalózai. Főhadiszállásuk az Antillák és a Karib-tenger szigetei voltak. A legnagyobb kalózfészek San Domingo szigete, a mai Haiti volt. Innen csaptak rá a Peruból, Mexikóból, Venezuelából hazafelé tartó spanyol kincses hajókra. A flibustier-ek társaságba tömörültek, véd- és dacszövetséget kötöttek egymással. Még ma is vannak gazdag amerikaiak, akik kalóz őseiknek köszönthetik vagyonukat. Ilyen kalózszármazék a híres amerikai Morgan család is. A flibustier-ek közé tartozott az angol tengerészet két nevezetes alakja, Francis Drake, a spanyol verő admirális és Thomas Cavendish, akiből ugyancsak admirális lett.

FORE-CASTLE: a hajó előrészén levő, a hajóorrba beépített matrózszállás. A fore-castle, amit a magyar tengerészek „foxli"-nak hívnak, bizony nem valami nyugodalmas hely a pihenésre, különösen nem vihar idején, amikor döngve veri a hajóorrt a hullámok serege, és amikor ugyanannyit van a hajóorr a felcsapódó hullámoktól elborítva, mint hullámoktól mentesen. Ilyenkor valóságos művészet – és csakis a kifeszített kötélbe kapaszkodva lehetséges – eljutni a foxliból a hajó többi részébe vagy visszakerülni oda. Nagyobb tehervitorlásokon ugyanúgy van fore-castle, mint a tehergőzösökön.

FORDULATSZÁMMÉRŐ: a hajócsavar forgásának a gyorsaságát, vagyis a forgás számát egy percnyi idővel már feltüntető, skálabeosztású műszer.

FŐGÉPÉSZ: a gépház és az összes gépek, főgépek és segédgépek legfőbb irányítója, a hajó legmagasabb rangú géptisztje. Rangban és jelzésben azonos a kapitány rangjával és rangjelzésével. A rangjelzésnél

az eltérés annyi, hogy a kabáthajtókán horgony helyett hajócsavar látható, a rangjelzés zsinórjait piros alapra varrják.

FŐHAJÓS: az, ami a fedélzetmester, hajómester. A hollandoknál „főhajós", „master", mint ahogy az volt Van Groove úr a Jillandon.

FRANKLIN, Benjámin (1706-1790): az emberi szellem nagy alakjai közé tartozik. Valóságos polihisztor (sokoldalú, egyetemes tudású) volt, mert minden érdekelte, ami az ember életével összefügg. Franklin egy személyben volt államférfi, író, tudós feltaláló és szabadságharcos. Tevékeny részese volt az észak-amerikai gyarmatok függetlenségi harcának. A függetlenségi nyilatkozat egyik szerkesztője. Ő volt az első, aki elkészítette a Golf-áram térképét.

FULTON, Robert (1765-1815): amerikai mérnök, az első használható gőzhajó megépítője. Hajója, a Clermont 1807. augusztus 11-én indult első útjára a Hudson folyón New Yorktól Albanyig. Ez az első gőzhajó a 226 kilométeres utat 32 óra alatt tette meg, átlagosan 8 kilométeres óránkénti gyorsasággal. Az első tengeri utat csak jóval később, 1815. november 3-án orosz hajó, a Jelizaveta nevű, már erre a célra épült gőzös tette meg. Pétervár és Kronstadt között.

GÉPHÁZ: a hajó szíve, „érrendszerének" központja. (A hajó „agya" a parancsnoki híd.) A dugattyús gőzhajók gépháza valóságos gyárterem, óriás méretű helyiség, ahol minden teret a gépek, a segédgépek, a különböző kábelek, villamosvezetékek, ellenőrző készülékek töltenek be. Elkülönített helyen állomásozik a gépház legfőbb ura, a főgépész, vagy annak helyettese, az ügyeletes gépésztiszt, aki a gépvezénylő révén állandó összeköttetésben van a fedélzettel, vagyis a parancsnoki híddal. A gépvezénylőn vett utasításokat adja azután tovább a főgépész (vagy helyettese) a gépszemélyzetnek. (Lásd még „Kazánház", „Hajókazán", „Gépvezénylő" és „Hajógépek" címszavak alatt is.)

GÉPVEZÉNYLŐ: (géptávíró) parancsközvetítő készülék a parancsnoki híd és a gépház között. Mind az adó-, mind a vevőkészülék kör alakú lapján azonos beosztás van, az „Előre" és a „Hátra" parancsoknak megfelelően. Ha a parancsnoki hídon a gépvezénylő adójának

fogantyújával valamelyik beosztásra állunk, a gépház vevőkészülékén csengő szólal meg, és szól addig, amíg a főgépész a vevő fogantyújával a mutató által jelzett beosztásra nem áll, hogy ezzel a parancsot igazolja. A gépvezénylő elektromos úton működik. Ma már a dunai hajókon is gépvezénylővel adja le a gépházba a parancsot a kapitány.

GILES-LAND: (Gillis-Land, Gillis-föld) sok találgatásra okot adó – „elveszett" sziget. A XVII. században a kitűnő hajós, Pieter Giles fedezte fel a Spitzbergák és a Ferenc József-föld közötti északi partrészeket, közöttük a Fehér-szigetet és a róla elnevezett Giles-landot. Szerinte a Giles-land a mesék földje, óriási széntelepek vannak rajta és meleg források is, holott a többi szigeten csak jég és hó található. A Giles-land azóta hol feltűnt, hol elveszett a kutatók szeme elől, akárcsak a Fehér-sziget, de annak valódiságát végül is tisztázta az 1899-1902. évi svéd-orosz fokmérőtársaság, majd Eric Nordenskjöld expedíciója. A Giles-land azonban eltűnt! Holott azóta beigazolódott, hogy Gilesnek valami igaza lehetett. A gyakran megmosolygott szén és melegforrások (sarki gejzírek) igenis léteznek ezen a tájon, a Spitzbergákon is. Giles tehát nem hazudott, ámde a sziget, a legendás Giles-land nincs sehol! A *Jadran* utasait is foglalkoztatta a Giles-land problémája.

GOLF-ÁRAM: mint Franklin Benjámin írta – „a nagy óceáni folyó", a legnagyobb hatású tengeri áramlás. Első tudatos felfedezője Antonio de Alaminos spanyol hajós és navigátor, aki megállapította, hogy a passzátszelekkel Európából Amerikába lehet hajózni, viszont a Mexikói-öbölben feljebb jutva, elérik a háromárbocos karavellák azt az áramot, amelyik majdnem visszahozza őket Európa partjaihoz. A Golf-áram első térképét Franklin készítette el, és ő adta a nevet is, „Golf-áram „Gulf-Stream" (Öböl-áramlat). A Florida-szorosból való kiléptekor a Golf-áram sebes vizű, meleg „folyó", melynek évi közepes sebessége 5,5 kilométer óránként (Cuba előtt 1100 méter mélységig 7 órakilométer). Európa éghajlatára döntő a Golf-áram. Ha „ellopnák", országonként a hőmérséklet átlaga 5-20 fokkal csökkenne. Norvégiát és Svédországot pl. örök jégtakaró fedné!

GOMBKORMÁNY: nagy tengeri hajókon újabban meghonosodott

villamos kormányberendezés. A dinamó által táplált lapátmozgató motort a kormányállásban elhelyezett nyomógombok (a gombkormány) irányítják. A motor sebességétől függ a kormány jobbra vagy balra való húzása vagy középen való megtartása. A kormányoszlopon elhelyezett bal oldali gombot lenyomva a kormány balra dolgozik, a jobb gombot lenyomva jobbra. A kormány mozgása mindaddig tart, míg a gombot lenyomva tartjuk. A kormánylapát mindenkori helyzetét a kormánynál felszerelt axiométer (helyzetmutató) tünteti fel. A „hagyományellenes" gombkormány nem nagy népszerűségnek örvend, éppen ezért kisméretű kerékkel pótolják az újabb, villamos berendezésű kormányoknál is a feltétlenül zavaró gombrendszert.

GÖRGŐ VIHAR: csakis a tengeren jelentkező viharkülönlegesség. A barométer hirtelen nagy süllyedést, majd ugyanilyen hirtelen magas emelkedést mutat. A levegő áll, fülledt. Viszont az égbolt egy bizonyos részén egyre nagyobbodó fekete folt tűnik fel. A fekete folt körül mind láthatóbbá válnak a gomolygó felhők. Majd pillanatok alatt sivítás támad, az ég teljesen elborul, a meleget hideg váltja fel. Az eső patakokban kezd ömleni, és egyik villám a másikat követi. A görgő vihar középpontjában a szélerősség hol 10-es, hol 11-es. Nem tart tovább egy óránál, de a "java" húsz percig sem. Ereje egyre gyengül, ahogy tovaszáguld, végül a 7-es szélerősségnél áll meg.

GŐZHAJÓZÁS: új fejezet az emberiség történelmében. Míg a vitorlás korszak inkább a felfedezések és ennek következtében a külföldi áruk szállításának nagy eredményeit hirdeti, a gőzgép megjelenése a hajózásban már java részben az ember közvetlen személyi célját szolgálja. A gőzgéppel az ember felfedezte az utazás nagy lehetőségeit, s a gőzgéppel együtt megszületett az új hajótípus – a személyszállító hajó! Így a gőzhajózás története inkább a személyhajó fejlődésének története, mintsem a teherhajóé. A teherhajó szerepe csak lassan vált el a személyhajótól, mert az első személyszállítók „öszvérhajók" voltak, félig teher-, félig személyszállítók. A vezető szerep, a gőzgép használatának különösen első korszakában a személyszállítóké volt és maradt hosszú időn át. Tudjuk, hogy az első gőzzel hajtott hajót Robert Fulton (1765-

1815) amerikai mérnök szerkesztette. Ez volt a *Clermont,* az első üzemképes, gőzzel hajtott hajó. Első útját 1807. augusztus 11-én tette a Hudson folyón. Közel húsz év telt el, amikor 1826-ban a *Curacao* nevű holland gőzöske (438 tonnás!) Rotterdamból áthajózott a dél-amerikai Surinamba. Ezután újabb szünet következett: 1833-ban indult neki az óceánnak Amerikából Európába a *Royal William* nevű 400 tonnás gőzhajó, amelyik huszonöt nap alatt tette meg Halifaxból az utat, és elfogyasztott – 350 tonna szenet! Ekkor már a levegőben lógott a gyors iramú fejlődés. Így is történt: egy élelmes angol üzletember rájött arra, hogy a személyszállítást és a postaszolgálatot össze kell kapcsolni, így lépett a gőzhajózás történetének színpadára Mister Cunard, és lett megalapítója az első személyhajózási vállalatnak. (Ezért is vesszük a fejlődés sorrendi kimutatását ezúttal a Cunard-hajókról.) Az élelmes Mister Cunard első gőzhajója a *Britannia* volt. Fakerekes gőzös, 63 méter hosszú, 11 méter széles, 1154 tonnás és 740 lóerős. Óriási lapátkerekei vidáman forogtak, de a három árbocról sem hiányzott a vitorlázat. Jó szélben a vitorlák segítettek a gőznek! Figyeljétek meg, milyen sokáig tartott, amíg a gőzhajózás kiküszöbölte a vitorlát! (A *Britannia* 250 utast és megfelelő mennyiségű árut szállított. Rövidesen még három hasonló hajó épült. A fejlődés következő szakasza 1852: megjelenik a tengeren az első kétkéményes gőzhajó, az első Atlantic liner, az *Arabia.* 2200 tonnás, s közel négyszáz személy befogadására alkalmas! Ezt követi a 3300 tonnás *Persia* típusú gőzhajó, ugyancsak kétkéményes, tehát két gőzgéppel működő személyszállító. Majd a világhajózás nagy „forradalma" következik: 1867-et ír a naptár, és újból egykéményes hajót látnak az akkori utasok: ez a *Russia* nevű gőzös, de már nem lapátkerekek hajtják, hanem propeller, *hajócsavar!* Három árbocán ott vannak a vitorlák, súlya 3000 tonna. Az új korszak hírnöke: a célszerű, új hajóformát kialakító, a lapátkerék veszélyeitől megmenekült csavargőzös... 1872-ben felbukkan a *Gallia:* 5000 tonnás, és hirdetője a meginduló nagy versenynek, a tonnaszámok emelésének. Ekkor már gomba módra nőnek a hajó vállalatok, minden állam igyekszik tengeri kikötőit értékesíteni, kereskedelmét növelni. Alig egy-két év (1881), és megindul a tengeren az első kétkéményes csavargőzös, a 8000 tonnás

Sevia, amelynek árbocain még mindig vitorlák feszülnek, ha jó a szél, és takarékoskodni lehet a szénnel. A következő lépés az új „csoda": 1883 – és parthoz"áll az *„Aurani",* amelynek kabinjaiba és fedélközén 1500 utas fér, kabinjainak száma 350! A három árboc már csak végszükség esetére készült, úgyhogy vitorlákat lehet felhúzni a kereszt-rudakra. De még tíz esztendő telik el a vitorlák teljes eltűnéséig: 1893-ban elindul Amerika partjai felé a *Campania,* kétkéményes, 12950 tonnás személyszállító, vitorlaárbocok nélkül! A következő lépés ugyancsak jelentős: a négy főgépes, négykéményes hajóóriás – 1907-ben a *Mauretania 30 695 tonnás. Ez már az úszó szállodák korát hirdeti, mint ahogy ettől kezdve – mindmáig – a személyszállító hajók versenyében a túlzó és hivalgó külsőség veszi át a főszerepet. A legújabb Cunard-hajók egyike, a Queen Mary* 73 000 tonnás és 340 méter hosszú! Csak a személyzete 1200 ember, íme, ekkora a változás, ilyen nagyarányú a fejlődés a gőzhajózás egyetlen évszázada alatt.

GRÖNLAND: földünk legnagyobb szigete. Területe 2 175 600 négyzetkilométer. Hosszú ideig félszigetnek hitték, ma már tudjuk, hogy nem az. A vikingek fedezték fel, ők keresztelték el Grönlandnak, Zöldföldnek, holott inkább jégföldnek kellene hívni. Hiszen az óriási területből mindössze 88 100 négyzetkilométer a jégmentes partvidék. Lakóinak száma közel 20 000 lélek, ebből mindössze 500 az európai, a többi bennszülött eszkimó. Fővárosa az alig hétszáz lakost számláló Godthaab. Grönland eszkimó népeinek nagy barátja volt Nansen és Knut Rasmussen, a legészakibb grönlandi városka, Thule megalapítója.

HAJÓGÉPEK: (főgépek), a hajókazánban termelt energiát a hajó mozgására szolgáló mechanikai munkává alakítják át. A hajózásban, nem beszélve most az általánosan még el nem terjedt atomhajókról, háromféle főgép típust használnak: 1. dugattyús gőzgép, 2. gőzturbina, 3. nyersolajmotor. Dugattyús gőzgépet ma már a megmaradt régi hajókon (mint a *St. Vincémé}* vagy olyan helyen használnak, ahol a szén olcsó. A gőzturbina a gyorsan közlekedő személyszállítók és postahajók főgépe. A nyersolaj motor mind a teher-, mind a személyforgalmú hajókon használatos. A dugattyús gőzgép korszerűsített formája az említett

olajtüzelésű kazánrendszer, amilyet a *Jilland*on láthattatok. A gőzgép üzemét három szakaszra osztjuk: 1. indulás (előmelegítés, próbafordulatok, amit jelenteni kell a parancsnoknak), 2. menet (állandó ellenőrzése a súrlódó részeknek), 3. megállás (víztelenítő csapok kinyitása, a gép teljes átvizsgálása). Mindezeket egészítsed ki „Hajókazán" és „Turbo-liner" – címszók szövegével is.

HAJÓGÉPTAN: a gépek munkájukat *mozgás és erőkifejtés* formájában végzik el, ezt tárgyalja a hajógéptan tudománya. A gépek teljesítőképességét *lóerőben* fejezzük ki. Ha a kazánban a folyadék gőzzé vagy gázzá alakul, akkor *térfogatnövekedés* történik. A térfogatnövekedés az őt körülvevő tartály falára nyomást gyakorol, amit *atmoszférákban* fejezünk ki. Ahány kilogrammnyi erővel egy négyzetkilométer területre nehezedik a légnemű test, annyi *atmoszféra nyomást* fejt ki. A gépeket két csoportba osztjuk: 1. *erőgépekre* (gőzkazán, gőzgép, gőzturbina, motor), 2. *munkagépekre* (hajócsavar, kormánygép, horgonyemelő, rakodó daruk, szivattyú, hűtőgépek). Az erőgépekből azokat a gépeket, amelyek a hajó haladásában részt vesznek, *főgépeknek* is mondjuk: gőzgép, turbina, nyersolaj-motor, propeller. A hajógéptan háromféle tüzelőanyagot ismer: *szilárd anyag*ot (szén), folyékonyat (nyersolaj) és *gáznemű*t.

HAJÓHARANG: az órát üti, és a kikötőből való elindulást jelzi. Vitorlás hajókon az órát a lelépő kormányőrség üti ki. Erős ködben a horgonyzó gőzös vagy vitorlás, sőt a zátonyra futott gőzös és vitorlás percenként 5 másodpercig tartó gyors harangozással jelzi, hogy hol tartózkodik.

HAJÓHORGONY SÚLYA: nagyjából azonos arányban van a hajótonna számával, vagyis többnyire annyi kiló a hajóhorgony, ahány tonna a hajó. Természetesen ez csak hozzávetőleges, általános meghatározás, mert a számarány lehet kisebb vagy nagyobb is. Általánosságban azonban ez az elfogadható szabály. Például egy 5500 tonnás gőzhajón három-négy horgony van, a horgonyok összsúlya ebben az esetben körülbelül 5700 kiló. A horgonyláncok vastagsága 25, 35, 55 milliméter között változik, de lehet ennél vastagabb lánc is. Az 5500 tonnás hajó láncának 25 méter hosszú darabja 85 000 kilogramm húzóerőnek kell hogy ellenálljon, de a

lánc három szemének csak 115 000 kilogramm terhelés alatt szabad elszakadnia! A mi *Jadran* sónerünk két horgonya, vagyis egy-egy közülük, közel két mázsa volt.

HAJÓKAZÁN: igen szilárd anyagból, acélból készült tartály, amely megfelelő tüzelőberendezéssel ellátva a befogadott vizet gőzzé alakítja át. Vannak szénnel fűtött és vannak olajtüzelésű kazánok. Az utóbbiak a korszerű hajóépítés kazánjai. Ilyen volt a *Jilland* kazánberendezése is.

HAJÓK ÉLETKORA: gyakori téma tengerészkörökben. Nehéz középarányt vonni, mert a hajók életkora sokféle körülménytől függ. Elsősorban döntő a gondozás, a hajó foglalkoztatása és az, hogy milyen útvonalon jár, tehát mennyire van kitéve az idő viszontagságainak. Általában azt lehet mondani, hogy a hajók átlagos legmagasabb korhatára 30-40 év, de ebben a korban már több mindenféle átalakításon átestek. A legrégibb, vízen úszó hajó az angliai Portsmouth kikötőjében horgonyoz: Nelson, a trafalgari győző hajója ez, a *Victoria.* 1790-ben épült, és még mindig vízen lebeg, mint a trafalgari ütközet múzeuma. A másik ilyen kegyeletben megtartott, megőrzött és gondozott hajó a leningrádi kikötő egyik mólója mellett horgonyzó, legendás hírű *Aurora* cirkáló. Ötven év nyomja a „vállát", de olyan állapotban van, hogy bármelyik órában kifuthatna a tengerre. Szolgálatban a tengeren a leghosszabb kort a *Charles Morgan* nevű, 1814-ben épült amerikai cetvadászhajó élte meg. Száztizenegy évvel később, 1925-ben került csak partra, ugyancsak mint féltett múzeumi tárgy. Ez az utolsó new bedfordi cetvadászhajó, ami a földön létezik!

HAJÓK (SZÁLLÍTÓHAJÓK) FAJTÁI: 1. nagy utasszállító hajók, 2. kis utasszállító hajók, 3. utas- és áruszállító vegyeshajók, 4. nagy áruszállító hajók, 5. kis áruszállító hajók, 6. folyam-tengeri hajók, 7. vontatóhajók, 8. kalauzhajók, 9. vitorlás áruszállító hajók fajtáit sorakoztatja fel a tengeri kereskedelmi tengerészet.

HAJÓK SEBESSÉGE: típusonként, sőt bizony ős fokig „egyénenként" is változó. Természetesen a hajózásban is van verseny. Minden vállalat igyekszik a vállalt árut a leggyorsabban, a legcélszerűbb körülmények között eljuttatni a megadott helyre, és utána mielőbb ugyanarra a hajóra új

rakományt tenni. A sebesség tehát igen döntő volt és mindig is az lesz a hajózásban. Az áruszállító hajók általában 11-14 csomó sebességgel, a romlandó árut szállítók 12-16 csomó sebességgel haladnak. Utasszállítók 16-20 csomó sebességgel, a gyorshajók 25-28 csomóval haladnak. Talán még tudjátok, hogy 1 csomó megfelel 1 tengeri mérföld óránkénti sebességnek. Viszont 1 tengeri mérföld 1852 méter.

HAJÓK SZÁMA A TENGEREN: sokszor felvetődik az a kérdés, ugyan mennyi lehet a tengeri hajók száma? Csak hozzávetőleges adatokra lehet támaszkodni. A legutóbbi nagy hajószámlálás 1934-ben volt. Akkor a világ kereskedelmi flottája kereken 31 000 hajóból állt! Ezeknek befogadóképessége 65,57 millió bruttóregisztertonnát tett ki. (A bruttóregisztertonna nem súlyt, hanem űrmértékegységet jelent. Nézd meg a „Hajótonna értelmezés" alatt is.) Az 1934-es adatok és a jelen között legalább 25 százalékos a világ kereskedelmi hajóparkjának a növekedése. Azért *csak* ennyi, és nem több, mert számításba kell venni a második világháború pusztításait is.

HAJÓOKMÁNYOK: a parancsnok ellenőrzése alatt állnak. Főbb okmányok a következők: 1. hajónapló (official logbook, gironale di bordo) tartalmazza a hajó minden egyes napjának összes feljegyezhető eseményeit, közöttük a kikötőnaplót, a gépnaplót, a kikötői gépnaplót, 2. lajstromozási okmány (certificate of register, certificato di nazionalita) a hajó legfontosabb irata, amely nemzetiségét igazolja. 3. személyzeti jegyzék (articles, ruolo dequipaggio) a hajó minden egyes tagjának összes adatait tartalmazó kimutatás, amit minden idegen kikötőben fel kell mutatni az ellenőrző hatóságoknak. A „Hajónapló" adatait az ügyeletes tiszt vezeti be, de a parancsnok hetenként átvizsgálni köteles, amit aláírásával bizonyít. A hajóokmányok között szerepel még: fedélzeti rádióállomás engedélye, merülésre vonatkozó bizonyítvány, egészségügyi igazolás, vámelőírások okmánya (manifest), fuvarlevél másolatai, a hajó származási bizonyítványai.

HAJÓSÚLY RÉSZEI: a hajó teljes súlyát nagyszámú részletsúly alkotja. Ami állandó része a hajónak, azt *önsúlynak* nevezzük; ami hajózás közben kerül a hajóra, azt *terhelésnek* mondjuk. A hajó önsúlya

maga a *hajótest,* vagyis: 1. *szerkezet* (felépítmények, fedélzeti *házak,* feljárók, fedélzetszerkezetek, beépített berendezések, gépalapzatok), 2. *felszerelés* (árbocok, korlátok, bakok, szerelvények, kézi hajtású kormánykészülékek, csónakemelők stb.), 3. *leltár* (berendezések konyhák, mosdók, fürdők, raktárak mozdítható berendezései), 4. *hajózási leltár* (kötelek, horgonyok, láncok, jelzőlámpák, mérőeszközök, szakkönyvek, különböző szerszámok), végül: 5. *hajtógépek, segédgépek,* a gépüzem tartalék alkatrészei és a szerszámok a gépüzemből.

HAJÓSZIRÉNA: (hajóduda) nagyobb távolságra, esetleg több kilométerre elhallatszó jelzőkészülék. Vannak kézimeghajtású szirénák (dudák), mint például a *Jadran* sóneren is ilyen volt. A korszérű hajók szirénája villamos motor által működik, forgórésze percenként 3000 fordulatot tesz, ez forgó lapátkereket hajt, mely a beszívott levegőt egy nyíláson keresztül gyors megszakításokkal kilöki, így keletkezik a messzire hallható erős hang. Régebbi *gőzhajók* a gőzkürtöt használják ködben és jelzésekre is. A hangjeleket („előremegyek", Jobbra térek" stb.) vagy a gőzkürttel, vagy a gőzdudával adják le a hajók.

HAJÓTANÁCS: a nemzetközi tengerészeti jog a „Rendtartás" értelmében felhatalmazza a hajó parancsnokát, hogy a tisztikar és a személyzet tagjaiból „Hajótanácsot" hívhat össze. A tanács csak véleményező szerv, és álláspontja a parancsnokra nem kötelező. Ilyen tanácsot hívott össze Daniló bácsi, amikor gyanúba került Engelmann és Scaramanga.

HAJÓTEST VASSZERKEZETE: *nagyrészt hengerelt lemezekből és idomvasakból* készül. A lemezek 30-32 milliméter vastagok, 6-8 méter hosszúak, és 1-2 méter szélesek. A szerkezet alapja a *gerinc,* mely *orrtőkében* folytatódik, és *fartőké*ben zárul. A gerincre harántirányban helyezik a *bordá*kat, bizonyos távolságra a bordáktól az erősítő *bókonyok*at. A nagyobb hajók *kettős fenék*kel készülnek, A hajótestet *rekeszek*re osztják a vízhatlan válaszfalak, lék esetén döntő ez a megoldás. A bordákat a feneken, az oldalakon és fedélzet alatt *hosszmerevítők* kötik össze. A fedélzet *lemezburkolata* többnyire vas, de lehet fa is, vagy gyakori esetben – a hőszigetelés miatt – *faborítású vasfedélzet.*

HAJÓTONNA ÉRTELMEZÉSE: aszerint, amint a hajó személy-, teherszállítási vagy hadicélokat szolgál, más a hajó nagyságának kifejezésére alkalmazott tonna értelme. A „deplacament" a hajó összsúlyát jelenti, és csakis a hadihajók nagyságának kifejezésére alkalmas, mivel a hadihajók rakományt nem visznek, és állandóan legnagyobb merülési mélységükön úsznak. A teherhajóknál a „súlytonna" a fontos, mivel a cél itt: kevés költséggel, minimális térfogatba a lehető legnagyobb rakományt elhelyezni. Az utasszállító hajóknál a „regisztertonna" a mérvadó, mivel a gyorsgőzösöknél a rakomány nem fontos, de annál inkább fontos az a tér, ami az utasok számára hasznosítható. Ezt mérik regisztertonnával, ami azt jelenti, hogy a mérés alapjává nem a hordképességet, hanem a térfogatot tették meg. A megállapított térfogatnak 100 köblába egyenlő 1 regisztertonnával, vagyis 1 regisztertonna egyenlő 2,83 köbméterrel. A „tonna" kifejezés a hordképesség méréséből adódott. A középkorban a bort tonnákban szállították, és a hajók hordképességet az elhelyezett boroshordók súlya szerint mérték. Egy-egy ilyen boroshordó súlya 2240 angol font volt, azaz 1016 kiló. Innen a tonnaszámítás. Az angol tonna (ton dead weigth) még manapság is 1016 kg.

HAMBURG: a második világháborúig a világ legnagyobb forgalmú kikötőinek sorában szerepelt. Másfél milliónál több a lakosa, akik javarészt hajózással, hajóépítéssel, kereskedelemmel foglalkoznak. Hamburgnak nemcsak teher- és személyszállító kikötője, de igen nagy vitorláskikötője is van. A város és így a kikötő is elég messze esik a tengertől. A kikotort és kiszélesített Elba-folyó visz le a tengerig és az előkikötőig, Cuxhavenig. A személyszállítók nagy része Cuxhavenből indul tengeri útjára. Hamburg városa egy igen régi, Hammaburg nevű ónémet erődítmény helyén épült fel. A *Jilland* vontató Hamburgból vitte el az *Apollinaris* tengeri uszályt. Hamburg különben „C", „P", „D" jelű kikötő. (Lásd „C", „D" cím alatt is).

HÁROM KÜRTHANG: a tengerészek búcsútisztelgése. Ha egy hajó kiindul a kikötőből, és köszönteni akarja az ott maradó társait, akkor három kürthanggal búcsúzik tőle.

HERING: nincs hal, még a tőkehalat is beleértve, amelyiket

nehezebben nélkülöz a tengerparti nép, mint a heringféle. Tartózkodási területe nagyjából azonos a tőkehaléval, azzal a különbséggel, hogy bőven van belőle Ázsia északi tengerein is. Orkney, Shetland, Fär-öer halászai, de főleg az angol partok halászvárosainak emberei a legszorgalmasabb heringhalászok. Az év minden hónapjában, de legeredményesebben főleg az őszi és téli hónapokban zsákmányolják. A Dogger Bank híres halászpadjain a *Jilland* is összetalálkozott a heringhalászok egy flottillájával. Egy-egy heringháló kerülete legalább két kilométer, a háló karvastagságú kötélen függ, és hogy ne süllyedjen el, hordók tartják a víz színén a háló felső részét. Kiadós napon egyetlen hajó 100-120 hordóra való heringet is kifog, tehát legalább 80 000 darabot!

HÍVÓJEL: minden, nemzetközileg lajstromozott kereskedelmi hajó (teher-, személyszállító) rendelkezik a nevét, hovatartozását feltüntető, részben jelzőzászlók útján, részben morze útján továbbítható betűjelekkel. Ez a hívójel. Ha a hajó kikötő közelébe ér, vagy jelzőállomás előtt halad el, esetleg másik hajó érdeklődésére válaszol, leadja hívójelét. E jelzés útján kereshető meg a tengereken – szikratávíróval, rádióval – a hazai kikötőtől messze elkalandozó hajó.

HONVÉD: volt a neve annak a tehergőzösnek, amelyik az első világháború után elsőnek épült a magyar kereskedelmi tengerészet számára.

HORGONYCSÖRLŐ: Nagy hajókon a súlyos horgonyt és vele az igen nagy terhet képviselő láncot nem kéziforgattyús felvonóval, hanem elektromos meghajtású csörlőszerkezettel vonják fel a fenékről, vagy eresztik a mélybe.

HOSSZÚJÁRAT: gyakran szerepel leírásokban elbeszélésekben ez a meghatározás: „hosszújárat" vagy „hosszújáratú kapitány". Az olasz *„lungo-curso"* után minden olyan utat, amelyik Gibraltáron túl terjed – *hosszújáratnak* nevezünk. A kapitány oklevelek kiszolgáltatásával valamikor a mi tengerészetünkben is megkülönböztettünk *kisparthajózásra* jogosított hajóvezetőt, aki csak az Adrián irányíthatott hajót, *nagyparthajózású* kapitányt, aki a Földközi-tengeren közlekedett, és *hosszújáratú* kapitányt, aki a világtengerekre vihette hajóját.

HULLÁMTÖRŐ: úgynevezett „külső kikötő", olykor kilométer hosszúságú mólófal. A hullámtörő mindig az uralkodó szélirányt ól, tehát az általános hullámjárástól védi a kikötőt. A hullámtörők közötti kikötőbejárót világítótornyok, kisebb kikötőknél irányjelzők, irányfények és kikötőjelek mutatják. (Lásd még „Kitűzőjel"-nél is.)

HULLÁMVÉDŐ: (vagy habvéd) általában a hajó orrán levő magas palánkozás. Azért itt a legmagasabb a hajó oldalán körbefutó védőpalánkozás, mert innen – már csak a haladás miatt is – vágódnak fel legerősebben a hullámok, és teszik ki súlyos erőpróbának a hajó orrát.

IJMUIDEN: holland kikötővároska. Előkikötője Amszterdamnak, innen közelítik meg az Északi-tengerről a hajók, a Nordsee-canalon nyugatnak hajózva, ezt az igen érdekes várost. Ijmuiden egyben nagy halrakodóhely is.

IZLAND: az Atlanti-óceán északi részén, 102 819 négyzetkilométer nagyságú sziget. Normann népek a vikingek utódai lakják Izlandot, és külön nyelven beszélnek. Már 870-ben vikingek települtek ide, és azóta lakott hely a sziget. Híres halászok és állattenyésztők az Izlandiak.

JADRAN: Daniló bácsi sónerje, kalandozásának osztályostársa a kisebb méretű sónerek közé tartozik, mindössze 300 tonnás. 1895-ben építették a holland Hammersteinnél, Rotterdamban. 1930-ban, történetünk időpontjában mégis úgy mutatott, mintha vadonatúj hajó volna. Főbb méretei: hosszúsága 38 méter, szélessége 8 méter, oldalmagassága vízvonaltól fedélzetig, tehát a habvédőket nem számítva 3 méter, merülése ugyancsak 3 méter. A két árboc között helyezkedik el a sóner hatalmas raktára, a felépítmények és a kormányállás a taton került elhelyezésre. A *Jadran* ősi délszláv név, és annyit jelent, mint Adria.

JAN MAYEN: az Északi-Jeges-tenger (Norvég-, Grönlandi-tenger) szélén álló magányos sziget, vagyis inkább egy fő és két apróbb szigetből álló csoport. Nevét Cornelis Jan Mayen cetvadásztól, a sziget holland felfedezőjétől örökölte. A világ egyik legelhagyatottabb tája, meteorológiai és rádióállomásának személyzete (mintegy tíz-tizenkét ember) jelenti az állandó lakosságot. Nyáron megélénkül a Jan Mayen-

sziget kikötőöble: fókavadászok és heringhalászok keresik fel. A sziget vulkanikus eredetű, területe 372 négyzetkilométer. Az örök hóval és jéggel fedett hegyi részének legmagasabb csúcsa – 2274 méter magas! Itt, a Jan Mayen-i Sundban horgonyzott a *Jadran* sóner, és innen indult el az „Insel No. 2" felfedezésére.

JAVÍTÓDOKK: a sérült, vagy generálozás előtt álló hajók szárazra emelését szolgáló építmény, ami nem azonos a „dock-bassin"-nal, a több hajót befogadó kikötőhellyel. Kétféle javítódokk van: 1. úszódokk, ami megfelelő légtartályokkal tartja fenn magát, vagy merül el, hogy befogadja, majd a vízszint fölé hozza a sérült hajót, 2. és un. szárazdokk, amely stabil építésű, óriási doboz, és úgy működik, hogy a bevontatott hajó után az ajtófalat lezárják, a vizet kiszivattyúzzák, ami után kezdetét veheti a javítómunka. Ilyen dokkokba került be az amszterdami kikötőben a *Jilland* vontató.

JÉGTÖRŐ HAJÓ: a különleges hajók sorába tartozik. A jégtörő hajó építésének a szovjet hajóépítők a nagy mesterei. A Szovjetunióban nemrégen bocsátották vízre a világ első atommeghajtású jégtörőjét. A jégtörők orra már a fenéktől kezdve ferdén nyúlik felfelé, vagyis hegyes szöget zár be a felszínnel. Ezzel a megoldással menet közben állandóan a jég tetejére kapaszkodik, hogy azt saját súlyával betörje. A jégtörő hajók érdekességéhez tartozik, hogy nem hajócsavarral haladnak, mert a hajócsavart a jégtömbök összetörnék. A jégtörők lökhajtásosan jutnak előre, mégpedig úgy, hogy a hajófeneken beszívott vizet a hajó hátul, a hajófaron hatalmas erővel kilövelli.

KAZÁNHÁZ: a dugattyús gőzhajók „alvilága". Valósággal a legalsó része a hajóüzemnek. Itt helyezték el a kazánokat. Ha a kazánok olajfűtésesek, akkor cső útján kerül a kazánok porlasztójába a fűtőolaj, de ha a kazánok szénfűtésesek, mint azt a *St. Vincente* esetében láttátok, akkor a kazánház mellett ott a szénraktár is, ahonnan minden egyes kiló szén kézi erővel kerül a kazán tűzterébe. A kazánházból kis vasajtón kerülünk a gépházba (gépterembe), viszont a szabad levegőre a kémény melletti csapóajtón, ahová a hat-hét méter magas létrán jutunk fel.

KITŰZŐJEL: messziről is jól látható, fehér alapon feketén stráfozott,

nagyméretű tábla a kikötők bejárójánál. A kormányt úgy kell irányítani, hogy a két tábla közötti képzeletbeli egyenest középen metssze a kikötőbe igyekvő hajó orra.

KLITOMÉTER: a hajó lengését, ingását fokokban mutató műszer. A modern hajózás igen lényeges segédeszköze, mert vihar idején a klitométer mutatja, milyen arányú a kilengés szöge, tehát milyen manőverre van szükség, hogy a veszélyben levő hajó elkerülje a felborulást. 40-42 fokos dőlés már a hajó felborulásával járhat. Nagy viharban legalább 30-35 fokos a hajó kilengése.

KOORDINÁTÁK: a hajózásban a hosszúsági és szélességi ívek neve.

KORMÁNYÁLLÁS: valójában a vitorlás hajók tatfelépítményének az a része, ahol a kormánykészülék található. De kormányállásnak hívjuk a korszerű parancsnoki hídba beépített kormányosfülke belső részét, a készülék melletti közvetlen tért is. Itt helyezték el a tájolót, vagyis a kompaszt (iránytűt) is.

KÖDJELZÉSEK: nem minden esetben egyformák. Különbözőek azért, hogy tudni lehessen: álló, haladó, gőzzel vagy vitorlával haladó hajótól származik-e a jelzés.

Íme, néhány példa:

A jelzés Eszköze Gyakorisága Jármű

– szirénával 2 percnél rövidebb Haladó gőzös

– – szirénával 2 percnél rövidebb Álló gőzös

– ködkürttel l percenként Haladó vitorlás

– – ködkürttel l percenként Hátszéllel haladó vitorlás

5 másodpercig tartó Horgonyzó gőzös

gyors harangozás vagy vitorlás

(Nézd meg „Hajósziréna" és „Hajóharang" alatt is)

KÜLÖNLEGES HAJÓK: így hívják azokat a hajótípusokat, amelyek nem tartoznak sem a teher-, sem a személyszállítók közé. Ilyen különleges hajók: a tengeri és kikötői vontatók, a kihorgonyzott vagy mozgó világítóhajók, a távoltengeri és kikötői jégtörőhajók, a bálnavadász-anyahajók, amelyek valóságos úszó gyárak, a nagyobb távolságra közlekedő 6-8000 tonnás kompok és a különleges építésű tengerkutató hajóig.

LEGRÉGIBB HAJÓBIZTOSÍTÁSI KÖTVÉNY: a tengeri veszélyek elleni biztosítás eredetét (vihar, tűz, kalóztámadás) a tengeri hajózás története nem tudja kimutatni. A legrégibb kötvény, ami épségben maradt ránk, 1584-ből származik, és a *St. Hilaire* nevű vitorlásnak Marseille-ből a szíriai Tripolisba való útjára vonatkozik. A hajó és rakománya 300 ecus (scudo)-re volt biztosítva. (Lásd „Lloyd" címszó alatt is.)

LLOYD: e néven a kereskedelmi hajózásban sok mindent értünk. Elsősorban is a hajók osztályozását, a Lloyd's Register!, azután a hajók biztosításának intézményét, és végül magát az alapítót. Edward Lloydot, aki kitűnő ötlettel rátapintott a tengeri hajók osztályozásának és biztosításának fontosságára. A XVII. század végén élt Londonban ez az Edward Lloyd, akinek kis kávéházában gyülekeztek a hajótulajdonosok, hajóskapitányok, kereskedők. Mi érdekelte őket, miről beszéltek? Hajókról. Lloyd rájött arra, hogy nagy szolgálatot tehet látogatóinak, ha a hajók állapotáról, érkezéseikről, indulásaikról, a tengeren történt eseményekről tájékoztatja őket. Így született meg a „Lloyds News" című hírközlő újság, és ezzel egy időben a „Lloyds List", a hajók listája, amely lassan kinőtte magát a „Lloyd's Register"-ré, a hajókat osztályozó nyilvántartássá. (Lásd még „Tengert hajók osztályozása" cím alatt is.)

MAGYAR KERESKEDELMI TENGERHAJÓZÁS: kezdeti szálai a múlt szövevényébe vesznek. Fiúmében, magyar állami támogatással, a hetvenes évek elején egy tőkés vállalkozás (Cattinelli, Ossoinack és

Smoquina nagykereskedők) Fiume és Liverpool között, a magyar búza szállítása érdekében, hajójáratot létesítettek. Majd az akkori kormány összeköttetést létesített a Cunard-vállalattal, és megalakították a „Hungarian Sea Navigation Company"-t, ami rövidesen átalakult „Adria Steamship Company"-vá. Az idegen nevű vállalatok nem voltak hosszú életűek. A hét hajóból álló flotta rövidesen az „Adria Magyar Gőzhajózási Vállalat" lobogója alatt futott ki a fiumei kikötőből. Ugyanakkor megalakult a „Magyar-Horváth Gőzhajózási Vállalat" is. Az „Adria" első hajója, a *Szapáry* nevű gőzös 1882. január 15-én indult el első útjára, magyar lobogó alatt, s így ezt a dátumot lehet elfogadni mint a magyar tengeri hajózás megindulásának napját. Utána a *Stefánia* és a *Tisza,* a *Báró Kemény, Adria, Jókai* és a *Tibor* nevű hajók következnek, mint a vállalat legfrissebb egységei. Rövidesen megtörtént az első hajódráma is: 1882. december 27-én a *Szapáry* az ír partoknál, Bannow mellett hajótörést szenvedett. Néhány évvel később, 1888. december 22-én a *Báró Kemény* a hollandiai Vlissingen előtt összeütközött a *Germanie* nevű német gőzössel. Az első hajóparkot követték az újabb hajók: *Szent István, Szent László, Rákóczi, Báthori, Zrínyi, Deák, Petőfi, Mátyás király, Nagy Lajos* és *Kálmán király* nevű gőzösök. Ezek közül a *Petőfi* járt igen szerencsétlenül: 1903-ban nyomtalanul eltűnt a Földközi-tengeren! Mekkorák voltak ezek a hajók? Íme egy-két adat: az *Adria* (épült 1880-ban Port Glasgow-ban) 1039 bruttótonnás, 74 méter hosszú, 9 méter széles, 5 méter merülésű; legnagyobb a *Nagy Lajos* (épült 1893-ban Newcastle-ban) 2253 tonnás, 87 méter hosszú, 11 méter széles, 7 méter merülésű... A „Magyar-Horváth Gőzhajózási Vállalat" hajói főleg az Adriai-tenger vonalain jártak. A harmadik régi fiumei hajózási vállalat az 1893-ban alakult „Orient Magyar Gőzhajózási Társaság" volt, a Távol-Kelettel tartott fenn forgalmat.

MANOMÉTER: (nyomásmérő) a kazánban uralkodó gőznyomást jelzi. Általában a *Bourdon-rendszerű* manométert használják: a feszültségmérés egy görbített cső segítségével történik, amelyet a gőz nyomása igyekszik kiegyenesíteni. A cső ilyen értelmű elmozdulása mozgatja a fogaskereket, az pedig a skála mutatóját.

MAR DEL NORTE: ez volt az Atlanti-óceán első neve, azaz Északi-tenger. Érdekes, hogy Bernhard Varén Varenius német geográfus (élt az 1600-as évek közepén) művében már Atlantic-nak nevezi óceánunkat. A Mar dél Norte név igen hosszú ideig tartotta magát. De a híres térképtervező, Mercator (vagyis Gerhard Kremer) már Atlanti névvel illeti az Egyenlítőtől északra elterülő részt. A déli területet Aethiop-óceánnak nevezi.

MAR DE SUR: a Csendes-óceán első neve. Balboától ered, aki 1513. szeptember 25-én pillantotta meg a mai Panama-szorostól délre a Mar del Norte ellenlábasát, a „Déli-tengert". Néhány évvel később a földet elsőnek körülhajózó Magellán „Csendes"-nek, „Il Pacifico"-nak keresztelte el az óceánok legnagyobbjai.

MARY CELESTE: tehervitorlás, 1861-ben épült, eredetileg *Amazon* névre keresztelték, majd lelt belőle *Mary Sellars,* végül *Mary Celeste.* Genovából elindulva 1872-ben eltűnt a tengeren. Hónapokkal később a *Dei Gratia* nevű angol brigg találta meg az északi szélesség 37. és a nyugati hosszúság 18. foka táján az elveszett kétárbocosl. Egyetlen ember sem volt a fedélzetén! Még a mentőcsónakok is a helyükön voltak. A *Mary Celeste* így került kísértethajó hírébe. Közel két évtized múlt el, míg kitudódott, hogy a *Dei Gratia* brigg kalózhajó volt, ők rabolták ki a tehervitorlást, megkapták a talált hajó utáni díjat, sőt a vontatási díjat is, a legénységet pedig megölték! *A könyvben elmondott történet egyik formája a Mary Celestéről szóló históriáknak,* amelyek közül nem egy máig is él a hajósok elbeszéléseiben.

MÁGNESES SARK: kettő is van, északi és déli. A mágneses és a földrajzi sarkok nem esnek egybe. Az északi mágneses sark a Melwill-sziget közelében, 69° É és 96° Ny alatt található, a déli Viktória-földön, 74° D és 148° K alatt. A tájoló a mágneses sarkok felé mutat, vagyis a földrajzi sarktól eltér. Ez az eltérés a „variáció", melynek értéke 180° a földrajzi és a mágneses sarkok között. Ez az eltérés (elhajlás) a hajók fő útvonalán (az északi 60°-tól a déli 60° szélességig) nem haladja meg a 25° keleti és a 45° nyugati értéket.

MENTŐTÁRSULATOK ÉS MENTŐHAJÓK: a korszerű tengeri

segélynyújtás szervei. A nagyobb és kisebb tengeri államok, valamint a hajótulajdonosok, kereskedők és biztosítók életre hittak a Salvage Associaton (Mentő-társulat) nevű intézményt és az államok az állami kezelésben levő Life-boat Service (Mentőhajó-szolgálat) című szervezetet, hogy a bajbajutott hajók segítséget kaphassanak. A Mentő-társulat (de a Mentőhajó-szolgálat) is a legfontosabb helyeken mentőhajó-állomásokat létesített. Itt állomásoznak a legkorszerűbben felszerelt mentőhajók, mindig indulásra készen, hogy kifussanak a tengerre, és segítséget nyújtsanak a bajba jutott hajóknak. (Ilyen segítségben részesült a hollandiai Texel kikötőváros mentőállomásától a *Jilland* vontató. Nézd meg még „Tengeri segélynyújtás" alatt is.)

MORZE-HÍVÓJEL: amit akkor adnak le a hajók távírászai, ha visszahívást vagy figyelmet kérnek. Tetszés szerinti ideig ismételt „pont-vonás, pont-vonás" jelekből áll.

MORSE, Sámuel (1791-1872): amerikai elektrotechnikus, az üzenetközvetítő távíró feltalálója. A morzeábécé a pont és a vonás elvén alapul. A Marconi-rendszerű szikratávírón, valamint a hajórádión is többnyire morzejelekkel megy az üzenetközvetítés.

MOTOROK A HAJÓZÁSBAN: főgépek és segédgépek egyformán használatban vannak. Különösen a rövidebb távolságú járatok vonalain kedveltek a motorüzemű hajók, mint például az olasz hajózás szívesen tart ilyen üzemeltetésű hajókat a levantei forgalomban. Igen nagy előnye a motorok használatánál, hogy nincs szükség kazánokra, kondenzációra, sőt a motorok elhelyezésére is kevesebb térfogatú hely szükséges, mint a turbináknál vagy a dugattyús főgépeknél. Kétféle motor van üzemben a hajókon: explóziós motorok (benzinmotorok) és Diesel-motorok, amelyek a benzinnél olcsóbb gázolajjal is üzemben tarthatók.

NANSEN, Fridtjof (1861-1930): norvég sarkutazó. Nansen már fiatal korában nagy tettet hajtott végre: huszonhat éves volt, amikor hótalpakkal és sível nyugattól keletnek keresztülszelte (elsőnek!) Grönlandot. Leghíresebb útja a *Fram* hajóval 1893-96-ban tett sarkutazás, amikor a 86°4' északi szélességig hatolt fel. Nansen ezzel az útjával bebizonyította a sarki jég vándorlását.

NAVIGÁTOR: a felfedezők korának fontos tisztsége a hajókon és a nagyobb hajócsoportoknál, a flottilláknál. Annyit jelent, mint „hajózó", „hajóirányító". (Nézd meg még „Alaminos" név alatt.)

NYÁRI ÉS TÉLI ÚTVONALAK: a tengereken és a közlekedésnél igen döntőek. Az Atlanti-óceánon a 45° N-tól északra és a 15° W és 50° W közé eső terület április 15-től október 15-ig nyárnak, október 16-tól április 14-ig télnek számít; a 35° N és a 45° N közötti tengerrészen április 1-től október 31-ig nyárnak, november 1-től március 31-ig télnek számít. A Földközi-tengeren és Fekete-tengeren március 16-tól december 15-ig tart a nyár, december 16-tól március 15-ig a tél. A 20° N-től az Egyenlítőig terjedő tenger trópusi övezet. A Balti-tengeren november l-től március 31-ig tart a tél, április l-től október 31-ig a nyári hajózási idény.

OKMÁNNYAL BIZONYÍTOTT ELSŐ MÉLYSÉGMÉRÉS: a nyílt óceánon Magellántól származik. A részben megmaradt hajónapló feljegyzése szerint 1521-ben, a Csendes-óceánban megpillantott, az akkor még lakatlan Szent Pál- és Los Tiburones-szigetek között kétszer is megmérte a mélységet. Mérőzsinórja legfeljebb négyszáz méter lehetett, és mivel a zsinór súlyzója nem ért feneket, Magellán (a hajónapló szerint) arra a naiv következtetésre jutott, hogy az óceán legmélyebb helyét találta meg!

ORKÁNOK LÉGTÖLCSÉRE: gigantikus méretű. Kezdeti szakaszban lehet 100 tengeri mérföld, de kifejlődve meghaladja az 1000 mérföldet is! Ilyen nagyarányú légtölcsér csakis a trópusokon képződik. A tölcsér középpontjában a szélerősség 12-es, ami annyit jelent, hogy a szél sebessége másodpercenként eléri a 50 métert, és egy négyzetméternyi felületre 75 kilogrammnyi nyomással nehezedik.

ÖRN: (Sas) volt a neve August Andrée svéd mérnök 5000 köbméter térfogatú léghajójának, amelyen két társával (Strindberg tanárjelölttel és Fraenkel mérnökkel) a Spitzbergákról 1897-ben elindult, hogy légi úton fedezze fel az Északi-sarkot. A léghajó és utasai eltűntek, és csak 1920-ban találta meg a Fehér-szigeten Horn geológus expedíciója a jégbe fagyott Andrée teljesen ép holttestét, valamint mellette a jegyzeteket. A holttestet ugyanaz a svéd ágyúnaszád hozta haza a Fehér-szigetről

Stockholmba, amelyik 1897-ben felvitte (eltűnt két társával együtt) a Spitzbergákra. A Fehér-szigetet most már Andrée-szigetnek nevezik.

ŐRTISZT: a parancsnoki hídon szolgálatot teljesítő hajóvezénylő másodkapitány, hajóhadnagy. A parancsnoki hídon éjjel-nappal őrtisztnek kell tartózkodnia. A szabályok szerint, ha helyét a legrövidebb időre is elhagyja, helyettesítőről kell gondoskodnia. A jobb látás kedvéért szabály az is, hogy a parancsnoki hídon teljes sötétség legyen, ugyanígy az előfedélzeten, a taton is, sőt a navigációs fülkében is csak rövid ideig tartózkodjék az őrtiszt, nehogy az erős lámpák huzamosabb időre elvakítsák. Az előírás szerint éjszaka a lelépő tiszt maradjon addig a parancsnoki hídon, míg az őrséget átvevő szeme megszokja a sötétséget. A hiányos őrszolgálat és az abból eredő felelősség döntő körülmény az összeütközési balesetek elbírálásánál.

PAMPUS-ERŐD: a régi, középkori Amszterdam máig is látható emléke. Amszterdam kikötőjét védte az esetleges támadások ellen a Zuider-See felől. Akkor épült, amikor a holland gyarmatosítók híres társasága, a Holland Kelet-indiai Társaság virágkorát élte.

PASSZÁTOK ÁLLANDÓSÁGA: elméletileg változatlan. A szél itt a 4-től 6-ig terjedő sebességgel fúj, mindig egy és ugyanazon irányba (keletről nyugatra), s mindig ugyanazzal az erősséggel. A passzátokban való hajózás ideális lehetőségeket nyújtott a régi vitorláskapitányoknak és felfedezőknek. Mert itt nemcsak a szél fúj (30-40 km óránkénti) állandó sebességgel, hanem a szél egy irányú nyomása előidézte a tenger áramlását is. Ez a kettősség, a szél és az áram vitte annak idején át Európából Amerikába Kolumbust, majd a Dél-egyenlítői-áram Magellánt, a Föld első körülhajózóját Dél-Amerika partjai felé.

PROPELLER: (hajócsavar) a főgép mechanikai munkáját a propeller alakítja át tolóerővé. A hajócsavar a *propeller-tengelyre* van felerősítve. Mivel a csavar nagyméretű erőhatásoknak van kitéve, a hajó rendeltetése szempontjából acélöntvényből, öntöttvasból vagy bronzból készítik. A propeller-tengely az úgynevezett *tunnel*ben fut végig a hajó fenekén és jut ki a propellerhez. A nagy gőzösök propellerje három-négy méter átmérőjű, és rendesen páros, azaz két csavar működik egymás mellett.

RÁDIÓFÜLKE: önálló fülke a morzegép, a rádió adó- és vevőkészülékek számára. A rádiófülke vagy a parancsnoki híd alatti építményrészben kap helyet, vagy közvetlenül a navigációs fülke mellett van. A *Jilland* rádiófülkéje a parancsnoki híd alatt volt.

RÉGI MAGYAR IRODALOMBAN A TENGER ISMERETE: először Apáczai Csere János „Magyar Enciklopaedia" című művében fordul elő. Könyvében a „földi dolgokról" szóló hetedik fejezetben, a 120. és 121. oldalakon ír a tengerről, bevallva, hogy személyes tapasztalatok nélkül számolhat csak be a föld e csodájáról. Utána, 1747-ből, Baranyi László könyvéből (a „Geográphia Tudománya") értesülhetünk arról, milyen fogalmak is voltak abban az időben hazánkban a tengerről. Ugyanebből az évből származik Bertalanfi Pál munkája (a „Világnak két rendbeli rövid Esmérete, Nagy-Szombat. 1757.), amelyben már előfordul a „Pacificum, avagy Tsendes"-óceán elnevezés is. Itt még mindössze három lapon tárgyalja a korabeli szerző a tengert. De az alig fél századdal később kiadott Varga Márton tudós tanár műve („A Tsillagos Égnek és a Föld Golyóbisának az ő tüneményei", Nagy-Váradon, 1809-ben) már huszonkét oldalt szentel a tengerek leírásának.

ROZMÁROK: Az úszólábúak nagy rendjének, a fókáknak harmadik családjába tartoznak. Rozmárok csak az északi féltekén élnek, a délin nem. A „rozmár" név norvég eredetű, Grönlandban *avuk*nak, Szibériában *diud*nak, a lappok *morsk*nak hívják. Valamikor (a középkorban) a skót partokra is gyakran ellátogatott. Ma már ritkaságszámba megy, ha látnak belőlük egyet-egyet a norvég partok északi részén és az Orkney-szigetek környékén. A *Jadran* utasai az Artelli-szigeten találkoztak az igen óvatos, erősen pusztuló állatóriással. Mert bizony a rozmár a tenger óriásai közé tartozik. Egy-egy jól megtermett példány hat méter hosszú is lehet, kerülete három méter, súlya tíz mázsánál is több! Míg a fókák bőrét igen sűrű, de rövid szőr borítja, a rozmárok csupaszok, vastag bőrük a vízilóéval vetekszik. A rozmár nem annyira nyílt tengeri állat, mint a fóka. Inkább a partok közelében tanyázik, kerüli a nagyobb tengeri utakat. Valamikor annyira pusztították, hogy évente 30 000 kiló rozmáragyar került a piacokra! De hát ma már vége a bőség idejének: a rozmárok

családja az állandó üldözés és a lőfegyverek fejlődése miatt kiveszőben van!

SCAPA FLOW: öböl az Orkney-szigetek kellős közepén, az 59. és 60. szélességi fokok között. Itt veszett el 1588-ban a legyőzhetetlennek hirdetett spanyol Armada második zászlóshajója, a *Grand Grifon,* és itt hajtotta végre 1919. június 21-én az elfogott német flotta a híres önsüllyesztést, amikor az angol őrszemeket kijátszva, órák alatt elsüllyedt a 72 egységből álló flotta.

SEGÉDGÉPEK: a hajógépek második csoportjába tartoznak, és azzal is elhatárolódnak a főgépektől, hogy nem közvetlen részesei a hajó előrehaladásának. Segédgépek a szivattyúk, a kompresszorok (levegőszállítók), a ventillátorok, az evaporátorok (vízszállítók), a hűtőberendezések, a kondenzátorok. (Lásd még „Hajó-géptan"-nál is.)

SHETLAND-SZIGETEK: az Atlanti-óceánban, az Orkney-szigetektől északra találhatók. Angol nemzetiségű, skót eredetű nép lakja. Területe 1246 négyzetkilométer, lakóinak száma 25 000 körül lehet. Fővárosa a kis Lerwick, kövekre, sziklákra épült halászvároska. A Shetland-szigetek lakói főleg halászattal, juhtenyésztéssel és a híres törpeló, a Shetland póni nevelésével foglalkoznak.

SKAGERRAK: Norvégia és Jutland között benyúló 150 kilométer széles tengerszoros. Ennek torkolatában folyt le az első világháború legnagyobb tengeri csatája. 1916. május 31-én a német és az angol hajóhad között.

SKORBUT: a régi idők hajósainak fenyegető és szinte elkerülhetetlen betegsége a hollandus „schorbuck" szóból ered. A betegség általános táplálkozási zavarokban, a vérző sebek lobosodásában, a foghús meglazulásában és rohamos, erős sorvadásban nyilvánult meg. Különösen akkor lépett fel, ha a tápanyagokból a friss növényi ételek hiányoztak. Ez pedig igen gyakran megtörtént, hiszen a régi idők hajósai néha hónapokig nem láttak partot, és nem jutottak friss ételhez. Valójában csak a nyolcszázas évek elején kezdődött meg a harc a pusztító skorbut ellen, és rendelték el (sokszor még mindig eredménytelenül) a legkomolyabb

védekezést. De hát bőven akadt lelkiismeretlen hajóskapitány és hajóvállalkozó, aki igazán nem sokat törődött azzal, ha a legénységből egynéhányan skorbutba estek és elpusztultak. A különböző nemzetek haditengerészete már a hétszázas évek eleje óta védekezett a skorbut ellen citrommal, friss burgonyával. Ma már a skorbut természetesen csak rossz emlék, drámai fejezet a hajózás múltjából.

SLOCUM ÉS JOHN VOSS: neve előtt tisztelegni kell az ifjú tengerészeknek, a tengerek rajongóinak. Magellán volt az első, akinek agyában megfogamzott a föld körülhajózásának gondolata, és azt valóra is akarta váltani. Nem rajta múlt, hogy nélküle tette meg ezt az utat egyik hajója. De az első két tengerész, kitűnő sporthajós, akik külön-külön, teljesen egyedül, majdnem egy időben vállalkoztak arra, hogy körülhajózzák a földet: Joshua Slocum és John Voss kapitányok! Slocum kapitány 1895. április 24-én indult el *Spray* nevű, maga építette egyárbocosával Gloucesterből, és 1898. július 3-án érkezett vissza az anyakikötőbe, 46000 tengeri mérfölddel maga mögött! John Voss kapitány 1901 tavaszán indult el a kanadai Vancouverből *Tilicum* nevű, különös építésű, vasból készült, három apró árboccal felszerelt, miniatűr sónerjével. Voss is három év alatt – hasonlóan sok izgalom, kaland között, mint Slocum – tette meg a föld körüli utat.

SPITZBERGÁK: (Svalbardh) norvég felségterület, szigetcsoport az Északi-Jeges-tengerben. 1596-ban holland tengerészek fedezték fel. Ez az északi szigetcsoport egyáltalán nem olyan kihalt, mint gondolnánk. A Long-year nevű településnek közel ezer lakosa van, és még lakik a szigetek különböző részein ezernél több ember. Szén, vasérc és grafittelepek találhatók a Spitzbergákon, azonfelül a természet csodái: melegforrások! Nyáron a turisták nagy csoportjai keresik fel a gleccserek és a jég hazáját. A Spitzbergák új gyűjtőneve, amibe beleesik a Medve-sziget és a Jan Mayen-sziget is – Svalbardh, azaz: Hideg partok. A Spitzbergákra ember először a XV. században lépett – Sebastino Cabot tengerész, aki erre kereste a legendás Északi-átjárót, az Európából Kínába vezető tengeri utat.

SÚLYPONT: vagyis a jó *hajósúlypont* a hajótervezés leglényegesebb

része. Ezen áll vagy bukik a hajó értéke, jövője, használhatósága. A jó súlyponttól függ a maximális terhelés kihasználása és a viharba került hajó állékonysága, stabilitása. Azt hinnők, a modern hajótervezés nem követhet el hibákat a súlypont körül. Nem így van. Erre példa a francia *Normandie* esete: a 70 000 tonnás óriásgőzös Le Havre kikötőjében, horgonyon állva felbillent, és oldalt dőlt!

SZEXTÁNS: a hajózásban használt *tükrös szögmérő.* Részei: a fokbeosztással ellátott, körcikk alakú váz, a forgathatóan megerősített kar (vagyis *alhidade),* a vázra és a karra erősített tükrök, valamint az irányító távcső. Két csillag szögtávolságát, de akár két távoli tárgy szögtávolságát is úgy mérjük le, hogy a távcsövet ráirányítjuk az egyik csillagra, és az alhidadét addig mozgatjuk, míg a két csillag képe fedi egymást a távcsőben. A fokbeosztáson az *alhidade jelénél* leolvasott *szögosztályzat* a két csillag *szögtávolsága.*

SZENTINÁK: (vagy „sentinák") a nagyobb kettős fenekű és oldalú hajók légmentes rekeszei. Adott esetben ezeket a rekeszeket (olykor az egyensúly érdekében) vízzel lehet megtölteni. A szentinák vízbeeresztő csapjai a „kingstonok". Már sok hajómerénylet játszódott le úgy, hogy valami okból kinyitották a kingstonokat, és a beáramló tengervíz megtöltötte a szentinákat, ami végül is a hajó elsüllyesztésére vezetett. A kapitalista érdekeltségű *Tátra* kalandját is így könyvelte el annak idején a közvélemény. Hiába volt a megmenekült magyar tengerészek követelése, a bíróságig nem engedték eljutni az ügyet.

SZÉLERŐSSÉGMÉRŐ: a parancsnoki híd nyitott részén, az árbocon vagy a kormányosfülke tetején elhelyezett megfigyelő műszer. A régi és jól bevált Beaufort-skála alapján, 0-tól a 12-es beosztásnak megfelelőleg méri a szél erősségét. Míg a múltban a Beaufort-skála szerint csak külső jelekből lehetett a szél erősségére következtetni (lásd tengerésznaplóm első kötetét), addig ma már pontos műszer méri a szelek erősségét. Ezért tudtuk a *Jilland*on, hogy 10-es szélviharban vergődünk az *Apollinaris*szal együtt.

SZÉLNYOMÁS: különösen nagy erejű oldalszél erősen megdöntheti a gőzhajót is, főleg akkor, ha magas oldalfelületei, kiemelkedő

felépítményei vannak. Ez a szélnyomás. A dűlés kiszámításához tudnunk kell a szélerősség mértékét és a szélnyomás nagyságát. A Beaufort-szélskála szerint figyeld meg a következő adatokat:

Szélerősség Szélnyomás l négyzetméterre kilogrammban

2 l kg
4 4 kg
6 11 kg
8 24 kg
10 46 kg
12 70 kg

(Továbbit lásd még „Görgő vihar", „Passzátok állandósága" és „Orkánok légtölcsére" alatt is.)

SZIGETEK KELETKEZÉSE ÉS ELTŰNÉSE: a vulkáni kitörések és vulkáni gyűrődések révén vagy a fenéktalajok emelkedése, süllyedése által – nem elmélet, hanem valóság! Az óceánok anyakönyvében igen sok sziget születése és halála van följegyezve. Az Azorok közelében a Sáo Miguel-sziget több alkalommal felbukkant és eltűnt. Pantelleri-sziget közelében a halászok 1831. július 12-én saját szemükkel látták az azóta Ferdinandia névre keresztelt sziget születését. A húsz év múlva eltűnt, 1863-ban újból felbukkant, majd két év múlva újból eltűnt sziget jelenleg láthatatlan. Az utóbbi fél század alatt több új sziget született. Így éppen a századforduló napján, 1900. január 1-én a Déli-tengeren keletkezett a Sólyom-sziget. Niisima japán sziget 1904-ben jött a napvilágra. Egy időben keletkezett vele az Aleuta csoport új tagja, a New Island. Legújabb testvére az Aleutákon 1906-ban született Perry-sziget, amelynek

születését az *Albatros* amerikai gőzös legénysége saját szemével látta! 1883-ban a Bogoszlava nevű sziget mellett, Alaszka közelében, a Grewing-sziget emelkedett ki 250 méterre a tengerből. 1891-ben a sziget újból eltűnt. A legújabb szigetek közé tartozik az 1921-ben, Trinidad mellett felbukkant kétszáz hold terjedelmű Chatam-sziget. Ha mindezt összevetitek Hall Pettersen adataival, akkor nincs azon mit csodálkozni, hogyan születhetett az Artelli-sziget!

SZIGONY: vagyis a bálnavadászok szigonya, mint amilyennel Klaas bácsi is űzte a Grönland Harryt, ma már nincs használatban. A szigony (harpuna, kelevéz) három részből állt: közel két kiló súlyú szigonyfejből, a szigonydárdából és a hozzá erősített kötélrögzítőből. Az egész készség súlya hat-hét kiló lehetett. Tehát Klaas bácsi bármennyire is alacsony emberke volt, erős fickó lehetett fiatalkorában!

SZOLGÁLATI SZERZŐDÉS: tartalmazza a hajóalkalmazottnak és a parancsnoknak, vagyis a hajótulajdonosnak ezen szerződésből eredő jogait és kötelességeit. Csak az írásba foglalt szerződés érvényes. Háromféle szerződési forma van: 1. *útra,* tehát kikötőből rendeltetési kikötőbe és vissza az indulási kikötőbe, 2. *meghatározott időre,* végül: 3. *meghatározatlan időre,* amit mindkét fél 30 napos határidővel felmondhat.

TANKER: (tenker) tartályhajó. Különleges építésű hajó, mert csakis folyékony anyagok szállítására alkalmas. Tartályaiba olajat, benzint, petróleumot helyeznek el. Érthető, hogy az ilyen hajókon igen erős a biztonsági ellenőrzés, és szigorúak a rendelkezések, főleg az örökösen fenyegető tűzvész miatt. Vannak nyolc-tízezer tonnás tankhajók is.

TÁVKÖZLŐ: a pont-vonás morzejeleket leadó és felvevő, billentyűs szerkezettel működő elektromos távírókészülék. Ilyennel adta le Van Gogh, a *Jilland* távírásza és vette fel a jelzéseket a texeli segélyállomásról.

TEHERHAJÓK TONNATARTALMA: nem egységes, itt is a középértéket kell venni. Különböző tengereken (részben a távolságok, részben az áruk különbözősége miatt) más-más tonnatartalmú hajók váltak

be. A legnagyobb hordképességű teherhajókat a kelet-ázsiai járatokban használják: 15 000 tonna felett. Az északi Atlantikán, Európa és Amerika között a 9000-12 000 tonnásak váltak be. A többi vonalon 4000-8000 tonnás hajók a kedveltek. A Földközi-, a Keleti- és a Fekete-tengeren a 3000-4000 tonnásakat használják. A mi Duna-tengeri hajóink 1000-1300 tonna hordképességűek.

TENGEREK SZABADSÁGA: a nemzetközi jog értelmében a *nyílt tenger* – mindenkié. A tengerek szabadságát elsőnek Hugó Grotius államférfi hirdette, az ezerhatszázas évek elején. Ma már a nemzetközi jog és gyakorlat értelmében a nyílt tenger az egész nemzetközi közösség szabad területe. A jog értelmében tehát megkülönböztetünk *nyílt tengert* és *parti tengert*. Parti tenger alatt értjük a nyílt tengernek valamely állam partjai mellett elterülő részét, amely biztonsági okokból az illető állam ellenőrzése alatt áll. A régi szabályok szerint a parti tenger az a terület volt, amelyet az apály vonalától egy ágyúlövésnyire lehetett megközelíteni. Ma már a hágai egyezmény megállapításai szerint 3-tól 15 tengeri mérföldig terjed a párti sáv. Az angol *Broke* romboló Orkney-sziget előtt ilyen sávra figyelmeztette a *Jadran* utasait. A parti tengert „felségterületnek" is hívják.

TENGERÉSZEK CSILLAGAI: a tengeri tájékozódás, a szextánssal való mérés állandó égi segítői – a kéken csillogó Véga, a fényes Sas, a vöröses Arkturusz és a szelíd fényű Hattyú csillagképei.

TENGERÉSZOTTHONOK: minden nagyobb kikötőben megtalálhatók. Részben a kikötői hatóságok, részben a tengerész segélyegyletek, alapok, részben nagyobb hajózási vállalatok tartják fenn. Megfelelő díjazásért otthont lel ezekben – meghatározott időre – az a tengerész, aki hajóra vár, vagy hajóról távozott, esetleg két hajóút között szabadságát tölti a szárazföldön.

TENGERI FÉLGÖMB: a klasszikus félgömböktől eltérőleg a francia Penck professzor felállította a „tengeri és a szárazi félgömb" elméletét. Ez a félgömb megoldás részben szemléltetően mutatja azt, hogy a tengerfelület sokkal nagyobb a földfelületnél (71%), másrészt azt is látjuk, hogy a déli félgömbön a vízfelület 8 és félszer nagyobb a

szárazföld területénél. Penck úgy forgatja a földgömböt, hogy pólusként Cloyes közelében, Orleans-tól némi távolságra eső pontot választotta, és így olyan gömbhöz jutott, amelynek egyenlítője körülbelül a Jóreménység fokán megy keresztül, valamint a Malacca-félszigeten és Kalifornia csúcsán, azután ferdén átszeli Dél-Amerikát. A tengeri félgömbön viszont nem marad más szárazföld, mint Ausztrália, Új-Guinea, a Szunda-szigetek, valamint a Csendes-óceán apró szigetei.

TENGERI HAJÓK OSZTÁLYOZÁSA: a hajóépítés fejlődésével és a gőzgép bevezetésével a „Lloyd's Register" szabályokat állított fel, hogy az egyes hajótípusoknál milyen anyagokat szabad az építésnél felhasználni, és milyen méretűeknek kell lenniük (hosszúság, szélesség stb.) a hajóknak, különben a hajók biztosítását semmiféle társaság nem vállalja. A biztosítás nemcsak a fuvar- és hajóbérlők, hanem a tengerészek szempontjából is igen fontos. Döntő tehát a „Lloyd's Register of Shipping" meghatározása, hogy az érdekelt hajó alkalmas-e a hajózásra, és a biztonsági követelményeknek megfelel-e. A Registerben a legmagasabb osztályozást „*100 A l"* jelzéssel tüntetik fel. Külső jele a hajó oldalán egy *máltai kereszt.* A vízre bocsátástól számított 4., 8., 12., 15., 18., 21., 24., 27., 30. éve elteltével kell a hajót újabb ellenőrzés alá vinni, ha meg akar maradni a biztosítási Regísteren. A hajótestet, a gépüzemet, a kazánokat, a felszerelést megvizsgálják, és kiállítják a „hajózásra alkalmas" bizonyítványt *(certificate of seaworthiness)* a tulajdonos számára. A Horthy-korszak magyar tengeri hajózása bizony nem sok jóval dicsekedhetett a biztosítás terén. Erre példa Zoller barátunk kalandja a *Tátra* gőzössel, amikor is a görög partoknál (Seriphos) önsüllyesztési kísérlet történt! (Nézd meg még „Lloyd" címszó alatt.)

TENGERI LÉGKUTATÁS ÉS METEOROLÓGIA: gyakorlati részéből a korszerű tengerészet is kiveszi részét. Az időjárás előrejelzése sehol annyira nem fontos, mint a tengeren, és csak úgy végezhető elegendő biztonsággal, ha a légkör állapotát az egész földön nyomon tudjuk követni. Elengedhetetlen tehát a tengerek feletti időjárás ismerete. Ma az óceánokat járó hajók nagy része rendszeresen végez meteorológiai

észlelést. Az adatokat nemzetközileg megszabott, egységes rejtjeles kulcsban rádión továbbítja a legközelebbi parti meteorológiai állomásra. Az észlelések és a továbbítások ideje: greenwichi időben 0, 6, 12, 18 órakor. Az Atlanti-óceánon az Azori-szigeteken van a meteorológiai hajójelentések fő gyűjtőállomása.

TENGERI SEGÉLYNYÚJTÁS: egyik igen fontos része a nemzetközi jognak. A hágai egyezmény kimondja, hogy minden hajóparancsnok köteles a tengerén életveszély között talált személynek – még ha ellensége is – segélyt nyújtani. A mentésre vonatkozólag az egyezmény kimondja, hogy minden mentőtevékenységért, aminek eredménye volt, méltányos jutalom jár. A különböző tengeri mentőállomások („life boat") természetesen a mentés után „benyújtják a számlát", ami érthető, hiszen igen nagy költség a tengeri államok és a társulatok számára üzemben tartani és egyre korszerűsíteni a mentőállomásokat. A *Jilland* és az *Apollinaris* segítségére Texel holland városka mentőőrsége futott ki 10-es erősségű viharban.

TENGERI RÁDIÓLOKÁTOR: sugara a ködön vagy füstfátyolon keresztülhatolva felfedezi és jelzi a tengeren úszó hajókat, partok, hajóroncsok közellétét. A rádiólokátor (vagy radar) azon az elven alapszik, hogy az ultrarövid rádióhullámok visszaverődnek az útjukba kerülő tárgyakról. Ilyen rádiólokátorokkal ma már minden nagyobb hajó fel van szerelve. Elbeszélésünk idejében ilyesmi még csak terv volt a hajózásban, és nem valóság. A modern rádiólokációs berendezés nemcsak jelez, hanem mér is: leméri a változó távolságot a hajó és a jelzett tárgy között!

TÉRÍTŐK: a Föld felületén az a két szélességi kör, amelyen a Nap zenitben delel. Az északit Rák-térítőnek,– a délit Bak-térítőnek hívjuk, és mindkettő 23,5°-ra van az Egyenlítőtől.

THOMPSON-SZIGET: egyike a leghíresebb eltűnt szigeteknek. 1825-ben fedezte fel Norris kapitány a Beuvet-sziget mellett (53° 56' D. sz. és 5° 30' K. h.), majd utána többen látták, sőt horgonyoztak mellette. De sem a *Valdivia* hajó expedíciója 1898-ban, sem a *Meteor* expedíciója 1926-ban, sem pedig a *Norvégia* gőzös emberei 1928-ban nem találták meg a

Thompson-szigetet!

TISZTELGÉS A TENGEREN: nemzetközileg előírt, minden nemzet hajójára kötelező szertartásos udvariasság. A kereskedelmi hajók előre köszöntik a feléjük közeledő hadihajót, ami azt jelenti, hogy a „civil hajó", legyen az gőzös vagy vitorlás, a szokásosnál távolabbról lehúzza lobogóját, vagyis „kalapot emel" a hadi nagyság előtt. A hadihajó ezt a köszöntést akkor viszonozza, amikor egy magasságba ér az őt üdvözlő hajóval. A kereskedelmi gőzösök (idegenek, hazaiak) ugyancsak lobogójuk lehúzásával üdvözlik egymást, lehetőleg egy időben lehúzott és kitartott felségjelű lobogójukkal. Ki tudja, hogy a tengeri üdvözlés e formája – kényszerből született meg? A XVI. és XVII. században Anglia és Franciaország tengeri hatalma előtti meghajlásaként követelte, hagy hadihajóit zászlólevonással köszöntsék. Sőt I. Jakab angol király és később II. Károly előírta, hogy az angol hadihajók előtt az angol partoktól a Finisterre fokig minden idegen hadihajó terebvitorláját és lobogóját eressze le. 1652 augusztusában így tört ki a legnagyobb béke idején az Északi-tengeren az angol és a németalföldi (holland) hajóraj között a háború, mert a hollandok megtagadták az előre üdvözlést. Végül is nemzetközi egyezmény írta elő a hajók és nemzetek közötti üdvözlés szabályát.

TRAMPHAJÓ: az a teherhajó típus, amelyik nem állandó útvonalon közlekedik, hanem az áruszállítási megbízatásoktól függően, hol itt, hol ott köt ki. Az elnevezés az angol „tramp" szóból származik: csavargó. (Lásd még „Cargo-liner" címszó alatt.)

TŐKEHAL: a hering mellett az ember legfontosabb haltápláléka, és egyben a legjelentősebb halászzsákmány. Általában *kabeljaunak* hívják a halásznépek. A fejlett tőkehal egy-másfél méter hosszú, és súlya ötven kiló körül van. Tömegesen, valóban óriási tömegekben, főleg az északi szélesség 50. és 75. foka között tartózkodik, mégpedig az Atlanti-óceán északi részén és a Jeges-tengerrel szomszédos területeken. A híres izlandi halászok a Lofotok Ugyancsak híres halászbokrai a kabeljau mérhetetlen tömegeit fogják ki a tengerből, vagyis, mint ők mondják, „betakarítják a tenger termését". A kabeljau elterjedési déli határa az északi szélesség

40. foka. Izland és a Lofotok halászsága egy-egy idényben több millió tőkehalat is kifog! A számítás szerint (átlagosan) a halászbárkák minden egyes embere 300-500 tőkehalat zsákmányol. Komoly pénzt jelent, de a világ egyik legnehezebb munkája is egyben, mert a főidény télen van. Hóban, jégben, szélviharban – egyedül az áldott Golf-áram védelmében bízva – 100 000 halász űzi a tőkehalat!

TURBO-LINER: gőzturbinával hajtott teher- vagy személyhajó. Ezek az un. gyorsjáratú hajók. A gőzturbina a gőz sebességét értékesíti mechanikai munkává, míg a dugattyús gőzgép a gőz nyomását alakítja át ugyanezzé. A gőz nagyobb nyomású térből alacsonyabb nyomású térbe nagy sebességgel áramlik át. Erre alapul a gőzturbina elve, amikor is a gőzt egy forgó lapátrendszerre irányítva, a lapátrendszer tengelye mechanikai munkát végez. Tehát a gőzturbina közvetlenül létesít forgó mozgást. Nagy előnye, hogy nyugodtabb járású, mint a dugattyús gőzgép jóval kisebb helyen fér el, súlya sem oly óriási, mint a dugattyús gőzgépé.

VÍG ROGER: így nevezik a fekete színű kalózlobogót, amelyre csak később került a halálfej és a lábszárcsont. A lassan-lassan „nemzetközi" népszerűségre szert tett fekete lobogót először a földközi-tengeri arab kalózok használták, később vették át az angol, francia, holland flibustier-ek. Úgy hírlik, Thomas Cavendish angol kalóz volt az első, aki hajójának árbocára felhúzta a Víg Rögért, a halálfejes lobogót. (Nézd még meg „Flibustier-ek" alatt is.)

VIHARJELZÉS: főként a tengeri viharok vagy általában a víz menti viharok előre jelzésére alakult szolgálat. Az Északi-tenger viharainak előre jelzésére a hamburgi Seewarte, az Atlanti-óceánon kialakuló viharokról az angol Meteorological Office, a kaspi-tengeri viharokról az asztrahányi viharállomás ad ki többek között, a hajórádiók és a jelzőállomások közbeiktatásával figyelmeztető közléseket. A kínai tenger tájfunjait Zi-Ka-Vei megfigyelőállomás jelzi, míg az amerikai partokon, főleg a Karib-tenger és az Antillák szigetein, ahol a szörnyű hurrikánok gyakoriak, igen sok a viharjelző állomások száma. A „hurrican" egyébként közép-amerikai indián szó, és a pusztító erejű forgóvihart jelöli.

VONTATÓHAJÓK: háromfélék; kikötőiek, tengerpartiak és

távoltengeriek. A kikötőben használt vontatók igen erős, zömök építésű, 150-250 tonnás hajócskák, és az a feladatuk, hogy a kikötőkben különösen a nehezen mozgó óriási óceánjárókat ki- és bevontassák. A parti vontatók 250-600 tonnás, ugyancsak igen masszív építésű hajók, egyik hazai kikötőből a másikba visznek át un. vontatmányokat. A távol-tengeriek a korszerű hajózás pompás tervezésű vontatóhajói, amelyek ezer veszély között (800-1400 tonnájuk ellenére) gyakran oly feladatra vállalkoznak, hogy Dél-Amerikából vagy Ausztráliából áthozzanak Európába egy megsérült 15 000 tonnás hadihajót vagy egy 10 000 tonnás úszódokkot. Különösen a holland tengerészet híres vontatóhajóiról. Ilyen vontató a *Jilland* is, Jan Mietje kapitány hajója.

WRECK: betűk olvashatók azokon a zöld színű bójákon, amelyek hajóroncsok felett lebegnek. A fehér színű, zöld alapra festett „Wreck" nemzetközileg elfogadott jelzés. Éjjel a bójákon zöld lámpa világít.