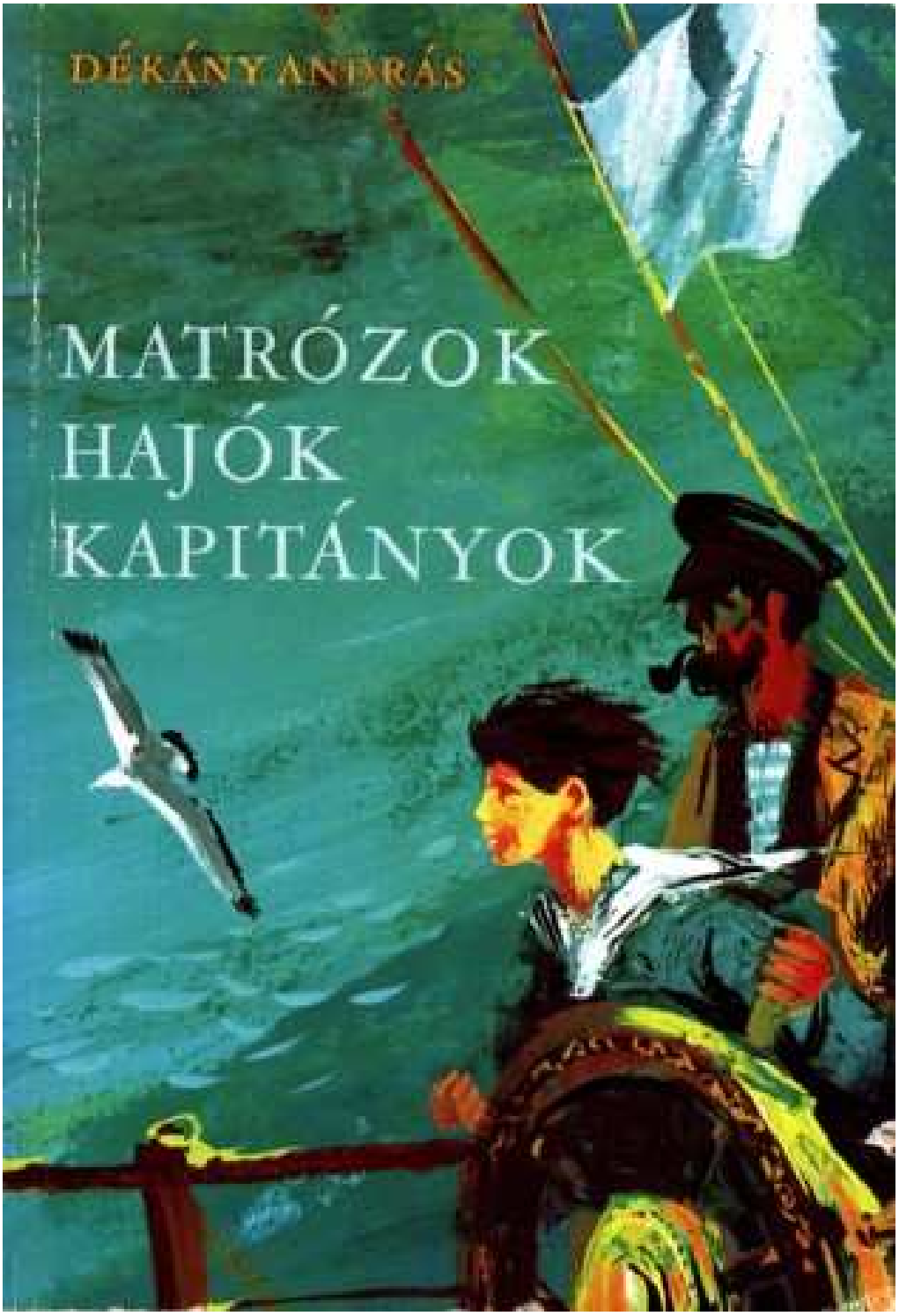

DÉKÁNY ANDRÁS
MATRÓZOK
HAJÓK
KAPITÁNYOK

DÉKÁNY ANDRÁS

MATRÓZOK, HAJÓK, KAPITÁNYOK

KALANDOK AZ ADRIÁN

MÓRA KÖNYVKIADÓ

BUDAPEST, 1977

1957-ben a Kiadói Főigazgatóság kalandos-fantasztikus regénypályázatán első díjat nyert mű

CSERGEZAN PÁL *rajzaival*

Harmadik kiadás

© Dékány András jogutódja, 1977

ISBN 963 11 0808 4

TDL

Ha a kikötőben a hajók árbocára felröppen a „T D L”„ betűket jelző zászló, a tengerész tudja, mit üzennek a többiek a távozó hajó után. „Jó utat!” – jelzi a három lengő, libbenő zászló a hajósok tolvajnyelvén.

„TDL”!

Én is felhúzom, fiúk, a kék-fehér-piros, a háromszögletes kék és kockás sárga-fekete zászlót, amikor elindultok, hogy kövessétek a tengerésznapló útjait, hogy kövessétek életem hajóját. Lehet, hogy sok mindent felnagyít és túlszínez az emlékezés, amikor elém jönnek a régiek, a

matrózok,

akikkel annyi nagy élmény köt össze elszakíthatatlanul. Még hallom lépteiket a kikötők kövezetén, nevetésüket a fedélzeteken, harsány kiáltásukat a kormány mellől és az árbocok magasából. Ott voltam a tengerészkorszak hősi idejének utolsó perceiben, amikor dicsőség volt vitorláson szolgálni, és melegebben dobogott a szív egy teljes vitorlázatú bark látványán, mint a füstokádó gőzösön. A Jokkók és a Sottomarinák, ezek a vérbeli tengerészek tanítottak meg arra, hogy a világ legnehezebb mestersége egyúttal – a világ legszebb mestersége, is!

Látom a régi kikötőket, a tengerészszállásokat, a kocsmákat és a mólók mellett, kongó bójákhoz kötözve a

hajók

hosszú sorát. Vajon hány járja még azok közül a tengert, hiszen négy évtized telt el? Akkor gyerek voltam, büszke a „moccó” (hajósinas) címre, most deres fejű vénlegény. Csoda-e, hogy elérzékenyedve nézek ezekre a hajókra, és az emlékezés talán szebbé, jobbá varázsolja valamennyit, mint amilyenek a valóságban voltak? Az vesse reám ezért az első követ, aki egy időben járta velem a tengert, és nem lesz homályos a szeme, amikor eléje kerül a régi kép: „Foto Zamboni, Fiume” vagy „Sebastianutti Benque, Trieste” felvétele arról, a régi-régi, drága, megkopott csodás hajóról!

Lehet, hogy a Nautica, a tengerésziskola, nem volt olyan -kedélyes hely, mint ahogyan a napló felemlegeti. Az is lehet, hogy többet tanultunk, és nem szórakoztunk annyit, mint azt az emlékek mutatják. De itt a mese összeolvad a valósággal, és ez így is van rendjén: ami elmúlt, fiúk, az inkább mese, mint – valóság! Hogy Anton úr, a csónakmester került a fő-kapus helyére, és Giovanni, az altiszt a harmadik emeleti személyzeti szállásról, valósággal eltűnt, holott népszerű volt, mint senki más, az azért van így, mert a mese elnyelte őket, és a kettőből egy lett, mintha varázslat történt volna. És a

kapitányok

sorsa ugyanez. Magam is meglepődtem, mi lett egyikből-másikból, amikor kikerekedtek e napló lapjaiból, mint mondjuk Celligói kapitány vagy Daniló bácsi. De hát ez nem az én bűnöm, hanem az ő hibájuk: akkor tisztes, szakállas tengerészek voltak, itt – regény hősökké váltak! A hősök soha nem azonosak a látott alakokkal. De végtére is erről sem tehetek. Ha lesz valaki, aki ismerte őket, tudom, ugyanígy emlékszik vissza mindegyikre, mert hiszen mindenből csak a jellemző marad meg. Emberből, tájból, tárgyból egyaránt.

Ahogy bizonyos fokig átalakultak a kapitányok (igen kicsit a tanárok és a növendéktársak is), úgy kellett az érthetőség kedvéért némi átalakítást eszközölni máshol is. Ilyen „bűnöm” maga a Nautica (régi nevén pontosan: Magyar kir. Tengerészeti Akadémia) épülete is. Az új épület, az „én időmben” már a Stranga-hegyi palota volt a Via Erbán. És én mégis a néhány évvel előbbi „régi” épületről írok, a Corsia Deákon levő, ugyancsak palotának beillő házról. Ugyan miért? A felelet egyszerű: így érthetőbb. Érthetőbb a ma fiának, hogy egy tengerészeti iskola a tenger mellett, a kikötőben látható, és nem a Gellérthegynek beillő hegyoldalban, szőlőkarók között az utcatekervények labirintjának végén. Ezért szerepel a könyvben a „régi” épület – az „új” belbecseivel, mint például amilyen az intézet híres szertára is volt.

És érthető az is, hogy a földrajzi neveket az akkori, 1918-as módon írom, használom. De a

„Lexikon”-ban pontosan megtalálhatjátok a régi név mellett az újat, vagy az új mellett a régit, hiszen illő, hogy minden térképen eligazodjatok. A „Lexikonában lelitek meg a hajósszótárt és sorrendben mindazt a navigációs anyagot (vizsgaként!), amivel a kalandozások során a különböző hajókon és csónakokon megismerkedtetek.

Matrózok, hajók, kapitányok

jönnek elénk a múltból, hogy a mese és a valóság révén felidézzék azt az időt, amikor utolsó perceit élte a vitorláskorszak. Amikor az öreg tengerészek rajongva beszéltek az árbocok teherbírásáról, és a fiatalok boldogan szegődtek vitorlás hajókra. Amikor nem a gép, de a szél ereje volt a beszédtéma!

Egy ilyen vitorlás volt a *Jadran sóner* is.

Induljatok el rajta, barátaim. Árbocán ott leng a három zászló:

„TDL” – jó utat, fiúk!

ELSŐ FEJEZET

A Karszt hegyei között – Dénes bácsi, a mentorunk – Meglátjuk a tengert! – A „Cardiff House”-ban – Átlépjük a Nautica küszöbét, és megismerkedünk Anton úrral – Este az akadémia folyosóján – összebarátkozunk Horváth Ferivel – Az Ulan őrhajó – Mi is az a MAS? – Repülőtámadás Fiume ellen

Augusztus közepe volt – 1918-ban.

És hajnal, hej, de milyen csodálatos hajnal!

Az előbb hagytuk el a Karszt sziklarengetegének szakadékait, hegycsúcsos távlatait, a zúgva, bömbölve rohanó hegyi folyókat, a sötéten tátongó barlangokat és a még sötétebb alagutakat, a furcsa, különös, holdfényben megdermedt falvak sziklákba kapaszkodó házait. Két mozdonytól húzott hegyi vonatunk egy igen valószínűtlen tájon haladt át, és az volt az érzésünk ezen a holdfényes éjszakán, hogy nem a Föld, de a Hold tájait járjuk, mint Jules Verne újkori hősei. Zágrábtól kezdve, de főleg Karlovácnál, egyre emelkedett a pálya, és végül, jóval ezer méteren túl, már úgy hallatszott a mozdonykettős lihegése, mint valami őskori szörny kimerült, fájdalmas nyöszörgése.

Bármerre is tekintett el a szem a holdvilágos éjszakában, nem látott mást, mint szürke köveket, hófehér sziklákat, kísérteties, magasba nyúló hegyoldalakat. Néhol pedig, a csillagok között, tornyos hegycsúcsokat. Igen, igen, akár a Hold hegyei, kráterei között pöfögött volna velünk a vonat!

De a hajnal új látnivalót terített elénk.

A rózsaszínű, piros-lilás fénypászmák rávilágítottak a Karszt fehér köveire, és egy csapásra eltűnt a kísérteties, örökös fehérség. A hegyi falvak házikói barátságosan pislogtak csillogó ablakszemeikkel, és egyszerre felfedeztük, hogy a Karszt hegyei között kerteket is elbújtattak a gondos emberi kezek. Szó szerint elbújtattak: néhol magas kőfallal körülvett, alig húszharminc négyzetméternyi kerteket is láttunk a sziklák magányában! így védik itt a mindent elsöprő szelektől a maroknyi földecskéket és a belőlük kizöldellő krumplibokrokat, fügefácskákat, törpe, széltől cibált gyümölcsösöket.

öten voltunk a vonatfülkében egyívású, tizennégy éves legénykék. Egy volt a sorsunk: elszakadtunk a honi tájtól, a szülőföldtől, szüleinktől; és egy volt a célunk: hogy valóra váltsuk Kossuth Lajos parancsát: „tengerhez, magyar!”, vagyis, hogy tengerészek legyünk!

Öten, öt ifjú legényke kuporgott az üléseken, és szinte alvás nélkül bámultuk át ezt a csodálatos utazást a Karszt rengetegében. Hol a folyosón szorongtunk, s a nyitott ablakon keresztül meredtünk bele a meseszerű tájba, hol a fülke ablakára nyomtuk arcunkat, mert arról az oldalról sem akartuk elmulasztani a látnivalót.

Így az előbb a felkelő nap egyre növekvő, egyre magasabbra emelkedő tűzgolyóját bámultuk lelkes elragadtatással. Ilyesmit sem én Kecskeméten, de a társaim se Budapesten, Kassán, Keszthelyen, Esztergomban nem láthattak.

Utazásunk alatt akadt egy jó barátunk, a vonat kalauza. Ő volt az, aki a budapesti déli vasúti pályaudvaron gondjaiba vett bennünket. Idős, katonasor alól felmentett bácsi volt a kalauz, most is látom magas termetét, hófehér bajuszát és mindig mosolygó szemét. Ez a derék kalauz bácsi személyesítette meg előttünk akkor a messzeséget, ő volt az a valóságos

emberi lény, aki – így emlékszem most is reá – eljuttat a megvalósult álomhoz, a tengerhez.

Amikor bámészkodva néztük a felkelő napot, nyílt a folyosó ajtaja, és betekintett a kalauz bácsi. Vidáman mosolygott. Megkérdezte:

– No, fiúk, mit láttok amott túl a kanyarodónál? No, szaporán!

És úgy mosolygott, úgy pislogott élénk, derűs szemével; mintha találós kérdésre várt volna feleletet.

Mit látunk amott? Mind az öten kimeresztettük a szemünket. Mit is láttunk? Jobbról és balról a Karszt krétaköveit, keletnek, az óriási Velebit irányában a felkelő napot és délkeletnek a szürkéskék eget, amelyet könnyű pára takart.

Mindezt szépen elmondtuk a kalauz bácsinak, aki erre még inkább elmosolyodott:

– Ejnye, micsoda szemetek van! És ti akartok tengerészek lenni? Hát nem látjátok … ugyan nézzétek már… no, erőltessétek a szemeteket!… Mi lehet az amott, ott lent a mélyben, összeolvadva az éggel? Ugyan, mi lehet?

Az egyik társunk, Jakab Laci, a kassai fiú, tétován kinyögte:

– Talán a tenger?

A derék vasúti gondviselőnk bólintott, és mintha megremegett volna a hangja, amikor megszólalt:

– Igen, fiaim, az ott a tenger! A tenger!

Most is érzem, sok-sok évtized után, hogy akkor, azokban a másodpercekben erősebben vert a szív, és a lélegzet elállt. Csak néztünk, néztünk, belemeredve a messzeségbe, és lassan formát öltött a táj.

Igen, miért is gondoltuk, hogy innen a Karszt magasáról letekintve arra délkeletnek – *is* az eget látjuk? Azért, mert a kékes szürkeség összeolvadt, ilyen volt a színe az égnek és ilyen a tengernek.

Hajnal volt, és a két nagy távlat, az égi és a földi, még összeölelve tartotta egymást. Hol végződött az egyik, és hol kezdődött a másik, nehéz lett volna eldönteni, de hogy az *egyik* a tenger volt, azt most már valóban láttuk!

Mert az égen nincsenek szigetek, de nincsenek kavics nagyságú hajók sem.

Arra pedig, kibontakozva a párából, sárgás szigeteket és fehér színű hajókat, vitorlákat vettünk észre.

Tehát ott van a tenger!

Az öreg kalauz lemutatott a mélybe:

– Az ottan Veglia szigete, jobbra tőle Cherso. Majd megismeritek. Fiumét nem láthatjátok, mert elfedi előlünk a tersattói hegy. Akinek sasszeme van, az már apró házakat láthat amarra lent… ott kezdődik a tenger, Buecarinál.

Mint egy nagy térkép, úgy terült el alattunk a fiumei öböl, az adriai Quarnero megkapó részlete. Olyasféle látvány ez, mint aki először látja meg a kenései vagy az aligai kanyarból a Balatont. Csak hát bővített kiadásban, tengerhez méltó nagyító alól: igen nagy magasságból – igen nagy messzeséget.

De hát a térképet hirtelen összegöngyölték. A mozdony fütyült, a vonat kanyarodott, és nem volt előttünk más, mint újból a Karszt sziklarengetege.

– Most már közelről fogjátok látni – oktatott bennünket az öreg vasutas. – Áthaladunk egy alagúton, közvetlenül a tersattói Frangepán-vár romjai alatt… és amikor napvilágra kerülünk, ott lesz előttetek Fiume városa, ahová annyira vágytok!

Mert bizony így volt, igaz volt: ötünk szívében egy volt az érzés – a vágyva vágyott tervet valóra váltani, eljutni Fiúmába.

És íme, mint a mesék hősei, úgy voltunk mi is,· öten ifjú magyarok – megvívtunk a hétfejű sárkánnyal, és megérdemeltük a királykisasszonyt vagy a Kincset, amiért vívtunk. Ebben az esetben a hétfejű sárkány nem volt más, mint a küzdelmek sorozata, amivel elértük, hogy ezen a csodás hajnalon itt voltunk Fiume küszöbénél. Küzdelmek sorozata! Valóban így van,

higgyétek el. A világháború negyedik évében jártunk akkor, szörnyű híreket hoztak a frontokról hazatért sebesültek, egy-egy riasztó hír szerteröppent a lövészárkokból küldött tábori levelezőlapokból is, az újságok sunyin lapító hadihelyzet-magyarázatai is gyanúsak voltak már… és mi odahaza azzal léptünk elő, hogy – tengerészek akarunk lenni!

Mert hát valójában ezért vitt bennünket Karlováctól keresztül a Kulpán, neki a Karszt kopár óriásainak a vasút, át hét alagúton, ijesztő szurdokok és a Licsenka búvópatak félelmetes szakadékán, hegyek, sziklák, meredek szerpentinek között, szörnyű pöfögések és lihegések között…, mert az volt vágyunk, hogy tengerészek leszünk.

Ezért áldoztuk fel a nyarat, és alighogy befejeztük az iskolaévet, máris hozzáfogtunk a magoláshoz. Mert azt tudtuk igen jól, nagy híre volt annak, hogy a fiumei tengerészeti akadémiára, a Regina Ungheria Accademia Nautica első, előkészítő évfolyamára nemcsak jó bizonyítvány kell a felvételhez, de igen nehéz, gátfutásnak is beillő felvételi vizsga is. Vizsga olasz nyelvből, matematikából, mértanból, mértani rajzból és földrajzból. És mivel abban az időben sem beszéltek Budapesten, de sehol az Alföldön, a Dunántúlon, a Felvidéken olaszul, volt mivel tölteni az időt 1918 nyarán annak a néhány fiatalembernek, aki nagy nehezen legyőzte a szülők, a nevelők, a rokonok érthető ellenkezését, és útban volt az ismeretlen Nautica felé.

Nehéz lenne eldönteni, ki volt a csábító. Talán Robinson Crusoe, a hányatott sorsú tengerész, vagy a híres *Nautilus* még híresebb utasa, Némo kapitány? Vagy Verne másik hőse, a tizenötéves kapitány? Esetleg az újságokban akkor annyit szereplő bátor tengerészek, a skagerraki csata szenvedői, vagy talán a tengeralattjárók merész hajósai? … Az utóbbiakra nyugodtan merem mondani, hogy bennünket, ötünket más fából faragtak – nem hadi, de kereskedelmi tengerésznek készültünk. A fiumei Nauticán nem a hadászatot, de a hajózást tanították. Mi ide vágytunk, és ide indultunk ezen a napon.

Ha valaki csábításunkban bűnös volt, úgy az valóban inkább a jó Robinson lehetett, mint a tengeri csaták beszámolóiban szereplő kapitányok, hajómesterek, parancsnokok, tengerészek. Én is, társaim is – amint megállapítottuk az ismeretség első órájában – Kompolthy Jób kapitányért, a nagy kínai folyó, a Jangce magyar hajósáért, Győrök Leóért, az elfelejtett hajóépítő festőért rajongtunk.

Az ő láthatatlan nyomaikat szerettük volna bejárni az Adriától a Sárga-tengerig. És meglátni Juan Fernandez szigetét, ahol valaha – a mondák szerint – Robinson Crusoe élt…

Egyre közelebb kerültünk jövendőbeli otthonunkhoz, a Nauticához.

Most már nem szuszogott, de vidáman pöfékelt a vonat.

Kijutottunk a tersattói vár alól, és íme: szinte elérhető közelségben ott volt a tenger, a Mare Adriatico!

Mindenütt hajók, árbocok, raktárak, gyárkémények, csónakok szárazon és vízen, parton elterpeszkedő rozsdás hajótestek, messzeségbe elnyúló mólók, vitorlák, ó, mennyi vitorla!

Valaki felkiáltott:

– Nézzétek, világítótorony!

Az ám, az elbeszélésekből, hadi jelentésekből ismert fiumei világítótorony volt arra a távolban, inkább csak sejthetően, mint láthatóan. Akkor, az első reggelen, amikor először találkoztam a tengerrel, dehogyis gondoltam, hogy a fiumei toronyhoz annyi kaland emléke fűz majd.

Nevettünk, egymás vállát veregettük, elismerően, és szeretettel szorongattuk a kalauz bácsi kezét, karját, mintha csak ő hozott volna át ötünket a Karszton.

Fiume, a vágyak városa volt előttünk, Fiúmében voltunk!

Csattogva, dübörögve átszaladtunk a Fiumara hídján, majd még egy alagút (a kilencedik) következett, a Kálvária-hegy mélyén haladtunk keresztül, s amikor újból napfény tört be a vasúti kocsik ablakán, megint úgy éreztük, hogy a mese játszik velünk: óriási platánok között, villák és csinos házak mentén haladtunk tova, mint Budapesten a városmajori villamos.

– Fiúk – szólt hozzánk mentorunk –, megígértem szüleiteknek, hogy gondotokat viselem egészen addig, amíg át nem lépitek a Nautica küszöbét. Az állomásépület előtt megvártok, onnan együtt megyünk majd az akadémiára.

Ennek nagyon örültünk, mert bizony – ahogy kiszálltunk a vonatból – nagy magabízásunk menten alábbhagyott. Egy vadidegen, különös városban voltunk. Az állomás előtt szuronyos, napégette arcú haditengerészek álltak. A téren piros fezes, buggyos nadrágú bosnyák katonai járőr haladt át. Oldalt, az állomás lépcsőinél, tépett, napszítta egyenruhában olasz foglyok kuporogtak. A tér túlsó oldalán, Jakab Laci vette észre, homokzsákok mögött két löveg csöve meredt a magasba. Olykor megtörtént, hogy az olasz partok felől kétfedelű kapróni-gépek szálltak Fiume fölé, és bombákat dobtak a városra; a kikötőt, a hajógyárakat, az állomást igyekeztek eltalálni.

Csukaszürke egyenruhás katonák hosszú sora vonult kifelé az állomásépületből: együtt jöttünk idáig Zágrábtól. Ezek a katonák már nem daloltak, komoran, lehajtott fővel meneteltek – 1918 augusztusa volt!

Mint kicsinyke nyáj, úgy verődtünk össze mi öten itt az állomás előtt.

Vajon hogyan fogad minket a város, a Nautica, hogyan az új barátok?

Tizennégy évesek voltunk, először távol az életben az otthontól, és először szállt rá a lelkünkre, mint azt később bevallottuk, a honvágy. Ha akkor valaki azt mondja: tessék visszamenni és beszállni a vonatba, indulunk haza, úgy hiszem, mind az öten szó nélkül elfogadjuk ezt a parancsot. De senki sem utasított bennünket erre…. a kalauz bácsi is feltűnt, odalépett hozzánk, intett:

– Fogjátok a cókmókot, utánam, fiúk, vár már titeket a Nautica!

Külön-külön mindnyájunkat hátba vágott, mintha biztatott volna: – Most ijedtek meg, amikor már itt vagytok? Húzzátok ki magatokat, hiszen tengerészek lesztek!

– Remélem, egyiktek sem anyámasszony katonája? – nézett ránk az öreg. – Most már elmondhatjátok, ettől a perctől fogva rajtatok áll, hogy kapitányok lesztek vagy nem. Én megtettem a magamét, a többi rátok tartozik.

Mintha kiderült volna a világ: öreg barátunk biztatása kellett ezekben a percekben, és a biztatás elhangzott. Igen, rajtunk áll, hogy tengerészek legyünk, valódi kapitányok! Felkapkodtuk a táskákat, visszatért a jókedv, a fenegyerekes vidámság, és ha többen vagyunk, nyilván dalolni kezdünk. így csak közrefogtuk öreg barátunkat, s lelkesen biztattuk: siessünk, siessünk, látni akarjuk már a Nauticát! A lépcső mellett kuporgó olasz foglyok szomorúan néztek utánunk, mintha mondták volna: hej, mi is voltunk fiatalok!…

Dénes bácsi azonban – mert ez volt a keresztneve a vasutasnak – a pályaudvar szegleténél megállt. Megsimogatta bajuszát, huncutul ránk mosolygott, majd így szólt:

– No, csak lassabban a testtel, legények, a Nautica még igen messze van innen. De ez a trattoria, nézzétek, annál közelebb. Meghívlak benneteket valódi narancsszörpre, mert bár háború van, ezek a kiskocsmások még mindig tudnak szerezni.

A trattoria fulladásig tele volt pipa- és cigarettafüsttel, katonákkal, hajósokkal,

tengerészekkel, szőrtüszős, bocskoros dalmát parasztokkal, mankóval bicegő sebesültekkel, öreg halászokkal. Ez volt a híres „Cardiff House”, a hajósok és tengerészek népszerű tanyája, valójában lebuj, ahová a magunkfajta legénykéknek tilos volt a bemenet. De hát Dénes bácsi szárnyai alatt, narancsszörpöt kérve, ott maradhattunk a pult mellett. A fal mellett álló konstábler (rendőr) szigorúan ránk nézett, de nem szólt.

– Oranzsád – intett feléje Dénes bácsi, és a rendőr csak biccentett.

Mi pedig koccintottunk a megérkezés, a barátság örömére.

– Ha egyszer majd messze tengereken hajóztok, gondoljatok Dénes bácsira, aki sok-sok évfolyam tengerész jelöltjeit hozta Fiúmába, akárha édesapátok lett volna!

összecsendültek a poharak, és mi már akkor úgy éreztük, hpgy valódi, sok vihart, hajótörést kiállt tengerészek vagyunk, nem holmi jelöltek – a Nautica nyelvén „asinellók”, szamár-halacskák.

A dohányfüst s az olajban pirult halételek fojtogató levegőtlenségében, az olasz, horvát, német, bosnyák nyelv bábeli zűrzavarában vidáman csendült az öreg vasutas felé a magyar köszöntés:

– Jó napot, Dénes bácsi! Meghozta az asinellókat? Magas, fekete hajú, fekete képű fiatalember intett az öreg

felé a tömegen át. Egyenruhája olyasféle volt, mint a haditengerészeti altiszteké, csak a sapkán nem lobogott hosszú szalag, és a csíkos gallér volt sötétebb. A fiatalember egy sebesült tengerésszel beszélgetett, és – ő is narancsszörpöt ivott. (Mert csak nálunk szégyenletes valami málnaszörpöt kérni a kocsmákban, de a fiumei hírhedt „Cardiff House”-ban ezért még nem néztek ki senkit.)

Dénes bácsi intett a fiatalember felé:

– Meghoztam, öten jöttek ezzel a vonattal. Hogy bírják a járást a Nauticáig, inniuk kell!

A tengerész, mert nyilván az volt, jóízűen nevetett:

– Velem is azt tette, Dénes bácsi, sohasem felejtem el! Dénes bácsi intett:

– Nézzétek meg jól, az első nautikus, akit láttok. Magyar gyerek, harmadéves, alighanem ő lesz a gazdátok, a padronétok. A legjobb tanuló, úgy hívják, hogy Horváth Feri.

Valóban, a fekete hajú fiatalember volt az első akadémikus, akit láttunk. Megnéztük jól, azzal a bizonyos gólyaáhítattal, sőt kisdiákos alázattal a mindenkori felsős iránt. Szép szál, jó kinézésű legény volt Horváth Ferenc, meg kell adni. Igazában az lett volna a szép, ha odajön hozzánk, érdeklődik az utazásról és arról, hogyan érezzük magunkat az első órában Fiúmében. Legalábbis mi így képzeltük. De nem jött, még csak nem is nézett ránk, és amikor köszönt Dénes bácsinak, már el is fordult, hogy tovább csevegjen a sebesülttel. Úgy éreztem, ha ezzel a bennünket tekintetre se méltató akadémikussal valami közünk lesz, úgy nem sokáig lát az akadémia. Attól még, ha valaki utolsó éves, nem kell gőgösnek lenni!

íme, így történt az első találkozás azzal a valakivel, akiből legjobb barátom lett, és akivel annyi kalandon mentünk át a különböző tengereken!

Amikor kiléptünk a füstös, alkoholgőzös „Cardiff House”-ból a ragyogó napfényben izzó térre, Dénes bácsi elénk állt:

– No, fiúk, most merre menjünk?

Nagyot néztünk, merre? Hát nem Dénes bácsi mondta, hogy elvezet bennünket? Honnan tudjuk mi azt, merre is keressük a Tengerészeti Akadémiát?!

– Azért kérdem – nevetett az öreg –, mert rajtatok áll, kerülővel akartok-e menni, vagy egyenesen?

– Miért menjünk kerülővel? – csodálkoztunk. – Menjünk csak egyenesen, ideje már meglátni, hol tanuljuk ki a tengerészetet!

Dénes bácsi bólintott:

– Nagyon helyes, fiúk, nagyon helyes. Hát akkor nézzetek oda: látjátok azt a háromemeletes, fehér épületet? Az a Nautica!

Hát így tréfált meg minket, zöldfülűeket, friss fiumei asinellókat, Dénes bácsi, ez a kedves vasutas. Mi azt hittük, hogy valahol fent a hegyek között, vagy arra lefelé, a tengerparton lehet a tengerészeti tudományok híres intézete.

És íme, itt volt az orrunk előtt, alig kőhajításra az állomásépülettől!

– Nézzétek, amott a síneken túl van a Punto Franco, a szabad kikötő… ez a széles, platánoktól övezett út Fiume főútja, a Corsia Deák – magyarázta büszkén, mintha házigazda volna Dénes bácsi. – Ez a nagy épület a dohánygyár, ott pedig a Corsia Deák és Via del Molino sarkán, most már tudjátok, az akadémia épülete. Hát akkor induljunk, ismerjétek meg közelről.

őszintén megmondom: nem szerettem soha az iskolákat. Akkor már két elemi iskolát és két gimnáziumot ismertem kívülről-belülről, tanítóstul, tanárostul, szekundákkal, jelesekkel együtt. Egyiket sem szerettem, és most, visszatekintve a messzeségbe, most is csak azt mondom: az elemik és a gimnáziumok rossz emlékeim. Ott kaptam az első pofonokat, ott aláztak meg életemben először, ott éreztem, hogy falevél vagyok a szeszélyek és rosszindulatok vad orkánjában. De ahogy ránéztem a fiumei Tengerészeti Akadémia épületére, valami azt súgta a fülembe ezen a napfényes reggelen, hogy itt -férfiak élnek, és azokkal majd jó barátságba kerülök.

És a fellélegzésnek ebben a pillanatában az előbb látott harmadévest sem éreztem már olyan gőgösnek. Ha gőgös is Horváth Ferenc, és ha a padronénk lesz is, akkor sem akarok innen elmenni. Ott, abban az épületben akarok tanulni – mondtam egyre, ahogy közeledtünk a Via del Molinó sarkára –, tanulni, emberré válni, tengerésszé lenni!

Hatalmas, háromemeletes, díszes homlokzatú épület volt a Nautica. Az a ritka jellegű építmény, amelyre ha ránézel, véled, hogy mosolyog. Az adriai nap bearanyozta sárgásfehér falát, az ablakok hosszú sora csillogott-villogott… és a kert fái, platánok, tölgyek, fenyők, tuják vidám zöld színe feloldotta gyerekszívünk riadt dobogását.

Az épületet övező kert útjait tarka szoknyás lányok gereblyézték. Csengve szállt mókás daluk a napfényes reggelen végig a Corsia Deákon.

Azt a dalt énekelték, amit mi is oly sokszor énekeltünk az elkövetkező hónapokban:

Santa Barbara, san Simon,
Délibère me de sto ton,
De sto ton, de sta sajeta,
Santa Barbara benedetta!

A gereblyéző lányok mögött egy férfiú állt pontosan olyan oldalszakállal, mint amilyet annak idején Thegethoff admirális hordott. Abban az időben még erősen élt a lissai csata nagy admirálisának emléke, és a dalmát-isztriai tengerpart öreg hajósai között nem kevés hasonmása volt Thegethoffnak.

Ez a férfiú volt Amancsics Anton úr, az intézet kapusa, főaltisztje, valójában talán titkos igazgatója is. Valamikor, úgy harminc évvel ezelőtt a *Zrínyi* korvetta csónakmestere volt és részese annak a híres vitorlás útnak, amely Ázsia koreai partjainál végződött. Anton úr – mert mindenki így szólította, még a barátai is – szigorú volt, mint ami illő a *Zrínyi* néhai csónakmesteréhez. Tömören, pattogva beszélt, és hangja csak akkor lágyult meg, ha az ázsiai hajóútra került a szó. Ilyenkor valóságos csoda történt, Anton úr – bőbeszédű lett. Szívének, lelkének, agyának rejtett tárházából szinte ömlöttek a színes, lenyűgöző emlékek. Mivel ez volt a gyengéje, nekünk pedig az erőnk, hamar kitapasztaltuk, hogy Anton úr lefegyverzésére egy orvosság van: felemlíteni a *Zrínyi* ázsiai útját. A főaltiszt különben ritka nyelvtehetség volt: egyforma folyékonysággal beszélt olaszul, németül, magyarul, horvátul! Ö lett a mi titkos szótárunk, sőt egy-egy jó szivar, csempészett pipadohánycsomag ellenében fordítónk is.

Most ott állt a lányok mögött, és úgy figyelte munkájukat, mintha nem is kertet gereblyéztek, hanem hajófedélzetet mostak volna. Hosszú szárú albán pipaszárát úgy tartotta, mint valami kardot.

Beléptünk a kertkapun, elhaladtunk a kapusház előtt, és akkor Dénes bácsi odasúgta:

– Fiúk, tisztelettel köszönjetek, levett sapkával, katonás tartással. Ez Anton úr, akiről már szóltam a vonaton. Tőle függ itt minden. Jó barátom.

És így tettünk. Amikor eléje értünk, kihúztuk magunkat, sapkánkat lekaptuk, bokánkat összecsaptuk, úgy köszöntünk:

– Jó napot, Anton úr! Dénes bácsi szalutált:

– Szervusz, Anton úr, újabb asinellók érkeztek.

A főaltiszt keményen végignézett rajtunk. A lányok abbahagyták az éneklést, de a gereblyézést is. Mosolyogtak, vihogtak rajtunk.

Anton úr ránk dörgött:

– Jó napot, fiúk. Honnan tudjátok, hogy Anton úr a nevem?

Erre a feleletre már készültünk, Dénes bácsi jóvoltából persze. Jakab Laci volt a válaszra kijelölve. Jakab Laci az őszinteség legtermészetesebb hangján mondta:

– Minden magyar diák tudja, kit hívnak Anton úrnak a fiumei Nauticán!

Nem, a világ nem dőlt össze, pedig ekkora hazugságra összedőlhetett volna. Helyette a volt haditengerész-csónakmester elégedetten végigsimított szakállán, beleszipákolt a pipaszárba, majd intett:

– Jöjjetek utánam. Megmutatom a szobát, ahol majd laktok. De előbb magamhoz veszem a névsort, hogy valóban azok vagytok-e, akiket az igazgató úr nekem felírt.

Rákiáltott a lányokra a fiumei keveréknyelven:

– Vrag te zel, siessetek, presto, presto!

Bement a kapu melletti vártába, ezalatt mi elbúcsúztunk Dénes bácsitól. Nem volt már több ideje, sietnie kellett vissza a pályaudvarra.

Atyai szeretettel megölelt minket:

– Odahaza megmondom, hogy szerencsésen megérkeztetek, sőt Anton úrral is megbarátkoztatok. Majd még találkozunk, fiúk, ha lesz időm, és ha a fiumei vonalon maradok. Legközelebb majd ti kínáltok meg a „Cardiff House”-ban narancsszörppel.

Dénes bácsi eltűnt a kapubejáratnál, helyette Anton úr jelent meg, okuláréval az orrán és iratokkal a kezében.

– Utánam – pattogta röviden, és keményen lépve, taktusosan hadonászva a pipaszárral, megindult előttünk.

Átléptük tehát a Nautica küszöbét!

Csend, nagy csend volt az épületben. Mi öten voltunk az elsők, akik befutottak az előkészítő (vagyis első) osztály jelöltjei közül. A többi három osztály növendékeiből csak néhány tartózkodott itt, hiszen a tanítás csak egy hét múlva kezdődik.

A falakon mindenütt térképek, hajóábrák, géprajzok, tengeri állatok képei.

Anton úr vasalt bakancsa úgy vágta a fényesre sikált kövezetet, mintha gyorstüzelő ágyúk pattogtak volna.

Az egyik kanyarodónál impozáns nagyságú földgömb díszlett, és üvegbura alatt néhány műszer volt látható. Közöttük a világ legpontosabb órája, a hajóóra, vagyis kronométer. Hatalmas ajtó volt az üvegbura mellett, felette zománctábla, rajta nagy betűk: *Szertár*. A betűk mögül sok-sok szó, név mosolygott ránk, emlékek az olvasmányokból: kompasz, szextáns, logg, barométer, szignálzászlók… Nyilván itt őrizhetik mind e kincseket, amik nélkül hajó nem indulhat a tengerre, és aminek a kezelését csak azok értik, akik – tengerészek.

Jakab Laci, a legbátrabb, odaszólt Anton úrnak:.

– Tessék mondani, a szertárban van óceánjáróhajó-kompasz is?

De Anton úr erre nem felelt, csak dübörgött tovább.

Egy ajtó kinyílt. Középmagas, borotvált arcú, idősebb férfi nézett ki a folyosóra. Érdeklődéssel tekintett rajtunk végig, pontosan úgy, mint az udvaron a főaltiszt. Arca szigorú, komoly volt.

Anton úr megállt a szigorú férfiú előtt. Most ő csapta össze bokáját, és vette le sapkáját:

– Igazgató úrnak tisztelettel jelentem, Öt asi… azaz öt előkészítős jelölt. Az elsők, most érkeztek.

Az igazgató, P. Rezső, bólintott, mint aki igen megelégedett, hogy megérkeztünk. Szája szögletén és szeme sarkában enyhült a szigorúság, amikor megszólalt:

– Helyes. Vigye őket, Anton úr, az internátusba. Helyezkedjenek el. Utasítsa a konyhát, hogy reggelit is kapjanak. Egyelőre az épületet nem hagyhatják el.

Ezzel az ajtó bezárult. Az igazgató eltűnt. Anton úr már csak az ajtónak mondta:

– Parancsára.

Csörtettünk, dübörögtünk tovább. Hosszú folyosók, lépcsők, átjárók, éles szögletek tarkították a hatalmas épületben tett első utunkat. A második emelet ablakaiból kiláttunk a messzeségbe. Háztetőket láttunk, egy óratornyot… és sok-sok árbocot, hajókat, fedélzeti építményeket! Valamivel közelebb, mint a vonatból, a világítótornyot is láttuk, és a tenger vizén túl hegyeket, a Monte Maggiore tömegét.

Jó lett volna megállni, kikönyökölni az ablakon, és bámulni a kikötőváros érdekességeit és a gyönyörű tájat.

De hát Anton úr sietett, mi meg utána, mint a vontató után a sleppek sora.

Végre Anton úr lassított. Kinyitott egy ajtót, amelyen keresztül újabb folyosó nyílt. Ez volt az internátus. Szobák sorakoztak egymás mellett, minden szobában négy-négy ágy, szekrény, középen közös asztal, mellette székek. És sok napfény, melegség, derű.

Anton úr oldalszakálla szinte ragyogott a napban. A főaltiszt megigazította az okulárét, elővette az iratokat.

– Halljam, kik vagytok, nehogy egyetlen idegen is becsempéssze magát közénk!

És akkorát nevetett, hogy összerezzentünk. Anton úr tehát nevetni is tud.

– Amikor a *Zrínyivel* föld körüli utat tettem, bizony megtörtént, mégpedig Sanghajban, hogy a kazamatákban idegen matrózok bújtak el. Hogy hazahozzuk őket…

Anton úr mesélni kezdett, és mi hallgattuk, és nem tudtunk betelni a mesével. Régen eltűnt fregattok, korvetták, sorhajók, gyorsjárású kereskedelmi klipperek nevei röpködtek a levegőben.

Közben egy formaruhás akadémikus is bejött a szobába, odaült az egyik ágy szélére, és a hallgatókhoz csatlakozott.

Dél lett, amikor Anton úr észbe kapott, és befejezte a mesét. Rámutatott az akadémikusra:

– Ismerkedjetek össze. Négy ebben a szobában alszik, egy menjen át a szomszéd szobába. Végleges helyetek akkor lesz, ha átestetek a felvételin. Addig csak vendégek vagytok. Ez az úr a padronétok, neki. engedelmességgel tartoztok.

Tehát nem Horváth Feri, amit ebben a pillanatban már sajnáltam. Az „akadémikus úr” amolyan lányosan szép fiú volt; gondosan fésült, piperkőcmozgású. Mindig mosolygott, és ez valahogy nem illett egy tengerészhez. Elővett egy noteszt, beírta a nevünket: Jakab László Kassáról, Zoller József Esztergomból, Paul Péter Budapestről, Grofcsik Béla Keszthelyről, én Kecskemétről.

Most ő is bemutatkozott:

– Angelo Zanetta harmadéves. Ha felvettek, már nem vagytok kötelesek urazni, de addig igen. Helyezkedjetek el, te – és rám mutatott – átjössz a szomszéd szobába. Holnap az is megtelik.

Elővette zsebóráját:

– Pontosan egy órakor ebéd. Előtte egy perccel kopogjatok a szemben levő szoba ajtaján, együtt megyünk ebédelni.

Kezét sapkájához emelte, felém intett:

– Gyere. A csomagodat hozd magaddal.

Kimentünk. Zanetta benyitott a szomszéd szobába, nevetett:

– Azt az ágyat foglalhatod el, amelyiket akarod. De tanácsolom, ne az ablak mellettit válaszd. Bórában ott úgy süvít rád a hidege hogy belegémberedsz.

Ezzel megfordult, és magamra hagyott. Most se tudom, miért, dacból, ellenkezésből, vagy azért, hogy a későbben jövők ne mondják: volt időm, tehát kikapartam a gesztenyét, de én bizony az ablak melletti ágyat választottam. Akkor még nem tudtam, mi a bóra, és különben is – engemet ne féltsen az akadémikus úr! Boldogan tettem csomagomat az ágyra: lám csak, hiába volt minden családi ellenkezés, itt vagyok Fiúmében, és már ágyam is van a Nauticán!

Igaz, hogy az ablakból nem a tengert, de a kikötőt sem lehetett látni, hanem a dohánygyár falszögletét és egy csomó, különös cseréppel borított háztetőt…. de hát Fiúmében voltam!

És ha minden jól megy, három év múlva nekem mondják az újonnan jöttek, hogy – akadémikus úr …

Délután bizony mindnyájunkat elnyomott az álom, és amikor felébredtünk, csillagok világítottak az égen. Zoller Jóska ébresztette fel társaságunkat. Csak most éreztük, mennyire kimerültünk, elgyengültünk. Az utazás izgalmai és az éjszakai vonatozás, no meg az akadémiai élmények, látnivalók, a szokatlanul nagy hőség inkább azt kívánták volna, hogy másnap reggelig aludjunk. De hát a nyugtalan Zoller engemet is felrázott, és valósággal remegő hangon mondta:

– Ez a Zanetta beszólt, hogy legyünk óvatosak, és ha repülőgépet hallunk, azonnal zárjuk be az ablaktáblákat, és oltsuk el a villanyt. Képzeld, azt mondta, ma támadásra van kilátás. Ilyenkor, szélcsendben, erős holdvilágban jönnek a kapróni-gépek!

Kikönyököltünk a délnyugati folyosó ablakán, és merengve néztük az esti Fiumét. A tenger sós illata, a kikötő kátrányszaga, a kertből felszálló, lucskosra öntözött növények párolgása valami furcsa, mámorító szagegyveleggel hintette be az akadémia folyosóit.

Megbabonázva tekintettünk ki az ablakon, és találgattuk, ki mit lát a kikötőből, s ki meddig lát.

– Az ottan egy háromárbocos – mutatott ki a Mária Terézia-mólóra Jakab Laci.

– Amott egy romboló halad eloltott lámpákkal – büszkélkedett a zömök Zoller.

– Láttál is te rombolót – morgott a mindenben kételkedő Paul Péter. – Lehet, hogy cirkáló. Igen lassan halad, olvastam, hogy a kikötőkben a cirkálók óvatosan haladnak.

Zoller nem hagyta magát:

– Minden hajó lassan halad a kikötőben, ez szabály, ezt meg én olvastam! Különben is láthatod, hogy minden lesötétítve, még a világítótorony sem működik. Láttok egy lámpát is a kikötőben?

Nem, valóban így volt: egyetlen lámpa nem égett a kikötőnek azon a részén, amelyet az ablakból áttekintettünk!

– Én mégis azt mondom, hogy cirkáló – nyakaskodott Paul Péter.

– Én meg azt mondom, hogy romboló – védte a maga igazát a kis Zoller. – A rombolóknak van olyan csapott faruk, nézzétek!

Jakab Laci felhördült:

– Fara a lónak és a dunai propellereknek van, errefelé csak a tatot ismerik! A legokosabb az lenne, ha lemennénk a kikötőbe, és ott nézelődnénk. Elvégre mi történne, ha mégis kimennénk? A diri ugyan azt mondta, hogy az épületet nem szabad elhagyni, de ha kiszöknénk, és Anton úr nem venné észre? …

Egy hang szólalt meg mögöttünk:

– Az máris csomagolhatna, és mehetne vissza oda, ahonnan jött.

Horváth Ferenc állt mögöttünk, azaz Horváth Ferenc akadémikus úr.

– Itt fegyelem van, és aki nem tartja be, az nem közénk való – folytatta, majd rátette Jakab Laci vállára a kezét. -Nem is lenne okos, könnyen elkeverednétek, hiszen a járást sem ismeritek… Különben hallottam, min vitatkoztatok. Az se nem romboló, se nem cirkáló… az esti fények igen csalókák, majd megtanuljátok egyszer ezt is. A víz feletti légtükrözés, a sok

árny, a csillagok villódzása, a távolságzavar megtéveszti ám az embert.

Csendesen mondta, mint aki védekezik:

– Az mindössze egy őrhajó, a Torpedógyárnál állomásozik. Ismerem jól, *Ulan* a neve. De azért ne haragudjatok, nem akartam egyiket se megbántani.

Melegség, kedvesség volt Horváth Ferenc hangjában. Ügy beszélt velünk, mintha bátyánk lett volna. Komolyan nézett ránk:

– Nem tudom, mennyire vagytok felkészülve, de két nap múlva lesz a felvételi vizsga. Holnap jöjjetek be hozzám, szívesen kiírom azokat a tételeket, amelyeket leggyakrabban feladnak. Ezt a két napot áldozzátok fel, utána majdnem egy hét a tanításig, s akkor már jogotok lesz velünk kimenni a városba.

A kis Zoller hangja bizonytalankodott, amikor megkérdezte:

– Nagyon nehéz a felvételi? Horváth Ferenc megrázta fejét:

– Minden nehéz, ha nem tudod, és minden könnyű, ha tudod, írásbelin is, szóbelin is olyasmit adnak fel, amit tanultatok.

_ A kis Zoller tovább kérdezett:

– Az igazgató úr is vizsgáztat?

– Nem, az igazgató a hajózástant tanítja, ő nem vizsgáztat. Zoller megkönnyebbülten felsóhajtott:

– Szerencsére, csuda szigorú tanár lehet! Horváth kuncogott:

– Ha így akarsz mérni, baj lesz. Itt mindenki szigorú. Még Garády bácsi is, pedig ő nem főtárgyat tanít, csak a természetrajzot. De hát akkor miért jöttél ide, ha máris félsz?

Zoller szabadkozott:

– Nem félek … azazhogy félek, de nem a tanulástól, hanem attól, hogy olyat kívánnak, amit mi nem tanultunk.

Az akadémikus mosolygott:

– Az előbb mondtam: olyasmit adnak fel, amit tudnotok kell. De hát nem éri meg a kis gond, drukk, izgalom, hogy egy-két nap múlva már az akadémia növendékei legyetek?

Szinte egyszerre mondtuk:

– Megéri.

Horváth Feri csendet intett, és kimutatott a holdfénytől világított kikötőre.

– Nézzétek!

Ott, ahol az előbb az *Ulan* őrhajót láttuk – fény csóva villant.

Szétterült, előreszökött, majd a magasba emelkedett, és mint óriási sorompó végigszántotta az eget Vegliától Voloscáig.

Ezt követte egy másik fénycsóva a Mária Terézia-móló végéről, és egy harmadik. Ennek az utóbbinak csak a végét láttuk, a kezdetét nem.

Három reflektor világított az égre egyszerre!

Az előbbi csöndet éktelen sivítás, hajók ködkürtjeinek bőgése, a hajógyárak szirénázása, sőt riasztó trombita jelek váltották fel.

– Repülők jönnek – mondta Horváth –, vagy legalábbis repülőket sejtenek valamerről. Nézzétek végig a szobákat, és oltsátok el a villanyt.

A kert felől sztentori hang üvöltötte át a kikötő zaját.

– Fényeket kioltani!

Anton úr kiáltott, természetesen, mert .hát kinek is lehet ilyen ködkürttel is megvívó hatalmas hangja Fiúmében, mint, egyedül neki?

Néhány perc múlva újból együtt voltunk a folyosó ablakánál. Most még inkább ráborult a hold fénye a kikötőre. A legtöbb helyen kialudtak a lámpák, vagy legalábbis bezárultak az ablaktáblák, ajtók.

– Bombázás lesz? – kérdeztük új barátunkat. – Erre jönnek?

Horváth Feri megrázta a fejét:

– Nem biztos, lehet. Néha egy jön, néha kettő, feltűnnek ott az isztriai parton, de Fiúméig nem repülnek be. Néha bejönnek. Inkább ijesztgetnek, tapogatódznak, mint ahogy a mieink meg átlátogatnak Brindisibe, Ancona fölé. Mit tudnak magukkal vinni? Néhány kilós kis bombát. Két évvel ezelőtt nagyobb izgalom volt, amikor a *Città di Ferrara* óriásléghajó jött kétszer Fiume fölé. De a lussini haditengerészeti állomás egyik hidroplánja lelőtte. Attól kezdve nem jött több léghajó.

Lassan alábbhagyott a szirénák, ködkürtök zaja. De a reflektorok tovább simogatták, pásztázták az eget. Valamit sejthetnek ott az *Ulan* őrhajón, hogy nem oltják le a fényt.

Horváth tovább tájékoztatott bennünket, újdonsült asinellókat:

– Tudjátok, azért ez a nagy óvatosság, hogy mutassa a katonaság az éberséget.

Kis szünetet tartott, a hold tompa fényénél vizsgálgatva nézett végig rajtunk.

– Még igen fiatalok vagytok – folytatta –, meg hát különben sem ismeritek az itteni helyzetet. Az az igazság, hogy egyik súlyos csapás a másikat követte, és a Monarchia nehezen vagy sehogy sem heverheti ki ezeket a sebeket. Most is mitől félnek? Attól, hogy a berepülő gépek valamit meglátnak, és ránk eresztik a MAS-t.

Nagy szégyen, de mi bizony nem tudtuk akkor, miféle szerzet az a MAS!

Az akadémikus csodálkozott:

–Lám, valóban asinellók vagytok! A MAS az olaszok legveszedelmesebb hajószerkezete. Valójában nem más, mint egy hatalmas, motorcsónaktestre szerelt torpedó. Merülése alig van, erős sebesség mellett, mert hihetetlenül erős motorja van, átszáguld a kikötőzáró hálókon is. Ezeket a hálókat azért helyezték el a hadikikötőkben, hogy megakadályozzák a tengeralattjárók behatolását. Most a háló felett jönnek! Ezek a MAS-ok. Ilyen motoros torpedó süllyesztette el júniusban, a Gruiza-fok magasságában a *Szent István* csatahajót, a *Grillo* nevű MAS májusban Póla ellen intézett támadást. Egyetlen kis hajó, négyfőnyi személyzettel megvív, méghozzá percek alatt, egy óriási csatahajóval. Dávid így győzi le mostanában Góliátot! Hát ettől a Dávidtól félnek ebben a pillanatban is.

Tőlünk nem messze, az állomás sínein mozdony tolatott. A masinisztát nemigen nyugtalanította a reflektorozás. Valahol harmonika szólt, vidám, pattogó muzsika. Ott se törődtek a riadóval. Előttünk, a Corsia Deák nagy kövezettábláin két konflis kocogott. Fehér egyenruhás, aranysújtásos haditengerészeti tisztek ültek a konflisban, és úgy viselkedtek, ahogy az sehogyan sem volt illő a haditengerészethez: torkuk szakadtából ordítottak valami érthetetlen, német dalt. Őket sem nyugtalanította a reflektorok fénye.

– Könnyelmű fickók – nézett a konflisok után Horváth Feri. – Pedig, ahogy látom, a

Viribus Unitis csatahajóra valók. Néhány nappal ezelőtt jött át Pólából a *Viribus,* hogy itt találjon a MAS-októl menedéket. De hát ilyen tisztikarral úgyse mennek sokra …

Új barátunk elhallgatott.

Cherso szigetének irányába mutatott. A hold fényében, mint valami óriási bálnahát emelkedett ki a tengerből Cherso.

– Onnan már hallani, jönnek!

A kis Zoller olyan izgatott volt, hogy majd leharapta nyelvét:

– De miért nem lőnek a Viribusról?!

– Igen, miért nem lőnek, és hol van a *Viribus?*

– A hajótestet nem láthatjátok, mert elfedik azok az épületek. De az a két nagy, daruszerű valami, az az árboca – adta meg a felvilágosítást az akadémikus. – Ha megszólaltatná az ágyúit, akkor a légnyomásra minden ablak betörne itt Fiúméban! Légy nyugodt, ha kell, majd ágyúznak… csak hát kisebb kaliberekből, mint a *Viribusé.*

Két kapróni-gép jött Cherso irányából. Előbb az elsőt, majd a másikat vették közre a reflektorok, valósággal elvakították az olasz pilótákat, akik igyekeztek megszabadulni a kínos fény orkántól. Az egyik feljebb tört, a második egészen a tenger felületéig ejtette le magát. De sem, ez, sem az nem használt: a reflektorosok ügyesek voltak.

– Mint a cirkuszi artisták, olyan bravúrosak az olasz repülők – dicsérte a pilótákat Horváth. – De a reflektorosok is értik a mesterségüket. Azt már sejtem, hogy a gépek nem szállnak a kikötő felé. Elvakítja a vezetőket a fény, és ilyenkor nagy a lelövés veszélye!

Fülhasogató gépfegyverropogás kezdődött. Láthatatlan és látható helyekről, az őrhajókról, parti állásokból, a móló végéről, a gyárak tetejéről ropogtak, kelepeltek a gépfegyverek. Mintha száz és száz levegőbe lőtt rakéta pattogott volna pillanatonként.

Úgy látsziK, a Kis Zoller von közöttünk a legvérszomjasabb, mert egyre izgett-mozgott, majd kiesett az ablakon, és találgatta az esélyeket: lelövik-e a kaprónikat vagy sem, és hogy a *Viribus Unitis* mégiscsak közbeléphetne.

– Ha én lennék a parancsnokló admirális – lángolt a kövér fiú –, már régen utasítást adtam volna a tűz megnyitására! Törjenek be az ablakok Fiúmében!

De a *Viribus* néma maradt, és ahogy Horváth Feri már előre jelezte, a két kapróni igyekezett kiszabadulni a reflektorok vakító csóvájából. Elkanyarodtak Volosca felé, és újból a Farasina-csatorna felé repültek. A fényszórók egészen addig kísérték a berregve tovaszálló, dupla szárnyú, vászonborítású gépeket, míg Cherso irányában apró legyecskékké zsugorodtak össze.

Akkor kihunytak a fiumei kikötő reflektorai. Helyettük Chersón gyúltak ki a fények, és onnan hallatszottak robbanásszerű zajok.

– Egy-két óra múlva otthon lesznek Anconában – mondta barátunk. – Nem bolondok, hogy beleszaladjanak az ágyúk vagy a gépfegyverek tüzébe.

Anton úr hangja megint felhangzott a mélyből:

– Világítást gyújts!

A Corsia Deákon is megjelent a lámpagyújtogató, és egymás után lobbantak fel a gázlámpák. Kivilágosodott az állomás épülete, ablakok nyíltak, üzletek kirakataiban lámpák gyulladtak. Megindult az utcák zsongása, kiabálás, nevetés, énekszó hallatszott mindenfelől.

Így, ilyen esti látványossággal fogadott bennünket a tenger, Fiume városa és új otthonunk, a Nautica.

Háború volt, négy éve dörögtek a fegyverek Európában. Az olasz harctér szörnyű poklában, az Isonzó és a Piave lövészárkaiban magyar, olasz és osztrák katonák ezrei hulltak el egy-egy napon. Német ágyúk francia városokat bombáztak, és német csapatok meneteltek a lengyelek földjén. De a nagy Oroszország túl volt a forradalom első évén, és híre volt a nagyvilágban, hogy ott a néptanácsok vették át a hatalmat. Itt, az Adrián, szemben állt egymással az egyesült olaszf-rancia és az osztrák-magyar flotta. Mind a kettő már igen

gyenge, igen kimerült, de a leggyengébb mégis a „mi” flottánk volt. Csak éppen azok nem tudták ezt, akik a hadműveleteket irányították. Holott az összeomlás már ott volt a küszöbön, a monarchia ereje a végét járta.

A tengerészakadémia növendék jelöltjei voltunk, és dehogyis sejtettük, hogy az előttünk álló élmények, kalandok egyben egy új világ küszöbére visznek minket. Császárok és királyok buknak el az orrunk előtt, a fiatalok pedig a küzdelmek sorában érnek majd férfivá. De nem abban a világban, amelyben az apák nőttek fel!

Mi ilyen fiatalok voltunk, élményekre vágyó, világot látni akaró fiatalok.

Amikor lefeküdtünk, és álmunkban felkavarodtak az elmúlt nap élményei, a sors már mindegyünknek kijelölte, mi valósul majd meg a vágyakból, az elképzelt és kitervezett reménykedésekből.

Egyelőre mind az öten mélyen aludtunk a Nautica ölelő karjában. Anton úr vigyázta nyugalmunkat, és a hold vigyorgott be a szobákba.

MÁSODIK FEJEZET

Porto-Ré, a királyi kikötő – Zanetta bemutatkozik – Kaland a tengeralattjáróval – A szertár titkai – Kedvencünk, a kormánykerék – Horváth Feri ígérete – A háromárbocos Ragusa és Jokkó, a hajósinas – Mit láttam a palackokban? – A Klotild és utasai – Sebességet mérünk – Tonhalfogás Perluccánál

Porto-Ré irányából két csónak közeledett a tengeren Fiume felé. Amolyan nagyméretű, széles, erős építésű csónakok voltak, ilyenekkel vadásztak a régi időkben a New Foundland-i cetvadászok. Egy-egy csónakról egyszerre tizenkét evező csapott a vízbe, olyan pontosan, szabályosan, ahogyan azt a tengerésztörvény előírja.

Az evezősök sapkáján vidáman lengett-libegett a szalag, és amikor a kormányos magas, éneklő hangon skandált: eegyet, keettőt, eegyet, keettőt! – a könnyű délutáni szél, a libecció, a part felé ragadta hangját.

Onnan, a sziklás partról, morlák pásztorgyerekek nótázták vissza a kormányos utasítását:

– Eegyet, keettőt, eegyet, keettőt!

Az Adria kék hullámai könnyedén gördültek a csónakok alá, időnként egy nagyobb hullám vágódott a palánkokhoz.

A csónakok mögött hófehér sirályok, kormos fejű halászkák libegtek, és rikácsolva köszöntötték az erre vetődő hajósokat. A partok melletti apró, kopár szigetecskéken (ahogy a tengerparton hívják: scogliókon), mint fekete borospalackok ültek, gubbasztottak a kormoránok. Néha egy-egy hal vágódott ki a vízből és hullt vissza nagy csobbanással.

A távolban, a San Marco-szirteknél, vitorlákat libegtetett a szél: Buccari és Porto-Ré halászai vonták a tengert széles hasú brazzeráikról, bárkáikról.

– Eegyet, keettőt! – skandálta Angelo Zanetta akadémikus, a mi csónakunk parancsnoka.

– Eegyet, keettőt! – hangzott a másik csónakról is, ahol az ugyancsak harmadéves Konyovics parancsnokolt.

Zanetta is, Konyovics is azt szerette volna, ha versenyre kelnek a csónakok, de bizony nekünk mára már elég volt az evezésből. Pedig hol volt még Fiume, úristen, valahol arra, talán az egyenlítőn is túl!

Ügy voltunk összeválogatva evezősök, hogy hatan ültünk a mi évfolyamunkból, hatan a felettünk levőből a padokon. A gyakorlottak neveltek tehát minket, asinellókat. Igen ám, de mivel asinellók voltunk, a kezünk, a derekunk, a karunk nem szokta a nehéz, vaskos nyelű evezőket! összeszorított foggal, sajgó tenyérrel, gémberedett ujjakkal kapaszkodtunk az evezőkbe, és olykor magam is csodáltam, mitől merülnek egyenletesen a vízbe, és miféle varázsintésre emelkednek ki?

Az úgynevezett „foglalkoztatáson” voltunk, legkedvesebb óráink egyikén. Ugyan mivel is kezdheti egy jövendőbeli tengerészkapitány a gyakorlati mesterséget, mint az evezéssel? Ebből szerdán és szombaton volt részünk. Szó volt arról is, hogy megtanuljuk a vitorlázást, de egyelőre csak eveztünk. Ez az utunk volt eddig a leghosszabb: Porto-Réig és vissza! Testvérek között is harminc-harmincöt kilométer! Nem dunai kilbóttal, kenuval, de sokmázsás, magasépítésű, hatpárevezős tengeri mentőcsónakkal! Ráadásul olyan evezőkkel, mint a távírópóznák és – tizennégy éves kézzel, karokkal!

De hát a tengeren nem kérdik, hány éves is vagy! A tengeren megvannak a formák, a kialakult szabályok, és aki nem tartja be azokat, az egyet tehet: búcsút mond a tengerészeinek. Aki helytáll, annak szó nélkül azt kell tenni, amit parancsolnak. A tengeren nem vonhatja ki magát senki a közösségből, mert akkor elbukik, elvérzik, a többség megvetését vívja ki. A szárazföldi ember, ha valahol nem érzi jól magát, továbbmegy, máshol keres munkát, ami könnyebb, megfelelőbb. A tengeren nincs könnyebb, nincs megfelelőbb munka. A tengeren minden munka egy bizonyos időben, helyzetben nehéz, felelősségteljes: emberek, értékek sorsa függ attól! Ha egy matróz lusta, rossz a híre, azt hazájának minden kikötőjében tudja a többi tengerész. Ha egy fedélzeti tiszt kényelmeskedő, figyelmetlen, rossz képesítésű, azt túl a hazáján más ország kapitányai, hajóstársaságai is tudják. Az ilyen matrózokból nem lesznek

soha hajómesterek, az ilyen tisztekből soha kapitányok!

Így mondta el nekünk a sikeres felvételi után néhány nappal, az első gyakorlati órán maga az igazgató, hogy mi az, amit mindenütt a világon elvárnak a tengerésztől.

– Tettrekészséget, bátorságot, tudást! – fejezte be szavait P. Rezső igazgató úr, ez a kitűnő, nagy tudású tengerész. – Ne azt érezzétek, hogy sok az, amit tőletek követelünk, hanem azt, hogy mindez a ti érdeketekben történik. Aki ezt tudja, annak itt a helye közöttünk a Nauticán!

Mind az ötünket felvették, és mind az öten itt eveztünk Angelo Zanetta csónakjában. Sokszor eszembe jutott akkor, azóta is még többször az igazgató minden egyes szava. Az elmúlt évtizedekben nemegyszer ezek a szavak adták meg az erőt a küzdelemhez, hiszen éltem én a tengeren, tudom tehát, mi a küzdelem! Örök hála az igazgató úrnak, aki azóta valahol az égi tengereken hajózik, és ott tartja óráit a kalauzhajózástanból …

De hát azokban az órákban, amikor Porto-Ré felől húztuk az evezőket, ezek a lelkesítő szavak mintha leperegtek, eltűntek volna gondolatvilágomból. Tenyeremen a vízhólyagok csíptek, martak, hasogattak, a csuklóm fájt, valósággal ropogott. A verejték gyöngyözve folydogált a hátamon. És hol volt még Fiume!… Előttem a kis Zoller küszködött a csónakpadon, mint újkori gályarab. Akkorákat nyögött, szuszogott, hogy kezdetben ő volt az, akin kitűnően mulatott a társaság.

De hát mindennek vége van, ennek is vége volt: a szenvedőn, aki az évfolyam „ducija” volt, akkor már egyedül Zanetta vigyorgott gúnyosan.

Ez a trieszti, félig olasz, félig osztrák fiú lassan-lassan megmutatta önmagát. Kiváló tanuló, talán egy fokkal még Horváth Ferinél is jobb, de a jellemében nagy hibák voltak. A látszólagos simulékonyság mögött törtetés, könyöklés, talp-nyalás, lefelé való tiprás lapult. Ha tehette – belénk szúrt, de mindig úgy, mintha véletlenül történne, vagy mintha nem tőle származnának ezek a szúrások, figyelmetlenségek, mellőzések. Lassanként azt is észrevettük, hogy Horváth Ferit ellenfelének tartja, és ha szóba kerül, vagy nem nyilatkozik, vagy pedig lenézően beszél nagy barátunkról.

Most, amikor a libeccio oly vidáman libegtette sapkaszalagjainkat, elkeseredett gyűlölet ébredt bennem Angelo Zanetta iránt. Ha a gondolat és a tekintet ölne, akkor Zanetta sohasem ér Fiúmába, hanem, ott hal meg San Niccoló és Porto-Ré között, s ott temetjük el tengerész módra. Lehet, hogy hasonlót gondoltak a többiek is a szomszéd csónakban Konyovics akadémikus iránt. Lehet, de én mindenesetre percenként megkéseltem Zanettat, aki egyre az egyenletes tempó betartását követelte, és pihenésről hallani sem akart!

– Majd pihentek, ha hazaértek – vigyorgott a kényelmes kormánypadról. – Holnap úgyis vasárnap lesz, kenegethetitek a tenyereteket! De akinek nem tetszik az evezés, az kiszállhat, semmi kifogásom ellene.

És akkorát hahotáztak Konyoviccsal, hogy a távolból a morlák pásztorgyerekek visszanevettek.

Ezen az úton kivétel nélkül mindannyian megutáltuk Zanettát.

Pedig érdekes, szép út volt, ma hajlandó volnék hasonló szenvedések között megtenni, csak ott evezhetnék .újból Porto-Ré sziklás partjai mentén… Kiszálltunk a kikötőben, megnéztük a városka minden látnivalóját. Porto-Ré – királyi kikötő, és valóban így van, a hagyomány szerint itt élt egy időben IV. Béla király, amikor a tatárok elől az Adria partjáig menekült. Láttuk a Frangepánok híres várát, ezt a regényesen épült, parti sziklákon terpeszkedő, négy saroktornyos építményt. És láttuk a „sub rosá”-t is. Porto-Ré lakói a Frangepánok omladozó kastélyát Novigradnak, új várnak nevezik, mert a Fiume feletti, a Tersatto-hegyen épült vár a Frangepánok régi vára. Itt, Novigrád kápolnájának sekrestyéjében tanácskozott a három összeesküvő: Zrínyi Péter, Frangepán Kristóf és Wesselényi – a rózsákkal díszített mennyezet alatt. Azóta írják a titkos összejövetelekre, összeesküvésekre, hogy „sub rosa”: a rózsák alatt… Kicsi városka ez a Kraljevica (így hívták már akkor is dalmát barátaink), de minden kicsisége mellett híres tengerésznép lakja. Innen vitte valamikor

Payer és Weyprecht az egyetlen osztrák-magyar északsarki expedícióhoz a *Thegethoff* fregattra a százfőnyi legénység felét, ötven kiváló matrózt. És itt, Porto-Rében emlékeztünk a gyerekkori olvasmányunkból ismert Győrök Leó festőművész bátor kis hajójára, a *Kurulra*. Akkor, 1918-ban még láttuk Vicenzo Marincovich műhelyét, ahol a hetvenegyes párizsi kommün elfelejtett magyar hőse, Győrök Leó hajója épült…

Innen, ebből a városkából, a királyi kikötőből eveztünk visszafelé, amikor megdöbbentő dolog történt.

A kis Zoller egyszerre csak abbahagyta az evezést, és sírva zokogva felnyögött:

– Nem … nem bírom tovább!… Fáj a tenyerem! Igazgatónk előbb idézett szavaiból és azóta is az eltelt két

hét alatt megtanultuk, hogy – a tengerész nem panaszkodik. A tengerész szenved, tűr, ha a társai is tűrnek, de nem panaszkodik. Főként nem sír. És a kis Zoller, a derék, fürge, eleven „duci” nemhogy sírt, de úgy zokogott, mint egy csecsszopó pólyatöltelék.

Egy-két csapás után az evezők megálltak, már csak azért is, mert mindenki kapva kapott a váratlan pihenőn. A szomszéd csónak is lassított.

Zanetta meredten bámult a kis Zollerre, aki ráborult az evezőre, úgy sírta világgá bánatát. Valójában az történt, ami abban a pillanatban kivétel nélkül bármelyikünkkel megtörténhetett volna: Zoller idegei felmondták a szolgálatot, mert a fájdalmat nem bírta úgy, mint a többi. Lehet, hogy öt perc múlva én tettem volna így, lehet, hogy Paul, Jakab, Grofcsik vagy bármelyik az asinellók közül.

Zoller megtette, és így, a szabályok szerint, vétett az íratlan törvény ellen.

– Mit művel?! – ordította Zanetta, magázva, ahogy az annak idején az akadémián szolgálat közben még a növendékek között is szokásban volt. – Azonnal hagyja abba a sírást, fogja meg az evezőt, maga … maga kövér borjúfóka!

Persze abban a pillanatban, különösen a borjúfóka kitétel miatt, a mérleg Zanetta javára billent. Mindegyikünk ott ütötte volna agyon a hajsza miatt, de a „borjúfóka” valahogy igen illett a mi kövér osztálytársunkra, és a felcsattanó nevetés valójában árulás volt. Árulás a szerencsétlen bajtárs iránt, aki előbb roppant össze a fájdalomtól, mint bármelyikünk.

Zanetta megrészegedett, most már felugrott a kormánypadról, szép, lányosan finom arca eltorzult a dühtől, vérvörös lett, és felemelte kezét. – Ha nem hagyja abba, leütöm! – ordította.

Mi tagadás: csúnya jelenet volt.

Konyovics, aki évfolyamtársa volt Zanettának, riadtan átkiáltott:

– Ne bántsad, Angelo!

Zanetta félrelökte az első és második pad evezőseit, átugrott közöttük, hogy elérje a harmadik padon zokogó szerencsétlen Zoliért.

– Kutya! – lihegte Zanetta, és mielőtt ütött volna, elkapta a tengerészzubbony gallérját, hogy felrántsa társunkat.

Most már nem nevettünk, de – szégyenszemre – dermedten bámultuk az elkövetkezőket. Csak Konyovics ordított át még egyszer:

– Angelo, hagyjad!

Ha mi nem segítettünk, ha fabábuként bámultuk azt, amihez Zanettának valóban nem volt

joga, segített egy nagyobb erő, nagyobb hatalom.

Amikor elindultunk a fiumei úgynevezett fakikötőből, ahol az akadémia bárkái, horgonyoztak, az intézkedő tanár megadta az utasításokat. Háború volt, a tenger tehát tilos és veszélyes terület. A kikötőparancsnokság mindennap közölte az érdekeltekkel, hol, merre van hely szabad hajózásra. Konyovics és Zanetta azt az utasítást kapta, hogy Fiume és Porto-Ré között a parttól két-háromszáz méternél jobban eltávolodni nem szabad.

Mi a kritikus percekben jó egy kilométerre lehettünk a partoktól!

„Egyik szemed a kormányon, másik a vízen legyen” – hangzik a híres tengerészmondás.

Mi se a vizet, se a kormányt nem néztük, s ez majdnem életünkbe vagy legalábbis az akadémia csónakjába került!

Ha Konyovics nem tekint véletlenül előre, és nem látja át pillanatok alatt a helyzetet, a veszélyt nem kerüljük el.

De Konyovics előrenézett, és máris felüvöltött:

– Evezőket fel, indulj! Második csónak – indulj!

Íme, mit jelent egy öntudatos, határozott hang akkor, amikor a figyelem másfelé terelődik.

Konyovics hajójának legénysége azonnal a vízbe csapta evezőit, megindultak.

Mi, kormányos és az összehullt Zoller nélkül, ugyanezt tettük.

Zanetta megbillent, ráesett az ülésre, de máris felugrott, és valósággal átesett a kormányhoz. Pillanatokon múlt minden – valóban az életünk!

Akkor már, alig kőhajításnyira, egy tengeralattjáró periszkópja közeledett pontosan felénk! Közeledett, és egyre emelkedett, tehát a tengeralattjáró ott készült a felszínre törni, ahol a két csónak libegett.

– Lee-oldal! – ordította Zanetta felé Konyovics, vagyis tengerésznyelven: arrafelé kormányozza a csónakot, amerre a szél fúj, tehát ebben az esetben a part felé.

Mert bizony másodpercek még, és a tengeralattjáró kiemelkedő halteste feldob bennünket, felborít, és acélteste alá szív.

Nemhiába hangzott el az utasítás, hogy a parttól nem szabad eltávolodni. Oka volt annak, hogy így szólt a parancs.”

Még a kis Zoller is magához tért, és megragadta az evezőt. Láttam, hiszen előttem ült.

Ahogy tudtuk, meghúztuk a bárkát, és egyszerre csak olyan zubogás, moraj támadt, mintha valami szörnyű, mesébe illő nagy hal merült volna fel a mélyből.

Az is volt, acélhal, az *U-111*, egyike a megmaradt, még el nem süllyedt tengeralattjáróknak.

Olyan közel volt hozzánk, ha akarunk: átugrunk a fedélzetére! A felbukkanás okozta hullámok így is megtáncoltatták csónakunkat. Konyovics és Zanetta fakósápadtan meredt a kiemelkedő acélszörnyre, mi tátott szájjal bámultuk, elvégre az ilyesmi mégiscsak szokatlan látvány volt. Tengeralattjáró, amelyik alólunk bukkan a napvilágra.

Előbb a fedélzeti torony emelkedett ki, majd ferde síkban, orrával kifelé bukkant elő maga a hajótest. Jobbról és balról zuhatagban ömlött róla a tengervíz.

Egy éve, hogy olvastam a „Némo kapitány”-t és íme, itt volt a *Nautilus* a maga valóságában!

A torony teteje felcsapódott, és előbb derékig, majd teljes egészében kibukkant egy ember. Borostás volt, mert nyilván napok óta kint járhattak a vízen és a víz alatt, meleg bőrruhája gyűrött, megviselt. A vállán két aranyos stráf hirdette, hogy a bőrruhás fregatthadnagy.

A fregatthadnagy mögül két, ugyancsak bőrruhába öltözött tengerész bukkant elő. Ha ellenség lettünk volna, most szaladnának a fedélzeti, víztől csepegő ágyúhoz … de így csak kényelmesen kiültek a torony szélére, és várták, mi történik.

Hát történt.

A fregatthadnagy, németül, olyan éktelen ordításba kezdett, hogy megnyugtató volt hallani: az Adria hajósai közül nemcsak „az olaszok, a dalmaták, a szerbek, a magyarok és a

szlovének értik a káromkodást, de az osztrákok is. Azzal a „műgonddal” káromkodott, ami gyerekkoromban valóságos „divat”, versben és regényben megénekelt hősiesség volt. És minden egyes szavát Zanettához intézte, és csak olykor fordult Konyovics felé. Mintha érezte volna, hogy az egész ügyben valójában a mi padronénk a bűnös.

Mert bizony főbenjáró bűn volt, amit elkövettünk: tilos zónában, haditerületen jártunk!

Amit az előbb a kis Zoller a „borjúfókával” kapott, az csendes dédelgetés volt a fregatthadnagy üvöltözéséhez képest. És mindezt Zanetta kapta, az az akadémikus, akiről akkor már tudtuk, hogy csak a haditengerészek körében érzi jól magát, barátai a hadiakadémia tagjai között vannak, és csak arra vár, hogy a Nautica elvégzése után a flottához lépjen át!

Most a flotta szedte le róla a keresztvizet, méghozzá alaposan.

Végül, amikor már kimerültek a szülők, a nagynénik, nagybácsik, a különböző agyhibák és szentek jelzői, a fregatthadnagy csendesedni kezdett.

– Mondja, maga barom – hangzott a kérdés –, honnan keveredtek ide, és kicsodák maguk?

Zanetta ekkor már állt a kormánypadnál, kihúzva magát, katonásan. A szegény polgári tengerészre a flottával szemben mindig katonás szabályok voltak előírva.

– Parancsára, Herr Fregattenleutnant, a fiumei kereskedelmi akadémia gyakorlaton levő növendékei vagyunk.

– Úgy, kereskedelmi akadémia … meglátszik magán, barátom – intett megvetően a tiszt. – Arról nem volt tudomásuk, hogy a parttól háromszáz méterre már hadi zóna következik?

Zanetta gondolkodott. Látszott az arcán, hogy a legszívesebben azt mondaná: nem volt. De hát ha valami folytatása lesz az ügynek, úgy ezt mégse mondhatja. így, hogy egy kicsit elhárítsa már magától a fregatthadnagy dobpergését, rámutatott a mellettük libegő csónakra, azaz Konyovicsra:

– Parancsára, tudtuk, mind a ketten tudtuk.

Hát ez volt Zanetta, ilyen lapító, számító valaki. És hiú, kegyetlenül hiú, hiszen most olyasmi történt, aminek az egész Nauticán, de azon túl is híre megy: a sárga földig vagy inkább a tenger kék habjáig lepocskondiázták. Egy vacak asinellót akart elintézni, és helyette az történt, hogy kibukkan a víz alól egy tengeralattjáró, az imádott haditengerésszel, s ez a tengerész így megszégyeníti!

– Ki az évfolyamelső? – pattogott a tiszt.

Zanetta kihúzta magát: no, most talán valamit enyhül. De hát nem enyhült.

– Én, parancsára.

– Akkor kérem a nevét – s benyúlt a bőrzubbony alá, jegyzőkönyvecskét, irónt vett elő.

Mögötte a két mali (matróz) olyan jóízűen vigyorgott, mint ahogyan csak katonák tudnak, ha előttük ott vergődik a „civil”.

– Parancsára: Angelo Zanetta, a kereskedelmi akadémia végzős növendéke, jelen esetben a külső gyakorlatra kiküldött két akadémiai kutter felelős vezetője.

– Helyes – csapta be a könyvecskét a tiszt –, a többi a parancsnokságra tartozik. Most pedig takarodjanak a part közelébe!

Ha azt hiszitek, hogy ezzel befejeződött a tengeralattjárókaland, úgy tévedtek. Nem fejeződött be. Hogy a kis Zoller burokban született, azt már megállapítottuk a felvételin, amikor– hiányos olasz nyelvismeretéből pontosan azokra a szavakra volt szükség, amiket tudott. A burokban születést bizonyította az is, hogy Zanetta markából nem kisebb fegyvernem mentette ki, mint az *U–111*. De most olyasmi következett, amit nem vártunk.

Már kezdtük emelgetni az evezőket, hogy munkába állunk, a fregatthadnagy mögött a két mali már lemászott a mélybe, maga a tiszt is összehúzta bőrkabátját, hogy átpréseli magát a szűk nyíláson … amikor az történt, hogy az *U-111*. parancsnoka rátekintett a kis Zollerre.

A tiszt hangja újból csattant:

– Ennek a gyereknek vérzik a keze!

Ha a szárazföldön egy diákgyereknek vérzik a keze, nem hiszem, hogy azért egy

bombázógép vagy egy óriástank megszakítja útját. De a tengeren más a helyzet. A tengeren a sérült ember látványa riasztó látvány, hiszen az imbolygó vizek felett minden egyes ember tudja, hogy valóban áll az: mindenkit érhet baleset!

A mi kövér cimboránk keze valóban csúnyán oda volt. Kövér, munkában nem edződött keze volt a kis Zellernek: Fiúmétól Porto-Réig és vissza az evező megtörte, valósággal lehúzta tenyeréről a bőrt! Oka volt, hogy sírva fakadt.

A tengeralattjáró tisztje sokszor nézhetett szembe a halállal. Sápadt, borostás arcán több volt a szomorúság, mint a mosoly. Tekintetéből, ámbár kegyetlenül elbánt Zanettával, sok emberség áradt. Ez a férfi nem volt az a bizonyos hejehujázó, kivasalt katona. Ez néhány négyzetméternyi vasdarabon élt, cserzett kezű malik közt!

– Hé, margast – kiáltott le a toronyból a hajó mélyébe –, hozzátok a kötszereket!

És a kövér Zoller, aki két hete a *Viribus Unitis* ágyúit elsütötte volna, megérte azt, hogy vendég lehetett a tengeralattjárón. A délnyugati libecciótól felborzolt hullámokon imbolygó kutterrél odaálltunk az *U-111* oldalához. Egy tengerész átnyúlt a most már kellőleg irigyelt társunkért, és a csúszós fedélzetre segítette.

Felmászott a toronyba az oldalkapaszkodón, ott pedig a parancsnok kis vasszékére ültették. A margast, a fedélzeti altiszt, aki egyben egészségügyi altiszt is volt, mert hiszen a tengeralattjárón mindenki legalább három helyett felel, kezelésbe vette az előbb még lenézett társunkat.

Percek múlva akkora pólya díszelgett a kezén, mintha fehér bokszkesztyűket kapott volna.

– Egy-két hét múlva rendbe jössz – veregette a fregatthadnagy Zoller vállát, majd átszólt Zanettának: – Hiba ilyen gyakorlatlan gyereket ennyire megdolgoztatni! Jelentse feletteseinek, hogy ezt üzeni Zaccaria fregatthadnagy, az *U-111*. parancsnoka!

Az altiszt és egy matróz lesegítette a toronyból bekötözött kezű társunkat. A tiszt utána szólt:

– Majd egyszer meghívlak, hogy nézd meg belül a tengeralattjárót.

Sapkájához emelte kezét. Zanetta is észbe kapott:

– Mind a két kutter, tisztelegj!

Nálunk tizenegy, Konyovics csónakjában tizenkét evező emelkedett a magasba. Láb közé szorítva, mint a távírópóznák sorakoztak az evezők.

A tengeralattjáró tatja alatt felberregett a hajócsavar. Az 17 117. megindult.

Előbb a margast és a mali tűnt el a toronyból, majd látjuk, hogy a fregatthadnagy is készülődik. Egy pillantást vetett még felénk, a csapóajtó felemelkedett, lezárult, és az *U-111*. lassan eltűnt a hullámok között.

A kalandnak nem lett folytatása, Zaccaria fregatthadnagynak volt egyéb gondja is, hogy jelentse, hová tévedt a Nautica két kuttere.

De arra se került sor, hogy Zoller valaha is meglássa az *U-111*. belsejét. A tengeralattjáró belsejét fenéklakó halak, tengeri csillagok, medúzák, kagylók nézik azóta is. Három hónappal a találkozásunk után jelentette a Flottaparancsnokság, hogy Zaccaria fregatthadnagy búvárhajója Cap Matapan közelében aknára futott, és eltűnt a mélyben!

Zoller hosszú ideig úgy emlegette az *U-111*. hajót, mint „az én tengeralattjáróm” és szegény Zaccariát, mint „barátom, a fregatthadnagy, aki hősi halált halt”.

Zanetta viszont felbőszült, ha valaki szóba hozta a búvárhajókalandot. Személyes sértésnek vette, és igyekezett olyankor továbbállni. Egy biztos: padronénkat attól kezdve jobban megismertük, és ő is megismert bennünket. Zollertől undorodott, minket barátságtalanul kezelt. Tudtuk, hogy egyszer istenigazában összecsapunk. Pedig mi csak asinellók, előkészítősök voltunk, ő pedig harmadéves, végzős akadémikus úr.

A fiumei Nauticán az első évfolyamot előkészítős osztálynak nevezték, ezt követte a tulajdonképpeni első, majd a második, és végül, mint befejező év, a harmadik évfolyam. Mi, asinellók, előkészítősök voltunk. Valójában sok dolgunk a tengerészet tudományával nem

volt, hiszen azért neveztek „előkészítősöknek”, hogy itt, a Nautica világában készüljünk fel egy szokatlan szellemiségű, igen komoly alapismereteket kívánó tudomány elsajátítására. Ráadásul az első év után úgy kellett tudni olaszul, mint hazánk nyelvén, hiszen akadt tantárgy, amit olaszul adtak elő tanáraink. Az előkészítő évfolyamban érthetően nagy követelmény volt tehát az olasz nyelv is. A második, igen szigorúan vett tantárgy a matematika volt. Hat tanulási nap alatt nyolc matematikaórán ismerkedtünk az egyre komplikáltabb számtannal és mértannal. A hajózás ma már matematika: a hely- és mélységszámítás, a kereskedelem- és az árutan, a vegytan és a fizika alapja a számoknál keresendő.

Tengerészakadémikusnak lenni – milyen romantikusan hangzik sok fiú előtt. Előttünk is így hangzott akkor, de hamar megtudtuk, hogy ha maradni akarunk, akkor jóval többet kell tanulnunk, mint a középiskolában. Nézzétek meg csak az én elsárgult órarendemet, mi minden van odaírva a Nautica tantárgyaiként: általános ismeretekből mennyiségtan, természetrajz, mértani rajz, vegytan, földrajz, történelem, természettan, magyar nyelv és irodalom, olasz nyelv és olasz kereskedelmi levelezés, angol, német, horvát nyelv. Az első osztálytól pedig a szaktárgyak: hajózástan, légtünettan, tengerrajz, hajóépítés és -felszereléstan, jelzéstan, géptan, számvitel, tengeri és kereskedelmi jog, csillagászat, t Bőven sok ahhoz, hogy elosszuk hat nap órarendjében. A „vigasztalás” a szerdai és szombati gyakorlati kiképzés volt, amikor az evezés, az úszás, a vitorlázás örömeiben részesültünk; az idősebbek a tengerészeti hatóság két kis gőzösén – a *Klotildon* vagy az *Előre* hajón gyakoroltak.

Ha a sirokkó vagy a bóra közbelépett, és veszélyes volt a tengeröböl még a kis hajókra is, megnéztük a hajógyárakat, egy-egy érdekesebb hajó felszerelését, berendezését, a kikötő látnivalóit. Szabad volt búvárkodnunk a Nautica szertárában, ahol olykor még éjfélkor is égett a lámpa! Hej, hányszor jött fel és dübörgött be a szertár ajtaján vaspatkós csizmájában Anton úr.

– Lefeküdni, fiúk, lefeküdni! Ha megtudja az igazgató úr, mindegyiket kicsapja a Nauticáról! Kilenc órakor lefekvés, még akkor is, ha felrobbant a Punto Franco! Már tizenegy is elmúlt s ti még mindig itt vagytok!

Hát igen, nem kellett sok, csak felemlegetni a régi, dicsőséges *Zrínyi* fregattot, és akkor Anton úrnak vége volt. Éjfél vagy nem éjfél – hajnalig is elbeszélgetett, vagyis mesélt arról az időről, amikor – hiszen tudjátok – csónakmester volt a legendás hajón.

– A mai hajók, bah! Azok nem hajók! – dörgött Anton úr. – Micsoda hajó az, amelyiknek az árbocára nem kell felmászni és nincs is kötéllétrája? Bezzeg a *Zrínyin,* amikor a Sárga-tengeren elkapott bennünket a tájfun, az volt csak a tánc, gyerekek!…

Ilyenkor a szertárban nem éjfélig, de hajnalig égett a lámpa. Ki törődött az igazgatói rendelettel – főleg nem Anton úr. Jólesett hallgatni az öreg tengerészt, aki még a lovagkor, a hajózás lovagkorának hőse volt, az igazi fregattok, korvettek, sorhajók szerelmese.

– Abban nincs semmi különös, ha gép dübörög a lábatok alatt, és a fejetek felett kémény okádja a füstöt – tett hitet a régi hajózás mellett az öreg tengerész. – Minden házon van kémény, és ha kell, hát füstöl is. De az már valami, ha a lábatok egy háromárbocos kormányállásán feszül, és a fejetek felett sok száz négyzetméternyi vitorla pattog a szélben…

Háromárbocos az első hetekben nem horgonyzott a fiumei kikötőben. Elsőnek a riván épült palotában, a tengerészeti hatóság múzeumában láttunk. Ez a múzeum maga volt a csoda, ahol naphosszat elnézelődhetett a magunkfajta tengerbolond. Volt itt minden, ami mellett nem lehetett közömbösen elmenni. A régi és korszerű hajók modelljei, a kétárbocos sónerek és háromárbocos barkók, a legkülönbözőbb vitorlás hajók és a halászbárkák pontos másai, a világítótornyok mintái olyan művésziesek, mondhatni „élethűek” voltak, mintha csak összezsugorodtak volna azért, hogy ide behozhassák és elhelyezhessék az üvegszekrényekben. Olyan pontos domborművű térképeket láttunk az asztalokra erősítve, hogy manapság sem készítenek kitűnőbbeket. A tengerészeti hatóság múzeumában láttam az *Implacabile* nevű vitorlás modelljét. Majdnem híres hajó lett a különös nevű vitorlásból. A

forradalmi magyar kormány 1848-ban Gopcsevics Spiridion nevű gazdag trieszti kereskedőtől megvásárolta az *Implacabilét.* Az volt a terv, hogy ez a hajó lesz az alapja a felállítandó magyar tengeri hadiflottának. A fiumei kikötőben várta az *Implacabile* Kossuth első admirálisát. Hiába várta … . A szertárban éreztem magamat valójában odahaza. Nappal is jó volt ott tartózkodni, de este valahogy többet nyújtott a szertár. A gázlámpák tompa fénye, az árnyékok, a hatalmas szekrények árnya mindent megnagyított, kiszélesített, érdekesébbé tett. Volt itt több földgömb, egynek legalább másfél méter volt az átmérője. Csak oda kellett telepedni eléje, és máris elindulhattam föld körüli utamra. Rendesen Magellán útját követtem, elkanyarodva a Terra del Fuego alatt, ki a Csendes-óceánra. Ezt a földgömböt nagyon szerettem, hívott, csalogatott a nagyvilágba, és titkokat mesélt ismeretlen, fűszeres szigetekről. Volt a szertárnak több bussolája (hatalmas hajóiránytűje), ezek közül egy különösen híres volt: a *Kárpá-tia* óceán járóról származott. Ügy állt nagyszerű rézállványán a terem északi szögletében, mintha ott lett volna továbbra is a hajó parancsnoki hídján, mint akkor, amikor egy szörnyű éjszakán – ködben, jég között – a *Kárpátia* elindult abba az irányba, amerről elhangzottak a *Titanic* kétségbeesett hívójelei! Nagy érzés volt a bussola mellé állni, rákönyökölni peremére, benyújtani a lesötétített szertárban a tájolót megvilágító szerkezetet. Jó volt a tengeri térképek tömegébe belelapozni, és tudni azt, hogy mindezt az ember tudása teremtette meg. Jó volt elgyönyörködni a régi földabroszok primitív, de legtöbbnyire mégis művészi keretrajzaiban. Voltak itt sok vihart meglátott tengeri térképek, a különböző hajókról régi tanítványok emlékei, akik az intézet ősében, a „tengerészeti iskolában”, Markovics Iván és Zamara Róbert igazgatása idején készültek a kereskedelmi tengerészet tudományából. A szertár legkorszerűbb gyűjteményében persze megtaláltuk a precíziós szextánsokat (helymeghatározó készülékeket), mélységmérőket, látcsöveket és a kartávolságra kitolható, igen erős nagyítású távcsöveket, a sebességmérő loggokat, a térképszámítások finom műszereit. Minden, de minden arról regélt itt, hogy hajók járják a tengereket, és a hajókat valójában egy ember, a kapitány irányítja. A szertár őrizte több sorozatban a színes jelzőzászlókat és a lámpák, ködkürtök különböző formáit éppen úgy, mint a melegszívű Gauss-Garády bácsi, Fiume népszerű írójának és biológusának természetrajzi gyűjteményét. A különböző polipoktól kezdve a macskacápákig, formalinos üvegekben vagy bőrükkel preparálva megtaláltunk mindent, ami az Adria mélyén vagy a sziklás partok védelmében élt, küzdött és küzd azóta is a lét nagy harcában.

Valóságos múzeum volt ez a szertár, kincsesbánya az olyasféle kutató elméknek, mint amilyenek néhányan voltunk az előkészítős növendékek közül. Jakab Laci, Zoller és én, ha tehettük, mindig a szertárt bújtuk. S. Amadé tanár úr megelégedve láthatta, hogy keresünk mi kiegészítő feladatokat is, csak hogy felhabzsoljunk mindent, aminek a hajóhoz és a tengerhez köze van. Persze ha Amadé tanár úr azt hitte, hogy minden ottfelejtkezés a tudományért történt, akkor súlyosan tévedett. Valójában a szertár volt a mi titkos játszóterünk! Mindegyikünknek megvolt a maga külön kis sarka, ahol elbabrált kedvenc műszerével, vagy ahol elnézelődött a térképeken. A bussolák pedig különösen megfeleltek arra, hogy melléjük állva, és beszíva az ablakon át áramló tengeri levegőt, úgy véljük: a távolban mintha Afrika partjai tűnnének fel!… Volt azután a szertárban másvalami is, ami a bussolához hasonlóan felkapta Robinsontól és Grant kapitánytól kiművelt fantáziánkat.

Ott álltak és porosodtak az egyik sarokban ezek a csodaszerkezetek: a hajókormányok. Azért őrzött a szertár néhány kivénült és egy darab modern hajókormányt, hogy pontosan láthassuk az összeerősítés, a készítés minden csínját-bínját. Mert ha baj történik a géppel, akkor még lehet valamit csinálni; ha eltörik az árboc a vitorlák alatt, akkor is; ha léket kap a hajó, akkor is …. de ha elpusztul a kormányszerkezet, akkor megbénul a hajó. A hajósember ezért is érez külön rokonszenvet a kormánykerék iránt. Ma már az igen korszerű hajókon egy fogantyú helyettesíti azt a pergő, eleven, valósággal életet lehelő masinát, amit kormánykeréknek hívunk. A régi hajók kormánykerekei olyan díszesek voltak, akár a főúri

hintók. Ezüst– és rézlapokkal, ezüst– és rézszegecsekkel, cirádákkal és díszítésekkel verte ki a mester a kormánykereket, őfelsége, a tenger istene, Neptun, hableányok és tündérek, prüszkölő cetek, fura csikóhalak, gályák és Kolumbusz-hajók a régi kormánykerekek kedvelt figurái. A Nautica szertárában akadt egy ilyen kedvünkre való kormány. Faanyaga ragyogó mahagóni volt, rézveretei csillogtak, mert Zollerrel gyakran tisztogattuk – valóban magánszorgalomból. A küllőkön és a fogantyúkon sárga intarziák díszítették a vöröses mahagónit, maga az állványzat pedig és a kerékráf rézveretektől csillogott. Az Adria hajótársaság első, 1877-ben épült *Szapáry* nevű gőzhajójáról maradt meg állványzatával a kormánykerék. Valóban megmaradt, mert maga a hajó – alig öt évvel az építés után, az ír partok mellett zátonyra futott és elsüllyedt. Port Glasgow-ban épült, és a forgandó szerencse különös akaratából oda készült vissza a *Szapáry*, hogy a karácsonyi északtengeri orkán végül is Bannow-n túl ne engedje. Ez a kormány megmaradt a roncsokból, és ide került Nauti-cára. Zollerrel kettesben úgy gondoztuk, úgy dédelgettük, hogy akkor sem lehetett szebb, csillogóbb, mint amikor Goszpics kapitány, a tudós tengerész állt a hajóhídon.

Hej, hány esetben megforgattuk Zollerrel a *Szapáry* kormánykerekét!

Nyilván mi lehettünk az utolsók, az árva kormánykerék szárazföldi kormányosai.

Egy este, amikor már csak néha lehetett hallani egy-egy akadémikus-bakancs kopogását a folyosón, igen elmerülve tisztogattam a kormánykereket. Aznap én voltam a soros, ahogy Zollerrel beosztottuk ezt a hódoló, fétisező „szolgálatot”.

Hirtelen felriadtam. Valaki állt mellettem, hátha az igazgató úr.

Horváth Feri volt, szerencsére.

– Már azt hittem, hogy nincs itt senki, majdnem bezártam a szertárt – mondta. – Képzeld, aludhattál volna a térképeken.

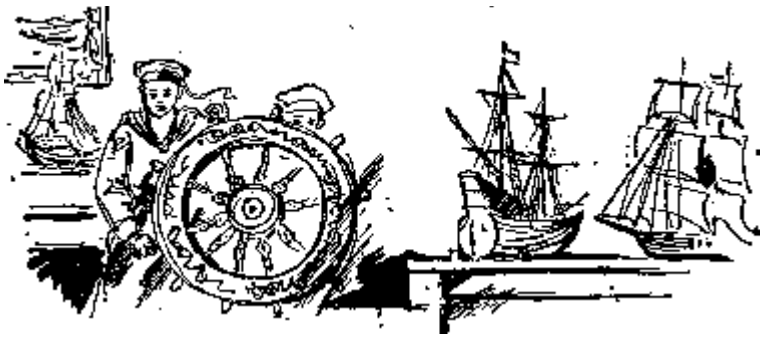
Figyelmesen nézte működésemet. Bólintott:

– Szép munka. Miért teszed?

Gondolkodtam. Megmondjam az igazát, vagy elüssem valamivel a kérdést? Megérti Horváth a mi különös ragaszkodásunkat az elárvult kormánykerék iránt? A felnőttek női hajtincseket őriznek a zsebtárcájukban. Zoller és az én fétisem ez a kormánykerék volt.

Horváth Feri valamit megérezhetett gondolataimból, mert rátette kezét a küllőkre, és megpörgette a kereket. Halkan, megelégedetten füttyentett.

– Még meg is olajoztad, ez már igen! Derék dolog! Közlékenyebb lettem:



– Nem én Zollerrel együtt tisztogatjuk. Az olajat, hogy a kerék jól forogjon, a konyháról csentük, amikor Amancsicsné halat pirított.

Horváth bólintott:

– Szép kormány, meg kell adni. Pedig nem is volt nagy hajó a *Szapáry*, mindössze ezertonnás, és hetven méter hosszú, mégis ilyen díszes kereket kapott. Tudod, ez már így volt, és így van: a fiumei hajósok mindig felvágtak. Nem hiszem, hogy a Hamburg-Amerika Linie vezérigazgatójának olyan irodája és dolgozószobája lenne, mint van Ossoinack úrnak. Ismered Ossoinack urat?

Mondtam, hogy nem ismerem.

– Majd megismered, kell hogy találkozzál vele. Ossoinack úr gyáros, hajótulajdonos, csuda gazdag ember. A kikötői tárházak java az ő tulajdonában van. A *Wüster* gőzöst egyszer azért küldte Glasgow-ba, hogy tonnánként négy shillinggel olcsóbban vigye az árut, mint azt a trieszti hajószállítók vállalták. Nagy hazardőr. Mindkettőnknek jótevője.

Meglepődtem. Addig soha nem hallottam arról, hogy nekem egy Ossoinack nevű arannyal bélelt úr (mert egy gyáros és hajógazda nyilván az lehet) lenne a jótevőm.

– Feles vagy, igaz?

– Az, feles – tápászkodtam fel a kormány mellől.

A „feles” azt jelentette, hogy a tandíjaknak és az internátusnak a felét fizettük, a felszerelést (ruhákat, taneszközöket) ugyanígy.

– Az első és az utolsó évek feles helyeinek Ossoinack úr az alapítója. Majd együtt vonulunk ki a születésnapjára, hogy megköszönjük. Gőgös pasas, de hát a hajógazdák már ilyenek. Akkora gyárai vannak, hogy a Nautica eltörpül mellettük!

Hát ennek a hírnek örültem, legalább meglátok egy eleven hajógazdát, mert eddig csak az olvasmányokban találkoztam ilyenféle csudalénnyel. Hajógazda . … úgy véltem, hogy az ilyen emberek egy óriási szobában, hatalmas bőrkarosszékben ülnek, állandóan pénzt számolnak, és a hajók helyzetjelentéseit olvasgatják. így gondoltam, és nem sokban tévedtem Ossoinack úr esetében.

összehajtogattam a törlőrongyot, és azon törtem a fejemet, hogy mit tegyek vele. Abban az időben ugyanis nem volt szokásban, hogy az akadémikusok az egyenruha mellé törlőrongyot is kapjanak. Azt úgy „szereztük” Zollerrel, a *Szapáry* hajómaradványa érdekében. A legjobb helyre rejtettük, a kormányállás alá. Itt Anton úr se fedezhette fel, holott ha felfedezi, akkor kitudódik, hogy az általa kezelt altiszti raktárból való, és valójában príma flanellből készült kapca.

Persze megismerte Horváth Feri, hogy honnan is származik a kormánytörlő. Csak a Nautican hordták az altisztek a pirossal szegett kapcákat.

– Nem veszi észre – dadogtam –, jó helye van itten. Horváth Feri erősen a szemembe nézett, meghatódva szólt:

– Te asinello, mondok neked valamit, örülök, hogy ilyen derék fickók vagytok, te és az a kis gömböc. Mondd, volna kedved holnapután megnézni egy háromárbocost?

Rámeredtem: volna kedvem? Hát volna kedve a tigrisnek kiszabadulni a ketrecből, a kócsagnak felszállni a légbe, a színésznek a színpadra lépni?

– Egy valódi háromárbocost? – dadogtam.

Az akadémikus barna arcából elővillantak a fehér fogak, amikor jóízűen felnevetett:

– Azt hát, háromárbocos barkot!

Az előbb említettem, hogy „igazi” háromárbocost addig csak a tengerészeti hatóság múzeumában, a remekbe készült modellek között láthattunk. Fiume kereskedelmi hajóparkjában volt több barkhajó, de ezek a háborús zűrzavarok miatt a legtöbb gőzössel együtt a novigradi öbölben, a Canale di Mal-tempo védelmében bújtak meg, távol a repülőktől és a MAS-támadásoktól veszélyeztetett fiumei kikötőtől. A *Viribus Unitist* se láttuk még, mert mire elhagyhattuk az épületet, az osztrák-magyar flotta legnagyobb egysége eltűnt a kikötőből. Ügy hírlett, visszatért Pólába. De az is lehet, hogy valahol a dalmát szigettenger útvesztőiben keresett menedéket. (Még hallunk majd róla, amikor utolsó útját tette.)

– Látom, meglepődtél – derült rajtam Horváth –, amit meg is értek. Bark nincs még a kikötőben, de holnaputánra, vasárnapra lesz. A *Ragusa* nevű bark jön fel a novigradi rejtekhelyről, mert valami haváriája van, amit csak itt lehet kijavítani. Majd megtudjuk, hogy mi a baja. A kapitánya jó barátom, valamikor ő aranylott úgy hozzám, mint te most. Turkovich Szevérnek hívják, jó tengerész. No, megnézzük együtt a *Ragusát!*

Belecsapott a tenyerembe:

– A jövő héten eljössz velem a *Klotildon,* én vezetem, én leszek a soros.

Mintha a nap sütött volna ki a pislogó gázlángoktól sötétes szertárban. Elmehetek a *Klotild* parti gőzösön, mint a „nagy” nautikusok – ez majdnem annyit ért, mint meglátni a barkót!

– Igen ám, de mi evezni megyünk – nyögtem.

– Majd elintézem Zanettával – intett Horváth –, most pedig szedelődzködjünk, ma rám bízták a szertár kulcsát. Zárunk, kedves asinello!

Akkor, azon az estén, a *Szapáry* kormánykereke mellett kötöttük meg mi ketten a barátságunkat. Azóta is tart, s oly erős, mint a hajókötél.

– Tehát holnapután, ne felejtsd el – vált el az internátusi folyosón Feri. – Együtt megyünk a *Ragusára.*

Holnapután …

Feltételezem, hogy azok előtt, akik ezeket a sorokat olvassák, ma is a háromárbocos az eszményi hajó. Mint ahogy azt is hiszem, hogy egy jókötésű, erős karú és bátor szívű fiú inkább rajong egy dingiért, kalózért, starhajóért, mint a bömbölve rohanó, de a legkisebb hullámtól felbillenő siklómotorosért. Szeretném hinni, hogy így van. Keménykötésű fickók ott nevelődnek a hajódekken, kezükben vitorlakötél, szemükben a messzeség tükrözése. Nautikus koromban a világ legnagyobb (és a háború veszélyeitől legjobban féltett) hajója az angol *Olympic* volt. De nem hiszem, hogy egy is akadt közöttünk, asinellók között, aki az *Olympicet* választja, ha felteszik a kérdést: a csodagőzösre vagy egy háromárbocos barkra menne el hajóinasnak?

Halkan mondom, deres már a hajam, de szeretném azt a háromárbocost látni, amelyik meghívna fedélzetére, és a hívást visszautasítanám!

Ilyesmin nem lehet tétovázni, a barkhajó még ma is az, ami a szobrásznak Michelangelo, a festőnek Rembrandt, a magyarnak Petőfi – a tökéletesség mintaképe!

Nincs azon mit csodálkozni, hogy azon az estén nehezen jött álom a szememre. A többiek ott szuszogtak körülöttem, kimerülve a tanulástól, kifáradva a délutáni labdajátéktól. Csak ér virrasztottam egyre, mintha éjszakai őrsége lennék az akadémiának.

Alig vártam, hogy elteljék a szombat, pedig érdekesek voltak az órák, és szórakoztató a délutáni „foglalkoztatás”, a kutter vitorlaszerelése és az úszás. A második évfolyam növendékeivel az Adamics-mólótól eltávolodó *Klotild* után úgy néztem, mint aki utána szól az ismerősnek: néhány nap múlva veled megyek! …

Tekintetem egyre azt leste, jön-e a *Ragusa,* mikor tűnik fel a hullámgát mögött, vagy arra délebbre, a Baross-kikötő torkolatában?

De a *Ragusa* sehol sem volt látható!

Horváth Ferit elfogtam este a folyosón. Mi van a barkkal?

– Mi lenne? Itt lesz. Csak nem képzeled, hogy nappal megtorpedóztatja magát Novitól idáig? Annál okosabb kapitány a barátom, Szevér.

No, majd meglátjuk.

Reggel megláttuk: ott horgonyzott a nagy kikötőben, a Mária Terézia-móló első harmadánál.

Három árboca a magasba szökött, a helytelenül orrárbocnak nevezett orrsudár átívelt a mólógát egyik oldaláról a másikra. Ha a *Ragusa* fő- és középárbocát a budapesti Körtéren felállítanák, az ötemeletes házak bizony eltörpülnének! A kereszt-rudakon akkor tekerték be védőzsákkal a vitorlákat, amikor Horváth Ferivel kikanyarodtunk az Adria-palota mellett a Via del Lidóra. Az Adamics-móló egyik oldalán a magyarhorvát társaság egyik csillagkéményes gőzőse állt, a másik oldalon a *Tiger* nevű torpedóromboló szeneit. A szabad tenger felől könnyebb sirokkó tört az öbölbe, és hullámokat vetett a kikötőpart gránittábláira.

Horgonyzott még néhány vitorlás, sunner, brigg és brigantin a móló mentén, de azok eltörpültek a *Ragusa* mellett, akár a kotlós közelében a kiscsibék.

A hatalmas fekete hajótest majd annyira kimagasodott a vízből, mint egy jól megtermett,

háromezer tonnás teherhajó!

A tattükörről messzire világoltak az aranyos betűk: *Ragusa*, Fiume.

Ahogy közeledtünk a Via del Lidón a móló bejáratához, majd magán a mólón a barkhajó felé, úgy nőtt tovább a csodálatom. Csodáltam az embereket, akik a széltől imbolygó keresztrudakon, valósággal a mélység felett tornászva tekerték a vitorlákat, s csodáltam magát a hajót, az egyre jobban kibontakozó, tengerészszívet megdobogtató látványosságot.

Elhihetitek, hogy a fiumei kikötőben és a világ minden más kikötőjében, akkor és azóta sem nagy esemény egy-egy hajó érkezése. Mint ahogy nem esemény a Keleti pályaudvarra befutó vonat sem az állomás személyzete számára. De az igazi vasutas még ma is megáll munkájában, ha meglátja a régi, rézkupakos, piros lendkerekes délivasúti mozdonyt. Ugyanígy van a kikötők minden rendű és rangú embere, ha befut az öbölbe egy barkhajó.

Haditengerészek, halászok, katonák, kikötői tisztviselők, tisztek, diákgyerekek, főkötős, fekete atlaszkendős polgárasszonyok bámulták a hullámgát védelmében, a sirokkó hulláMaltól meglocsolva, a *Ragusát.*

Don Bedini Kajetán főesperes, a Szent Vid-templom plébánosa is ott álldogált a hullámgát falánál, és lelkesen magyarázott híveinek. Ennél többet a *Ragusa* sem kívánhatott, mert Don Kajetán pontosan olyan volt, mint a regényekben megénekelt szentatya: kövér, nagy tokájú, örökösen izzadó valaki. De hát a tengerészek papja volt Bedini Kajetán, és mintha egy kicsit a misénél is többre tartotta volna a bark-hajókat.

Vasárnap volt, reggel.

Horváth Feri messziről mutatta:

– Az a piros fezes, kék zubbonyos ember a középárboc tövében, az az én barátom, Turkovich Szevér!

Olyan lelkesen, olyan dicsekedve mondta, hogy nem volt kétséges: Horváth Feri igen büszke erre a barátságra. Körülbelül én is így szóltam volna, ilyen önfeledt örömmel, ha Ferire kellett volna mutatnom valahol.

– Megismersz majd másvalakit is – mondta sietés közben Feri. – Hallottad már ezt a nevet: Sottomarina?

Hogyne hallottam volna: Sottomarina olyan fogalom volt a horvát-dalmát partvidéken, mint valamikor a cirkuszi közönség előtt Czája János. Sottomarina az erő, a birkózósport eszményét jelentette, és ha időnként Fiúmében, a szomszéd Susakon, Zárában vagy Spalatóban kiírták a városi birkózóviadalokat, akkor az volt a kérdés, indul-e Sottomarina vagy nem. Ha indul, akkor nem volt kétséges, mi lesz a végső eredmény a nehéz súlycsoportban.

– Ő a *Ragusa* kormányosmestere, másodkapitánya – nézett Feri vizsgálódva a hajó felé. – Nem látom, csak Szevért. Lehet, hogy már a tengerészeti hatóságnál van, és bejelenti az érkezést.

Végre a mólóra kitett sok kötél, láda, ágyú, horgony, farakás, széntartály között lavírozva odaértünk a hajóhoz.

Hatalmas, impozáns méretű bark volt a *Ragusa!* Ezerkétszáz tonnás, magas fedélzeti építményű, úgy emlékszem, legalább hetven méter hosszú és húsz embert foglalkoztató háromárbocos. A bark és közeli rokona, angol nevén egyszerűen ship (a tengerparton „nave”) az ideális vitorlás hajó. A bark a legáltalánosabb forma, mert valójában „tágítható”, van belőle négy-, öt-, sőt hétárbocos is a német, orosz, angol kikötőkben. Az Adrián, manapság is, csak háromárbocos barkók róják a tenger hulláMalt.

– Hahó, *Ragusa!* – kiáltotta Horváth Feri, mert bizony olyan magasan volt a fedélzet, hogy onnan a hullámgátat, az ott nézelődő embereket nem lehetett látni, csak akkor, ha a mellvéden áttekintettek.

Ez a „Hahó, Ragusa” szabályos hívókiáltásként hangzott, és nem üdvözlésként. A fiumei kikötő különlegessége, hogy az ilyen nagy hajók nem a móló mellett, de a mólóra

merőlegesen állnak, akárcsak az istállóban a jászolból abrakoló lovak. Ezért is csodálhattam meg közvetlenül alulról az előreszökő, mólón átérő pompás orrsudárt. És milyen szép volt a hajóorr kiképzése: domborművű faragás – hullámok között imbolygó tengerikígyók csoportja.

A korláton áthajolt a kapitány, piros fez rikított a fején.

– Hahó, Szevér!

– Hahó, cimbora!

A hajó közepétől elvált egy gigg, néhány evezőcsapás, és mi Ferivel már másztunk is fel a lecsüngő kötéllétrán.

A *Ragusa* fedélzetén álltunk. Turkovich magasabb volt Ferinél, erősebb is, de érdekes: mintha testvérek lennének, úgy hasonlítanak egymásra! Mind a kettő barna, fekete képű, fekete hajú, azonos vonású.

Átölelték, megropogtatták egymást.

– Régen láttalak! – nevetett Szevér.

– Közel fél éve, vagy már annál is több! – mosolygott Horváth Feri. – De úgy látom, a hajó bírja a háborús viszontagságokat. Simán jöttetek Novigradból?

Turkovich bólintott:

– Nem hogy idegen hadihajót, de egy parti zoppolót sem láttunk. A sirokkó úgy hozott minket, hogy a csatornában fele vitorlát leszedtük, nehogy a vaksötétben rászaladjunk a szirtekre. – Rám mutatott: – Asinello?

– Az, a barátom. Elhoztam, lásson ilyen csodát. Turkovich helyeselt:

– Okosan. Hát csak nézz körül, járd be minden zegét-zugát, és ha valamit nem értesz, kérdezz meg minket, ha pedig megállítanak, mondd, hogy a kapitány engedélyével vagy a hajón. No de várj, vendég vagy te is, kis cimborám, előbb köszöntjük egymást.

Az árbocokról akkor kúsztak le az emberek. Vagy igen fiatal, vagy igen öreg emberekből állt a *Ragusa* legénysége. A kötéllétrákon és a keresztrudakon mindegyik helytállt, pedig volt közöttük hatvanéves is! Cserzett bőrű, inas, szikár férfi mindegyik, még a fiatalja is: igazi dalmaták, nagyszerű leszármazottjai a híres zengi kalóznépnek, az uszkokoknak. Ma már tudom, mindegyik hű társa a másiknak, aranyszívű bajtárs, az anyaföld rajongója. Akkor idegenkedve néztem őket, és úgy éreztem: no, ezekre se bíznám a zsebórámat!

Lám csak, a sors forgandósága: alig két hónappal később ezekkel a tengerészekkel éltem át a nagy Kalandot! …

Szevér a tatra irányított bennünket, és benyitott a navigációs kajütbe.

Előbb azonban odakiáltott egy sihedernek, aki a középső árboc (főárboc) tövében köteleket szedett szép, gondos karikába. Szláv nyelven szólt a fiúhoz:

– Italt hozzál.

Ez volt Jokkó, a kapitány öccse. Nálam alig lehetett egy vagy két évvel több. Vad, villogó tekintetű, élénk mozgású legény, igazi vízi lény, úgy úszott, mint a fóka, és úgy mászott az árbocokon, mint a legkitűnőbb matróz. Csak éppen tanulni nem szeretett, és így nem követte bátyját az iskolákban. Jokkó a tenger szabad fia volt, aki alig tudott egy rendes levelet megírni, de a *Ragusa* kormánykerekét a legkegyetlenebb szélviharban is képes volt a megjelölt irányba forgatni.

A navigációs fülkében megrekedt a levegő. Sirokkó, nedves, forró szél fújt odakint. De hát ha vendég érkezett a hajóra, illett valahol fogadni, így tett Szevér is. Akadt annyi hely a fülkében, hogy a térképasztal körül letelepedhettünk. Az asztalon ott volt a hajónapló, pontosan bejegyezve, hogy a *Ragusa* előző napon este, zászlólevonás után indult Novigrád kikötőjéből, Szevér Turkovich hosszújáratú hajóhadnagy parancsnoksága alatt, egy főkormányossal, tizennyolc emberrel, egyre fokozódó sirokkóban, át a Canale di Maltempón a főki-kötőbe, Fiúmába. Érkezés vasárnap reggel hét óra harminckét perckor, teljes leszerelés …

– Mennyi is az idő? – nézett Szevér a kronométerre. Nyolc óra tizenöt perc. Beírta.

Összecsapta a hajónaplót.

Majd délelőtt átviszi á tengerészeti hatósághoz, hitelesítés végett.

– Mint vagytok Novigradban? – kérdezte Horváth Feri. Szevér mérges lett; az Adamics-mólónál szenelő torpedóromboló felé intett:

– Hogy vinné el már az ördög a haditengerészeket! Ott zsúfolódnak, rozsdásodnak a hajók, az évek múlnak, és mikor futhatunk ki a nagy Adriára, a Földközi-tengerre?!

Jokkó lépett be üveggel, poharakkal. Barátságtalanul nézett rám, a vérbeli matróz ösztönös idegenkedésével: nálam fiatalabb, nem tud még semmit, és mégis belőle lesz tiszt, nem belőlem! Ez volt az arcára írva.

– Isten hozott, cimborám, téged is, asinello – emelte meg a poharat Szevér.

Igyekeztem úgy inni, mint ők: egy hajtásra a méregerős sansegói bort. Jokkó fél szemmel azt nézte, bírom-e. Bírtam, de tele lett a szemem könnyel. Mintha Jokkó komor arcán a mosoly halvány sugarai terültek volna szét.

Szevér áthajolt a térképasztalon, halkabbra fogta hangját, úgy mondta:

– Figyelj ide, Feri. Az előbb azt mondtam, mikor futhatunk ki a nagy Adriára? … Nos, úgy hírlik, hogy rövidesen!

Horváth Feri belesimított sűrű hajába. Kicsit tamáskodva nézett barátjára.

– Gondolod?

– Nem gondolom, de biztos! Ott Novigradban mindent tudnak. Eljut oda minden hír, a jó ég tudja, hogyan, de eljut. Az olasz fronton már lázadoznak a katonák, elég volt a négy esztendő a lövészárkokban. A flotta egyre gyengül, egyik hajó a másik után tűnik el. Hát így már bajosan tarthatja magát a monarchia! Ráadásul a nemzetiségek oda kívánkoznak, ahová valók, az ősi országokhoz.

Rám nézett, majd Jokkóra.

– Jokkó meg te, kis cimborám, menjetek, nézzed meg a hajót. Jokkó majd megmutatja a *Ragusát.*

Őszintén szólva örültem, hogy kijöhettem a navigációs fülkéből. Érdekes volt ott is, nem mondom, a térképasztal, a hajónapló látványa, a régi típusú, de kitűnő kronométer, a falra erősített állványon a kék, piros kötésű hajózási almanachok csoportja, egy másik polcon pedig szép sorjában, kis csomóba kötve, ábécésorrendben a szignálzászlók. Érdekes volt nézelődni.

De hát a hajó látványa mégiscsak jobban izgatott, mint a navigációs fülke, vagy az, hogy mi lesz már a háború végével. Egyszerű diákeszemmel tudtam, hogy egyszer annak is vége szakad, és nem lepődtem meg különösebben Szevér parancsnok szavaitól.

– No, gyere – mondta Jokkó, és megindult előttem. Kilépve a fülkéből, megálltam a tatfelépítményen. Itt volt

a kettős kerekű kormány, előtte a masszív, tömör állványra szerelt bussola. Minden igen erős, nagyméretű, gondosan elkészített munka volt.

– Ez a bussola – mutatta Jokkó, és lenézés volt a hangjában.

Én se hagytam magamat:

– Tudom, hívják kompasznak, tájolónak, iránytűnek. Ez véletlenül a Thomson-féle kardánkompasz, Hamburgban készült. Ez a tizedes beosztású kompaszrózsa is Thomson mintájú. A deviációs kiegyenlítést mikor végeztétek el?

Jokkó úgy bámult rám, hogy elnevettem magamat.

A hajó vasalkatrészei miatt áll elő a deviáció. Azt a szöget, amellyel a kompassz tűje eltér a mágneses délkörtől, az iránytű elhajlásának, deviációjának nevezzük. Fontos tehát tudni, milyen elhajlással működik a bussola. Érthető, hogy minden hajón más az elhajlás, sőt időnként is más. Ezért évente legalább egyszer deviációs próbát tartanak.

De hát Jokkó se volt abból a fából faragva, hogy hamar elveszítse a fejét, ezért legyűrte meglepődését:

– Egy hete, amikor tudtuk, hogy feljövünk Fiúmába, megvolt a próba.

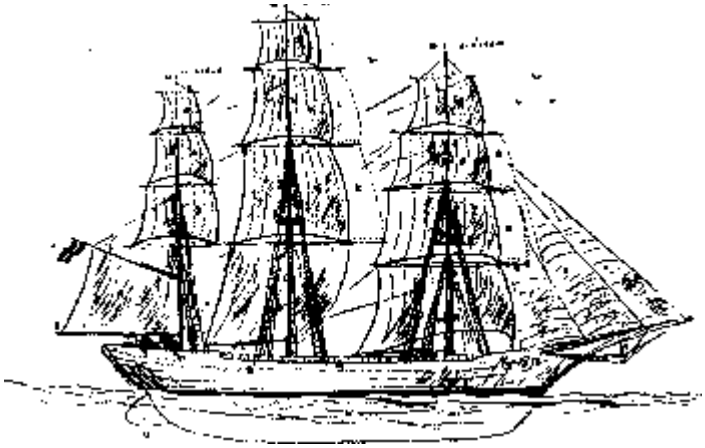
És megkezdődött köztünk a mérkőzés. Persze, valójában egyenlőtlen volt: a *Ragusa* hajóinasa úgy volt, akár a cigánygyerek a hegedűvel. Még a dédapja is tengerész, mint itt a tengerparton a legtöbb család minden dédapja. Úgy mondják: a cigánygyerek hegedűvel születik, a dalmát, a morlák, a szlovén fiú és a fiumánó legalább egy hajókötéllel. Mint ahogy a tanyai gyerek pontosan tudja már hétéves korában, mi a fogasoló, a lókapa, a nyakló, úgy tudják ezek a tengerészgyerekek a csónakok, hajók, vitorlások alkatrészeit. Ráadásul az én új ismerősöm nemcsak tengerészgyerek volt, de tengerész is …

Nincs annál nagyobb élvezet, mint megállni egy barkhajó tatján, és végignézni a fedélzeten!

A tatfelépítményen van a kormányállás, előtte a navigációs fülke, a parancsnok és a kormányos kabinja, a hajótulajdonos privátfülkéje, amin keresztülhalad a hátsóárboc törzse. Amott a messzeségben (valóban úgy tűnik, hogy a messzeségben), meredeken, tenger– és hullámállóan emelkedik a hajóorr. Ott van a lejáró a legénységi kojékba (kabinokba), és ott van az óriási horgonyhúzó szerkezet is.

De a kormányállástól a horgonyhúzóig valóságos erdőben vész el a tekintet. Kötélerdő ez, dzsungel, ahol csakis a tengerész tud kiigazodni. A sok „csarnak”, „harmadoló”, „csatló-csarnak”, „tarcs”, „hágószál”, „patrác” szörnyen hangzik a normális fülnek. Mert azok valóban szörnyű szavak, erőltetett műfordításai a tengereken meghonosodott szakkifejezéseknek. Nem vagyunk tengerésznemzet, nem is lehet, hogy megfelelő szavaink legyenek a fordításokra. Mint ahogy, nomádnép lévén, nem volt az ősidőkben szavunk a házra, a padlásra, úgy nincs és nem is lesz szavunk a hajózás szakszavaira. A szaknevek angol és német eredetűek, ma már majdnem száz százalékig nemzetköziek is. Érthető: a múltban a világtengerek hajózói az angolszász és germán népek voltak, tőlük vették át (olykor teljes egészükben vagy változtatva) a többi tengeri nemzetek, az oroszok, a dánok, a franciák, az olaszok a szakkifejezéseket, hozzáadva a maguk kialakult, egyéni neveit. Csak mi dicsekszünk a „csarnakokkal”, „patrácokkal”, anélkül, hogy valaha is akadt volna vérbeli tengerészünk, akinek az lett volna az álma, hogy meghonosodjanak a csarnakok.

Mi még az orrvitorla nevét jib (dzsibb), klüver, fliger és génua néven tanultuk. De hát az orrvitorla megfelelő elnevezés. Mint ahogy jó név az előárboc, a főárboc és hátsóárboc elnevezés is. Egyszerű, érthető és hű fordítása az angolnak. (Fore-mast, Main-mast, Mizzen-mast.)



A Ragusa vitorlázata és árbocrészei:

A hátsó (tat)-árboc vitorlázata: A = Far (vagy tat)-vitorla (Besan). B = Derékvitorla. C = Sudárvitorla (Bramvitorla). D = Felső su-dárvitorla. A főárboc vitorlázata: E-F = Fővitorla vagy nagy vitorla. G == Fő derék vitorla (Mars vitorla). H = Fő sudárvitorla. I = Felső sudárvitorla (Top-vitorla). K = Fő derékszárnyvitorla. L = Fő su-dárszárny vitorla. Az előárboc vitorlázata: M-N = Előtörzsvitorla. O = Előderékvitorla. P = Elő-sudárvitorla. Q = Felső sudárvitorla (Előbramvitorla). R = Előszárnyvitorla. S = Elő-sudárszárnyvitorla. Az orrárboc vitorlái: T = Belső orrvitorla (Klüver,

Outer jib). U = Sudár-orrvitorla (Strumklüver, Inner jib). V = Külső orrvitorla (Flieger, Flaying jib). Árbocrészek, hajórészek: 1 = Árboctörzs, 2 = Árbocderék, 3 = Árbocsudár, 4 = Orrvitorlaszéd, 5 = Tereb vagy ár-böcállás (árbockosár), 6 = Keresztrudak, 7 = Gáffrúd, 8 = Bum-rúd, 9 = Csarnakok, egyben kötéllétrák, 10 = Árboccsúcs (Top), 11 = Kormányállás, 12 = Horgonyállás, 13 = Kormánylapát, 14 = Hajópalánk, 15 = Hazai lobogó helye.

A bajok a vitorlákkal és a kötelekkel vannak, ott bicsaklik ki a nyelvünk, a csarnakokkal, főfelsősudárbevonó kötelekkel, főkeresztárboc-fősudárvitorlákkal, miegyebekkel. Ha megnézitek a *Ragusa* tervrajzát, látjátok, hogy igyekeztem az elnevezéseket az eddigieknél még valamivel érthetőbbé tenni, és összehasonlítás kedvéért ott van az ősi, máig is a vizek felett használt szó, amit a világ minden részén megért a tengerész, ha abba a helyzetbe kerültök, hogy használjátok is.

Elkáprázódtam a *Ragusa* látványán. Egyre nagyobb tisztelettel gondoltam Szevér parancsnokra és Sottomarinára, akit még nem láttam. Hogyan tudják ezt a vízi óriást úgy irányítani, kormányozni, hogy az pontosan ellavírozzon a kikötő hajói, bójái, horgonyon álló bárkái, ladikjai között, és úgy simuljon a kikötőhelyhez, hogy ne törje össze a mólót vagy magát a hajótestet? Hiszen hol van innen a kormány állástól a hajóorr, és hogyan lehet áttekinteni árbocokon, köteleken, kötéllétrákon az egész fedélzetet, különösen, ha a vitorlák ott feszülnek az árbocokon, és az orrvitorlák amott elöl, a közbülső területek pedig, a raktárak fedőrésze is megrakva áruval, ami ugyancsak nem ritkaság a kapzsi tengeri kereskedelemben?

Hogyan lehet? Gondoljátok el, olyan autót vezettek, amelyiknek a hűtője, vagyis az eleje hetven-nyolcvan méterre van a kormánykeréktől! A bark ilyen autó, állítom.

Jokkó csak nevetett, amikor mindezt elmondtam neki.

– Mi erre nem is gondoltunk. Szevér soha nem mondta, hogy ez nehéz. Sottomarina se. Mi ezt már megszoktuk.

Azt, hogy „mi”, úgy mondta, mintha feltételeztem volna, hogy olykor ő is ott áll a *Ragusa* kormánykerekénél.

– Talán bizony te is kormányzol?

Jokkó úgy bólintott, mintha csak azt kérdeztem volna: szokott-e naponta enni.

– Természetesen. Valójában már kormányos matróz vagyok, csak nem hivatalosan, mert nincs meg a betöltött év, a tizennyolc.

Az utóbbit kicsit röstelkedve mondta. Ebben a korban ez a gyöngénk: idősebbnek szeretünk feltűnni. Ezt nagyon jól tudta a Corsia Deák sarkán levő bazáros, kadett úrnak szólított még bennünket is, asinellókat. Nem is vásároltunk mi máshol levelezőlapot, sőt nagy titokban – pókerkártyát is. (Azért pókerkártyát, mert úgy tudtuk, ez a „tengerészes”.)

Kormányos matróz! Valami összeszorította a szívemet, ö már az, és én még milyen sokat, valóban rengeteget tanulhatok, amíg eljutok oda, hogy önálló hajóvezető legyek. Négy év a Nautica, tizennyolc hónap, majdnem két év hajózás, és akkor egy újabb vizsga, a hadnagyi, s csak akkor, hat év után lehet fellélegzeni, hogy végre valamivé lettem! Addig egy kormányos matróznak is nagyobb a tekintélye, mint a magunkfajtának. Abban a pillanatban úgy éreztem, nem kellene nagyon biztatni, és máris lemondanék akadémikus rangomról, hogy a *Ragusa* matróza legyek.

Jokkó megállt, éreztem a hangján, hogy újból próbára tesz.

– Látom, sok mindent tudsz. De mire használod ezt?

A fedélzet egy része úszott a víztől. Régi jó szokás az, ha a hajó befut a kikötőbe, akkor – akár vasárnap van, akár ünnep – az árboccsúcstól a hajógerincig minden látható és láthatatlan részét kitisztítják. A bark több matróza éppen a fedélzetet mosta, öntözte, súrolta gyors iramban. A főárboc és az előárboc között, az első számú hajóraktár fedélszögletéhez egy fadarab vágódott. Nem volt nagy, lehetett két-három tenyérnyi, alakra háromszögletű, és mindegyik szögletben aprócska befúrás.

Hát ez bizony fogas kérdés volt. Jokkó megcsípett. A kompasz után megpróbálkozott a

kötelekkel, vitorlákkal, de hát a tengerészeti hatóság múzeumában a modellekről és a szakkönyvekből megtanultam minden shottot, spannert s a bogok száznyi változatát.

De ez a fadarab zavarba hozott.

Jokkó diadalmasan nézett rám: a matrózinas lefőzi az akadémikust!

– Hát nem tudod? Nem? Nem tudtam.

Jokkó diadalmasan mondta:

– A kézilogg akasztéka!

Majd összerogytam a szégyentől: kézilogg, hát persze, ilyet használt már Drake admirális, Nelson és Nahimov. Ez az egyszerű, semmitmondó falapocska a kompasz és a szextáns után a hajózás legfontosabb eszköze volt, de mint a *Ragusa* esetében, most is fontos eszköz. A híres-nevezetes „csomó” őse a háromszögletű falap, és én Jokkó előtt nem ismertem fel! (Majd szó kerül erről is, a loggról, sejthetitek.)

Ezzel a „diadallal” a matrózinas tartózkodása feloldódott.

Lám, mégiscsak ő az, aki többet tud, és ez a jelenet visszaadta önérzetét, azt a különös tartózkodást, amit a matrózcsemete érez azokkal a furcsa lényekkel szemben, akik könyvekből tanulják a hajózás mesterségét.

Jokkó valamit megérzett. Megérezte azt a kétségtelen hódolatot, ami azokban a percekben bennem iránta megvolt. Lenyűgözött a *Ragusa* szépsége, nagysága, és imponált, hogy egy ilyen hajó kormány kerekét ez a fiú kezelheti. Én csak a *Szapáry* kormánykerekét forgattam még akkor – a szertárban! Ez az alázatos hódolat ott éghetett a szememben, és ennek meg Jokkó lett a rabja, mert az előrész kajütlejárójánál megfogta a zubbonyom szélét, s mint aki titkot mond, úgy súgta:

– Te, akarod tudni, mi mindenem van? Megmutatnám a matrózzsákot.

A barátságok így szövődnek, miért is ne akartam volna látni minden matróz féltett, rejtett kincsét, a matrózzsák tartalmát.

– Mindjárt hozom, várjál.

Ezzel megfogta a kajütlépcső korlátját, és gyorsabban, mint ahogy leírom: valósággal leperdült a matrózszállásra.

Lenéztem.

Jobbról és balról koporsószerű ládák sorakoztak, a hajósok ágyai. Középen hosszú, a mennyezetgerendákra erősített függőasztal billegett. Ennél az asztalnál egy tengerész írt, elmerülve, mint talán a költők, ha alkotnak. Teljesen ráborult az asztalra, nagy figyelemmel nézegette az előtte kiterített levélpapírt, és időnként megnyálazta ceruzáját. A tengerész méltó volt a *Ragusához:* hatalmas karjain, széles hátán, bikaerős nyakán feszült az elnyűtt hajószubbony, és a hajóágy alól kinyúló lábán akkora papucs éktelenkedett, hogy hegedűtoknak is beillett volna.

A tengerész felnézett, kövér, borostás arcán úgy folyt a verejték, mintha zsákokat cipelne. Meleg, szörnyű meleg lehetett odalent, hiszen fullasztó párát kavart a sirokkó nyirkos szele. A tengerész feltűrte a hajószubbony ujját, és megvakarta barnára égett karjait. Tudom, ha egy tengerész vakaródzik, az nem nagy eset, de az már igen, hogy így láttam meg egyikét a legszebb tetoválásoknak. Az oszlopoknak beillő karokon pompás sárkányok és griffek viaskodtak.

Életemben én még ekkora embert nem láttam.

Amikor felnézett, kötelességszerűen tisztelegtem, de figyelemre se méltatott. Elmerülve nyálazta ceruzáját, majd bólintott, mint aki megtalálta a keresettet, visszafordult a papírhoz, és lassan, egyik betűt a másikhoz ragasztva, írni kezdett. De ekkor már jött felfelé a matrózinas, hátán a zsákkal.

– Nem tudod, ki ez? – csodálkozott. – Hát Sottomarina, a híres birkózó, a világ legerősebb embere. Bizony, így van, ő a *Ragusa* kormányosa, de a bátyám helyettese is. Levelet ír haza, tudod, rettentően fél a feleségétől, mert nagyszájú nő ám Sottomarináné. A

távollét alatt mindennap levelet. kell írnia Sottomarinának, különben nem ereszti be az asszony a házba.

Jokkó letette a zsákot. Felmutatott a középárbocra.

– Nem szeretem, ha mindenki belenéz a zsákba. Senkinek semmi köze hozzá. Az csak rám és a pajtásaimra tartozik. Felmegyünk a kasba, ott letelepszünk.

Felnéztem. A „kas” – a kosár, az árbockosár. Valójában se nem kas, se nem kosár, hanem a középárboc (főárboc) első harmadában elhelyezett körkörös dobogó, ahová az oldalkötéllétrákon lehet feljutni. A kast erős kötélzet fogja körül, az árbochoz pedig kapaszkodó kötelek vannak erősítve, hogy hullámzás közben ne zuhanjon le a magasból az, akit a parancs oda szólított.

Idegenkedve néztem fel az árbocra. Való, hogy tengerésznek készültem, sőt olykor annak is hittem magamat, de – árbocra még nem másztam!

– Kapaszkodj előttem, és csak felfelé nézz, lefelé ne – biztatott jóindulattal a hajósinas. – Mire felérsz, már meg is szoktad.

így jutottam fel a *Ragusa* főárbocára, és noha a kasból bátortalanul néztem ki a nagyvilágba, valóban úgy volt, ahogy Jokkó mondta: kezdtem megszokni a szédülős helyzetet.

Ott terült el alattam a hajó, a pompás fedélzet, a hullámgátas, kilométer hosszú móló, a kikötő, a raktárak kormos teteje. Innen a magasból annyira átlátszott a víz, hogy látni lehetett, miféle állatok úszkálják körül, örökösen eleséget kutatva, a barkhajót. Egy macskacápa, nem lehetett több méteresnél, a reggelijét valahogy itt várta a *Ragusa* oldalánál.

Hosszú, kígyó alakú angolnák lebegték, imbolyogták körül a hajót. Fiók scombrik és lepkehalak villantak fel a mélyből.

Pompás hely volt ez az árbocállás! Egymás mellé telepedtünk, hátunkat az árbocfának vetettük, lábunkat kinyújtottuk. A mólóról irigykedve nézett fel ránk néhány gyerek.

Jokkó kinyitotta a matrózzsákot.

Előbb néhány ruhaneműt szedett ki, majd büszkeséggel nyúlt a zsák mélyébe.

– Ezt Durrazzóban vettem, az első keresetemből, két évvel ezelőtt. Valódi ezüst a vereté!

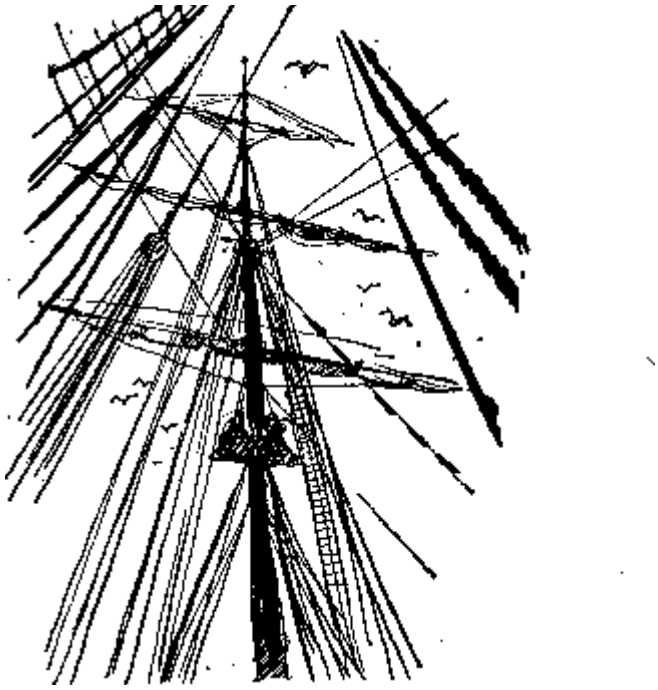
Gyönyörűen megmunkált albán tőrt tartott a kezében. A tok és a nyél ezüsttől csillogott: látszott, hogy Jokkó mindennap kifényesítette.

– Ez Sebenicóból van – mutatott egy karperecre, ami ugyancsak ezüstből készült. – Török munka, nekem a kedvencem. Ha majd lesz feleségem, neki adom, ha nem lesz, én hordom, amikor partra szállok.

Abban az időben az Adria és a Levante hajós népsége nemcsak karpereceket, de fülbevalókat is hordott, ami színes, dekoratív külsőt kölcsönzött a szép szál férfiaknak, és egyben még marconábbnak, kalózkülsejűbbnek mutatta őket.

– Emez pedig, nézd, igazi norvég halászbicska. Ott találtam a durazzói öbölben zátonyra futott, elhagyott kétárbocos vitorláson. Megérte, nem?

Így szedte ki egymás után kincseit ez a nagyszerű dalmát fiú, akinek naptól cserzett bőre alatt meleg szív dobogott. Az első pillanatban, amikor megláttam a főárboc tövében, azt hittem: hej, micsoda gőgös vadóc él itt a barkón. És alig telt el egy óra, már úgy kuporogtunk az árbocálláson egymás mellé húzódva, mintha együtt hajóztunk volna évek óta. Volt a „kincsek” között muránói metszett pohár, bosnyák bőrtüsző, még gyűrű is, ha rézből is, de hát gyűrű volt. Apró tokból előkerült a „moretti”, Fiume specialitása; Don Gigante, az aranyműves készítette a Dóm téren: zománcozott, .arany-turbános szerecsenfejecske.



Ez volt a moretti, emléke annak a győzelemnek, amit századokkal ezelőtt a fiumei szlávok arattak a várost támadó török csapaton.

Kis szünetet tartott Jokkó a vagyonka megmutogatásában. Szépen összerakott mindent egy kupacba, majd mély lélegzetet vett, és rám mosolygott:

– Amiket most mutatok, azokat én csináltam. De nem adnám mindazért, amit az előbb láttál!

Ezzel benyúlt a zsákba, majd egymás után kiemelt három borospalackot.

A palackokban nem bor volt, gondolhatjátok, hanem – mindegyikben két-két vitorlás modell! Egyik sem volt hosszabb nyolc centiméternél, magasságuk sem több, de csodálatosan szépek, meglepően hűek voltak.

Hitetlenkedtem:

– Te csináltad, Jokkó? Te?

Nevetett.

– Én, kérdezd meg a bátyámat vagy Sottomarinát. Ők bizonyíthatják.

Mintha csak innen a kikötőből emelte volna a mesék varázslója a palackokba a hajócskákat: pontos másai mind a nagy hajóknak!

Igen, kincsek ezek a palackok, Jokkó kincsei! Egyben pedig mestermunkák, egy olyan tehetség alkotásai, amit ilyen bámulatos hűséggel csak igen kevés ember képes megcsinálni.

Hogyan is lehet a szűk nyakú üvegbe mindezt elhelyezni? Jokkó büszkén mondta:

– Sejtheted, hogy nem egyszerre. Apró darabkákból, külön-külön két vékony drót segítségével. Az a két drótocska a meghosszabbított kezem, karom. Mit gondolsz, meddig tart egy hajó elkészítése, így teljes vitorlázattal, kötélzettel, tengeri tájjal?

Mondtam, hogy egy hónap.

– Jó lenne! – kacagott a matrózinas. – Két, sőt három hónap, de csak akkor, ha minden szabad időt ennek szentelsz! Hiszen a legtöbb alkatrészt négyszer kell megcsinálni, mert vagy eltörik, vagy összesodródik, elhajlik. És amíg beletanultam, hajaj, az volt ám az időpocsékolás. Sottamarina tanított erre, mert ő mindenhez ért.

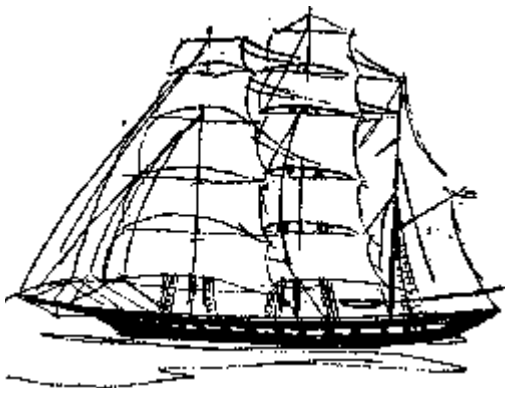
Csak a betűvetés megy neki nehezen – gondoltam, mint ahogy Jokkónak sem akaródzott tanulni. De hát sok mindent mégiscsak alaposabban tudott, mint bármelyik hajóstiszt.

– Nézd meg jól mindegyik hajót, mennyire pontosak. Az a tervem, hogy elkészítem az összes létező és valaha létezett vitorlásokat – így, borospalackban. Ezek itten az Adria hajói.

Idestova negyven éve lesz, hogy ott kuporogtunk az árboc-álláson, de még mindig láthatók az adriai kikötőkben a régi hajók. Tudom, mert jártam arra. Ezért úgy vélem, helyes, ha ti is megismeritek a különböző vitorlásokat, amilyenek persze nemcsak az Adria, de mindenféle tenger hulláMalt szelik San Franciscótól Vlagyivosztokig, Hamburgtól Valdiviáig, Makassártól Bergenig – kivéve a trabaccolót, az adriai kikötők otromba, de még napjainkban is nélkülözhetetlen parti hajóját.

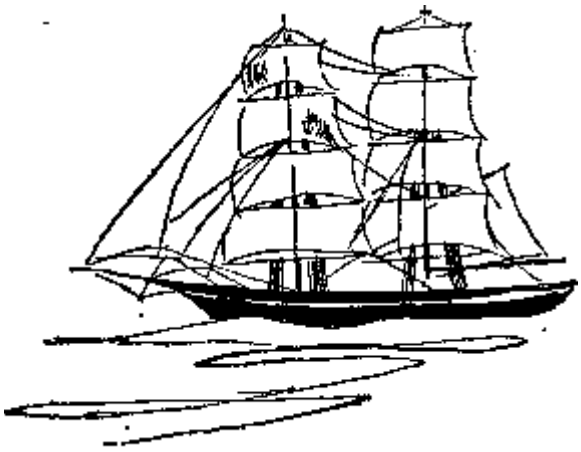
VITORLÁS HAJÓK, AHOGY AZT JOKKÓ ELMONDTA, ÉS AHOGYAN PALACKOKBAN ELKÉSZÍTETTE

Ez itten a *bark,* pontos mása a *Ragusának.* Nálunk háromárbocos, de a németeknél, finneknél, angoloknál, svédeknél lehet négy–, sőt ötárbocos is. Elő- és főárbocán keresztvitorlák vannak, de a hátsó árboc vitorlázata olyan, mint a sportvitorlásoké, tehát luggervitorlázat. A legtöbb kereskedelmi vitorlást ilyen árbocozattal szerelik fel, és ámbár a teljes ke-resztárbocozatú hajó a legtökéletesebb, így mondják legalább, a bark mégis a legmegbízhatóbb, legnépszerűbb hajó. Tonnatartalma az Adrián négyszáz és ezerkétszáz között van, a világtengereken járnak négyezer tonnás barkók is. Nálunk a legénység száma nyolc és húsz között van, az óriás barkókon lehet negyven is.



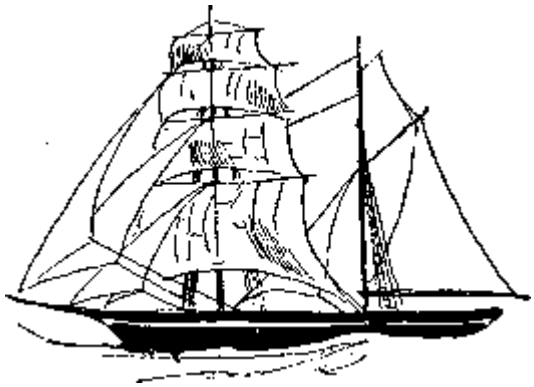
BARK

A *Ragusa* tervrajza mindent feltár, mindent megmutat, és a palackban elhelyezett apró hajóminta még jobban kiegészíti a tervrajzot. Mindebből láthatjátok, hogy a bark valóban ideális vitorlás, és nem vízi ember az, aki előtte feltett kalappal elmegy. A szabályos szerelésű barknak harminchatféle állókötélzete van, ötvenhétféle vitorlát tartó felvonó és húzókötélzete, valamint huszonnyolc darab önálló vitorlája! Ez összesen százhuszonegy név, amihez hozzájön még a hajó mindenféle szereléke; fedélzeti eszközök, bikák, feszítők, kikötésnél használt kötelek, csónaktartozékok nevei. Ezekkel együtt nagyjából kétszázötven név az, amit a jó tengerésznek álmában is tudni kell!



BRIGG

A *Ragusa* modelljével szemben a palackban egy *brigg* halad. Igazában a brigg kicsinyített barkhajó. A barknak négy orrvitorlája van, a briggnek három. A barknak két keresztrudas és egy latinvitorlás árboca van, a briggnek csak két keresztrudas árboca, azzal a kiegészítéssel, hogy a második keresztrudas árbocra felerősítenek egy latin (vagyis szlup, lugger, bermuda) vitorlát is. Az Adrián és Földközi-tengeren is népszerű hajó a brigg, de a legkedveltebb a Keleti-tengeren, valamint Kalifornia és New England kikötőiben. Legénysége tíz-tizenkét személy, tonnatartalma kettő- és ötszáz között váltakozik. Ha megnézitek a második palack tartalmát, akkor azt mondanátok: no né, itt is egy brigg! Holott ez a palack szája felé vitorlázó hajó nem brigg, hanem *brigantin!* Csak azért hasonlít a briggre, mert két árboca van, ugyanannyi orrvitorlája, de a két árboc közül az egyik, a fő- (hátulsó) árboc nem keresztrudas, hanem sónervitorlázata van, ami alakra a latinvitorla édestestvére.

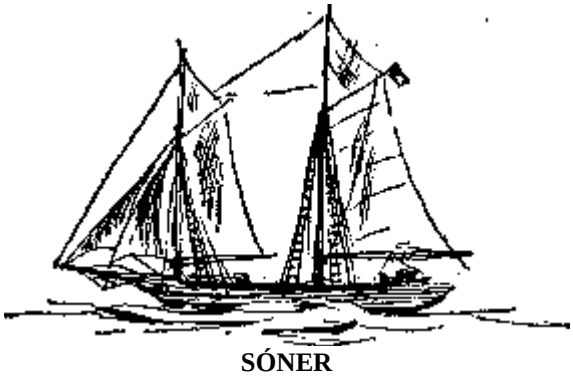


BRIGANTIN

A brigantin neve sok mindent elmond: „brigantine” – kalóz, mert a brigantin ősei valóban a kalózok. A Földközi-tenger hajdani kalózai ókumlálták ki ezt a hajóformát, és terjesztették el a világ minden részén. A csendes-óceáni és nagyrészt a hajdani kopra-, kókuszdiószállító, munkástoborzó hajók mind brigantinok voltak. Az elmúlt évszázad nagy hajóversenyeinek hősei, a tea-klipperek előbb brigg-építésűek, majd brigantin-építésűek voítak.t

A brigantinnal szemben karcsú *sóner* hajózik. A kétárbocos, a többiekhez viszonyítva egyszerű szerelésű sóner (schooner), egyike a legszebb hajóknak. Valódi versenyhajó, pompás alakú, és gyors a járása. A tengeri nemzetek főleg sónereken nevelik az új hajósgenerációt, hogy ezeken szokják meg a tengert, a hajóséletet, és váljanak jó matrózokká, tisztekké. Van három-, négy-, sőt ötárbocos sóner is. Akad bőven kereskedelmi sóner, az Adrián éppen úgy, mint a világ bármelyik tengerén. Ilyen sónerekhez tartoznak a „Korall” típusú szovjet hajók, amelyek az orkánoktól kavart vizeken, Vlagyivosztok vidékén szállítják az árut. Nagy előnyük, hogy könnyű a kezelésük: nyolc-tíz ember ellátja a szolgálatot.

A harmadik palackban kisebb hajók voltak. Az ügyesen készített papírmasé hullámokon egy *trabaccolo* küzdött a széllel. A trabbaccolo úgy hozzátartozott és tartozik a dalmáciai tájhoz, mint nyáron a sirokkó, ősszel és télen a bóra.



SÓNER

Van két árboca, az árbocokon félkeresztrudas, nápolyi vitorlája és ormánysudara is, hatalmas orrvitorlával. Sehol máshol nem látható, csak egyedül az Adrián, a szigetek és kikötők mindenese, viszi a bort, a fát, a juhokat egyik szigeti legelőről a másikra, kisöccse pedig, a brazzera (az orrvitorla nélküli hajó) mindenütt látható, ahol halászok vonják a tengert hálóikkal. Tonnatartalma lehet tizenöt, de lehet nyolcvan tonna is. Négy-öt ember hajózik a trabaccolo val és a brazzerával, színes vitorlájuk a kék Adrián lebegő pillangókra emlékeztet.

A trabaccolóval egy irányba a palack-tengeren egy *kutter* vitorlázott. A kutter a legkisebb tengeri vitorlás hajó. Vitorlás a dingi vagy a felvitorlázott mentőcsónak is, de ezek csónakok, és nem hajók. A kutter már hajó: egyárbocos, két orr-vitorlájú, fürge egysége a tengereknek, sok dicső út fűződik a kutter nevéhez. A kutterből született meg minden versenyhajótípus, a kalóz ugyanúgy, mint a hatalmas méretű, negyven tengerészt foglalkoztató Bermuda-pokal óriási jachtjai. Kutteren hajózta körül a földet egyedül Alain Gerbault francia tengerész (a *Firecresten),* egyedül kormányozta két óceánon keresztül kutterét, a *Spry* nevű hajót, minden idők legnagyobb sportvitorlázója, Slocum kapitány. Van egytonnás kutter, de van száztonnás is.

– Ha majd egyszer igen jó cimborák leszünk – fejezte be Jokkó a palackok bemutatását –, készítek neked is egy vitorlást. De addig még sokat kell együtt lennünk, mert mi, zengiek, nem barátkozunk ám könnyen!

Nem, a zengiek, az uszkokok, valóban nem barátkozó természetűek. Megedzette őket az évszázadok sok küzdelme, sok szenvedése. Küzdöttek normannokkal, velenceiekkel, törökökkel, franciákkal, osztrákokkal, a tengerrel, az időjárással, a nélkülözéssel, de egyik se tudta őket megtörni. Zeng kemény fiairól és a bóráról híres. „A Rieka la nasce, a Segna la fiorisce, a Trieste la krepa” – mondják a tengerparton. A bóra Fiúmében születik, Zengben virágzik, és Triesztben múlik ki.

Ott, az árbockasban kovácsolódtunk össze mi ketten, Jokkó és én. Elhatároztam, hogy összehozom a matrózinast Zollerrel, Jakab Lacival, kis kompániánkkal. Hívtam, jöjjön el az akadémiára, de a tekintete elborult.

– Voltam én már ott többször. Ferit kerestem a bátyám üzenetével. Nem szeretek oda menni. Lenéznek a beszédem, kérges kezem miatt. Lenéznek, mert egyszerű matróz vagyok. Tudom, te más vagy… gyere csak ide a kikötőbe, a *Ragusa* fedélzetére.

Erősen megszorította a kezemet. És amikor lemásztunk a kasból, mert Horváth Feri indulást parancsolt, igen boldog voltam: akadt egy nagy barátom, végzős nautikus, de akadt egy igazi matrózcimbora is, aki alig idősebb nálam, de már barkhajót kormányoz!…

Mivel vasárnap volt, ebéd után elvittem a *Ragusa* megcsodálására az „ötösfogatot”, ahogy egymást hívtuk Zollerrel, Jakabbal, Paullal, Grofcsikkal. De se Jokkó, se Szevér nem volt a

hajón. így csak mólóról magyaráztam, mi minden látható a barkón. A matrózzsák tartalmáról hallgattam, az a kettőnk titka volt, Jokkóé és az enyém …

Addig is, amíg újból összetalálkozunk a *Ragusával* és tengerészeivel, ismerkedjünk meg egy gőzössel, vagy mondjuk így: a legkülönösebb gőzösök egyikével. Ez a gőzös a *Klotild* névre hallgatott, testes, igen barátságtalan parancsnokát Celligói kapitánynak hívták. Valójában *nem* is voltkapitány, mint ahogy a *Klotild* nem is volt igazi gőzhajó. Celligói bácsi parti kormányos volt, de menten szikrázott a szeme, ha nem kapitány uraztuk, mint ahogy a *Klotild* is megbicsakolja magát, ha kimondjuk, hogy nem gőzös, hanem bárka, gőzbárka. Nem akadt hát olyan ember, különös tekintettel Celligói kapitányra, aki megtagadja a tengerészeti hatóság szép nevű egységétől a gőzös címet. Ha Celligói kapitány úr rólam megtudja, hogy hajóját gőzbárkának nevezem, akkor sem a Nautica igazgatója, sem a tengerészeti hatóság feje, a révkapitány, de még Anton úr sem tudja elérni, hogy engem a hajójára engedjen!

Ilyen volt Celligói kapitány. És a hajója?

Csinos, jó kinézésű építmény, de bizony kicsi, nem sokkal hosszabb és szélesebb, mint a dunai propellerek. Volt egy elő-és egy hátsó fedélzete, középen a gépház tetőszerkezete, abból az igen hosszú, fehérre festett kémény emelkedett ki. Hátul, a hullámoktól söpört fedélzeten a nyílt kormányállás, mögötte, a tatkorlát szélén a zászlórúd, és több semmi. Se kabin, se árboc, csak az előfedélzet alatt egy igen szurtos, örökösen koromtól, szénportól koszos raktárszerű helyiség, amit kojének nevezett Celligói kapitány. Ennyiből állt az egész *Klotild.* Azelőtt kikötői vontatóhajó volt, de a mi időnkben már – „iskolahajó”, és ha szükség volt, tartalékhajója az Előrének, a tengerészeti hatóság gőz jachtjának. Az *Előre* az akadémia számára nem létezett. Kivételes esetekben megkapta a tanári kar kirándulásra, vagy Garády Viktor és H. Márton tanáraink tengerkutatásra.

Nekünk, vagyis inkább a felsősöknek, a *Klotild* jutott iskolázásra, gyakorlatokra.

Volt egy gyönyörű épület a városban, amit mindenki látott, ez volt a Nautica, volt egy kölcsönbe kapott ócska kis iskolahajó, amit nem látott senki. Nagyjából ilyen volt a Monarchia, ilyen külsőséges, ilyen nemtörődöm. Száz jövendőbeli tengerészkapitány egy kikötői propelleren tanulta az óceánjárók vezetésének gyakorlati tudományát!

Azon a bizonyos szerdán, három nappal a *Ragusán* tett látogatás után, Horváth Feri irányítása mellett a másodévesek mentek ki a *Klotild* gőzbárkán gyakorlatra. Amikor étkezés után felsorakoztunk, hogy a kikötőbe menjünk, vagyis mi az uszodába, a másik évfolyam meg a *Klotildra,* Horváth Feri intett nekem:

– Állj be közénk, velünk jössz.

Zanetta, a padronénk, felfigyelt. Odaszólt Horváthnak:

– Nem mehet. Velünk marad. Részünkre úszás van előírva. A két végzős szemben állt egymással.

Horváth igen nyugodtan mondta:

– Szeretném, ha velünk jönne. Nem kivételezésből, de azért, hogy meglássa a perluccai tonnárát, arról kell dolgozatot írnia.

Valóban így volt, s Feri ezt ragadta meg, nehogy kivételezéssel vádolják.

– Persze, ti ezért mentek Perluccának, és nem Chersónak? – mosolygott gúnyosan Zanetta, és ebben a mosolyban benne volt minden elfojtott indulat a versenytárs ellen. – Vedd tudomásul, hogy nem megy veled!

Feri kihúzta magát. Zanetta ugyanígy. Feszülten nézték egymást. Valójában itt nem rólam volt szó: Zanetta végre okot talált, hogy ellenálljon, és megtagadja azt, amit a másik akar.

Csak mi álltunk már az akadémia udvarán, a két osztály elvonult a kikötőbe. Mi álltunk ott és Anton úr, aki akkor lépett ki az épületből.

– Nem megy veled – ismételte Zanetta. Anton úr ránk nézett:

– Mi van, mi bajotok, fiúk? Ejnye, ejnye, mi történt? Ha a *Zrínyi* fedélzetén lennénk, azt mondanám, csapjatok össze, de itt mégse lehet.

– Elég volt már a nagyképűségedből! – lihegte Zanetta. Bár Anton úr ott állt, Feri nyilván nekimegy Zanettának.

Ekkor azonban feltűnt az udvar túlsó végén a légtünettan és a tengerrajz tudós tanára.

Öles lépteivel ott haladt el mellettünk, de megállt, mert Anton úr megszólította:

– Tanár úr, jelentem, hogy Horváth és Zanetta akadémikusok nem tudnak megegyezni! Még ha a *Zrínyi* fedélzetén lennénk …

– Miért nem? – nézett ránk. az a tanár, aki igen nehéz tudományt tanított, de akit igen szeretett minden nautikus.

– És mi van a Zrínyivel? …

Néhány perc múlva már ott iramodtunk Ferivel a Riva (rakpart) felé, hogy ne késsük el a *Klotild* indítását. A tanár Ferinek adott igazat, és így a hajóra mehettem. Zanetta mögöttünk jött át a vasúti síneken. Leforrázva, dühösen. A tanár úr előtt maga volt az alázat, és kifejtette, hogy félreértette Feri szavait. Anton úr meg is jegyezte:

– Neked, Zanetta, nem hajósnak, de kereskedőnek kellett volna elmenni!

Különös, de akkor is éreztem, hogy Zanetta várja az alkalmat a leszámolásra.

A *Klotild* fedélzetén már izgatottan lestek Ferk.

Celligói kapitány, aki átadta a kormányt barátomnak, meg is jegyezte:

– Talán már kapitány lett, akadémikus úr, hogy így megvárat minket?

Ezzel Celligói parancsnok a hajó elejére vonult, hogy jelezze, csak mint ellenőrző személy van jelen, különben ezekhez az iskolahajókhoz sem neki, sem a *Klotildnak* nincs semmi köze.

– Budinics és Végh a kormányhoz áll – osztotta be a fiúkat Feri. – Utána a többi váltja. Kalmár és Würtz a loggot kezeli, majd sorban a többiek is. Megértettük? Indulás.

Felbőgött a *Klotild* kürtje, és a Zichy-móló mellől elindultunk. Sűrű, fekete füstöt eregetett a kis hajó, de meg kell adni, olyan pompásan forgott a propellere, hogy élvezet volt a hajóorrba telepedni, és nézni a tajtékosan fel-felcsapó hullámokat.

A sirokkó már tegnap elállt, és nyugodt, szép, aránylag hűvös időre ébredtünk ma reggel.

A gőzbárka átkanyarodott a nagy móló felé. Ott horgonyzott a *Ragusa.* Holnap bevontatják hajógyárba, olyan hiba támadt a fenékrészen, hogy stápelre (állványzatra) kell kiemelni. Most a vitorlázatot szerelték a bark tengerészei. A főárboc keresztrúdjait szedték le a magasból. Ott virított Szevér bosnyák sapkája, a kötélzetén mászott felfelé az óriás Sotto-marina, az egyik keresztrúd széléről Jokkó integetett fejkendőjével.

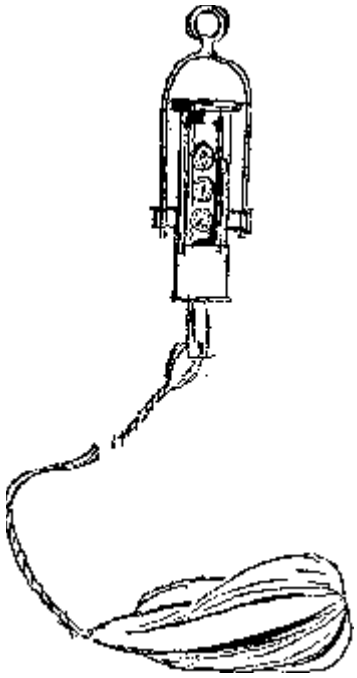
– Holnap a hajógyárba megyünk, ott keressél! – hallottam Jokkó hangját, amikor felismert.

A *Klotild* hármat sípolt, de olyan éleset, hogy valósággal megsiketültünk. Így köszöntöttük barátainkat a *Ragusán.*

Kifelé pöfögtünk a kikötőből. A nagy kikötő közepén haladtunk. Az elevátor egy gabonás hajó tartalmát nyelte el, a rendező pályaudvaron vonatok tolattak, és a tiszta levegőben a Fellegvár Modest-templomának harangja kondult.

Olyan nyugodt, olyan békés volt itt minden, annyira meghitt a tengerparti ősz szépségeitől, ragyogó színektől és az oleanderes kertek illatától, hogy lehetetlenség volt arra gondolni, valójában háború van, közeledik a Habsburg császárság összeomlása, és hogy nem messze innen harcterek vannak, ahol ágyúk dörögnek!

És mégis erre kellett gondolni. A kikötő bejáratánál ott horgonyzott az *Ulan* őrnaszád. Fedélzetén tűzkészültségben állt minden. Kétstráfos tiszt, fregatthadnagy könyökölt a parancsnoki hídon, és nézett közömbösen ránk. *A Klotild* lobogóját” mélyen lehúztuk, igen nagy alázattal köszöntve a hadihajót, amit – az nem is viszonzott!



– Würtz végzi a mérést, Kalmár kezeli a motollát, te a homokórát tartod – intett nekem Feri. – A falapot majd Danics bedobja a vízbe. Kezdhetitek.

A világítótorony magasságában voltunk. Danics a falappal a tatra állt, Würtz könnyedén kezébe vette a zsinórt, Kalmár két marokra fogta a motollát. Én az órát emeltem.

– Ha Würtz kezén átszalad a hajót jelző piros szalagocska, akkor gyorsan fordítsd a homokórát – figyelmeztetett Feri. -Kezdhetitek!

A falap berepült a vízbe, s mivel ólomdarabka volt az alján, és mind a három szöglet felől egyenletesen húzta a zsinór, nem billent, nem süllyedt el, hanem egész felületével fékezőleg megállt a vízben. Pörögni kezdett a motolla, a megfordított homokórából pedig ömlött az alsó részbe a parányi kvarcszemecskék sokasága. Négyszer egymás után végeztük a mérést, majd Würtz odaállt Feri elé:

– Jelentem, hét és fél csomó, azaz óránként hét és fél mérföld a *Klotild* sebessége.

Celligói kapitány fellélegzett, és visszaült a kéményhez. A *Klotild* sebessége kielégítő.

– Most pontos magyarázatot kérek a kiszámításról – szólt Horváth.

Würtz felelt:

– A mérés alapszáma 30 másodperc, mivel kétszer 15 másodpercet mértünk. Miért 30 másodpercet? Mert a mérőzsinór egyes részei úgy aránylanak egy tengeri mérföld távolsághoz, mint ahogy 30 másodperc aránylik egy órához. A 30 másodperc egy órában százhússzor van meg, viszont a mérőzsinór két-két csomó közt levő része is százhússzor van meg a tengeri mérföldben. A számítás a következő:

$$\frac{1853}{120} = 15{,}44$$

Tekintettel arra, hogy a vízbe dobott úszótárgy a zsinór feszülése miatt egészen mégse marad mozdulatlan, hanem a hajóval kissé továbbhalad, korrekcióval élünk. A korrekció: a csomóhosszat nem tizenöt méter és negyvennégy centiméterben állapítja meg, hanem a tapasztalat alapján 14,62 méterben. Mivel az óra is, a távolság is azonos a százhuszadrészes számítással, kijelenthetjük, hogy ahány csomó a görgőről 30 másodperc alatt lepereg, nemcsak annyi csomóval, de annyi tengeri mérfölddel halad a hajó.

Mérésünk alapján a *Klotild* ezekben az órákban hét és fél tengeri mérfölddel halad.

Mondom, Celligói kapitány elégedett volt, de nyilván a kikötőbe tartó *Falke* parancsnoka még inkább. A *Falke* torpedónaszád negyven méter hosszú és alig négy méter széles. Csupa

gép (ezer lóerő) és ágyú, torpedóvető cső, gépfegyver. Úgy száguldott el a közelünkben, hogy a kis *Klotild* fedélzetét víz borította el.

– Legalább tizenkilenc csomó! – nézett utána a kormánykerék mellől Budinics akadémikus.

– Legalább huszonegy – egészítette ki a kémény mellől bánatosan Celligói –, így a *Klotild* soha nem megy, soha!

Horváth Feri körülnézett, jókedvűen rámutatott a kormánykeréknél álló Véghre:

– Többször szóba került a tengeri mérföld. Nem kell elhagynia a helyét, de Végh akadémikus erre megfelelhetne.

A fiú nyelt egy nagyot. Nem volt valami híres felelő, amolyan mogorva, szófukar fickó volt, nem szeretett beszélni. Ezért nem is a neve után ismerték az akadémián, hanem szótlansága miatt a Mohikán néven.

Lassan, vontatottan beszélt, de a dolgozatai annál jobban sikerültek.

– A tengeri mérföld a földgömb legnagyobb körének egy ívperce – dünnyögte a vízi Mohikán. – Azaz 360-ad része. A pontos mérések alapján tudjuk, hogy egy-egy legnagyobb kör kerülete 40 025 669 méter, ennek egy ívperce pontosan 1853,04 méter, vagyis kereken 1853 méter.

– Helyes – bólintott Feri. – Jól, tömören válaszoltál, Mohikán. Most álljanak elő a következők, és ejtsék meg a kontrollmérést a patentloggal.

Erre Celligói kapitány megint elmozdult a kéménytől, és lekiáltott a gépházba, ahol amúgy is izzásig hevült minden:

– Szenelni!

A torpedógyárnál a kormány mellől Budinics a part felé intett.

– Jelentem, fényjelek!

Tükrös fényvetítővel rövid-hosszú, hosszú-rövid jelek villantak fel. Nem kétséges, nekünk szóltak a jelek. Feri és Celligói egyforma figyelemmel számolta a jelzéseket. A torpedógyár őrségétől jött, de ugyanakkor zászlójelek is felröppentek egy árbocra.

– Kormányt dél-délnyugatnak – intett Budinicséknak Horváth. – Jeleznek, hogy távolabb kell mennünk a torpedógyártól.

Celligói dühösen kiköpött:

– Egyre csak azon törik a fejüket, hogyan zavarják a „civilt”. Mintha kellene nekünk egyetlen torpedójuk is. Kell a fenének!

Olyan jóízűen nevettünk, hogy azt a torpedógyárnál is meghallhatták. Elképzeltük Celligói bácsit, torpedóval a hóna alatt, amint ballag hazafelé a Riván!

– Az is lehet, hogy robbantásra készülnek, és nem akarják, hogy a *Klotildot* baj érje – okoskodott Budinics.

Celligói felpaprikázódott:

– Ezek? Robbantani? Hiszen nem tudsz róla: alig van már puskapor! Akkor mivel robbantsanak? Mindent a repülőtámadásokra tartalékolnak!

Celligói kapitány nem tartozott azok közé, akik a háborút folytatni akarták.

Pedig sok minden még arra emlékeztetett, hogy háború van.

Mint azok a hajók, melyek Fiume külvárosa, San Niccolo magasságában, a hajógyár előtt, a szabad vízen horgonyoztak.

Itt volt a Karnaro legutolsó aknazára. Az első a Canale di Farasinát zárta el Fianona és Cherso között, a második a Canale di Mezzót, a harmadik jóval Novigrád alatt a Canale di Maltempót.

Függőhálóval egyesített aknazár védte a kikötőt a tengeralattjárók és a veszedelmes MAS-ok ellen.

Kimustrált, öreg tengerjárói az Ungaro-Kroatának lebegtek a vízen San Niccolo előtt. Közöttük ott függött a drótháló, és előttük talán fél mérföldnyire lehetett az aknazár.

Az öreg, valóban rozsdás, a vörös míniumig lekopott szegény, jobb sorsot érdemlő hajók úgy imbolyogtak áll tó helyükben a vízen, mint szegény koldusok a templomkapuk előtt. Rossz érzés volt rájuk nézni, és még mi is önvádat éreztünk, hogy ide jutottak. Kéményükről a bóra, a sirokkó valósággal leette a csillagot, a tatokon alig lehetett kibetűzni a valamikor csillogó neveket: *Zvonimir, Pannónia, Senj, Liburnia*… Fedélzetükön egy-két fegyveres őr állt, vagy lépegetett unottan.

Áthaladtunk a hálózár kapuján, és most már akár torpedót is kaphattunk, kint jártunk a nyílt vízen.

A messzeségben ott látszott a Tersattóra felvezető hosszú csík: az ötszáz Lépcső meredélye és Tersatto felett az óriási Karszt napfényes teteje.

A *Klotild* dohogva, pöfögve hasította a tengert, Celligói kapitány örömére hét és fél csomóval.

„ Kibontakozott a perluccai öböl, a tonhalászok tanyája és mögötte a kőbánya, ahonnan a kikötőépítés egész kőanyagát kifejtették.

Olyan hajó nincs sehol a világtengereken, mint a trabaccolo – vagy brazzera, de olyan halásztanya sem, mint Perluccában és a dalmát tengerparton még mainapság is.

A tonnára felé közeledtünk, amikor elhagytuk a haditengerészeti hálózár páncélját. Mi a „tonnára”? Hihetetlenül nagy, kötélerős háló, aminek a kezeléséhez olyan kemény emberek szükségesek, mint a perluccai halásztanya derék, sokat kiálló lakói.

Messziről különös építmény árulja el a tonnárát: a part köveihez erősített, ferde szögben a tenger fölé hajló létra. Létra, de milyen létra! Hosszabb a mi tűzoltólétráinknál is – huszonötharminc méter hosszúságú. Ügy dől be elferdülve a tenger fölé, mintha menten fel is billenne. Ennek a létrának a végső fokán, amolyan kis karosszékben ül egy ember, és bámulja a vizet. Nyolc-tíz órán át egyebet sem csinál, mint s annak a szélben recsegő, ropogó, hajladozó alkotmánynak a legtetejéről lefelé tekint.

Nézi a magasságból jól látható és a tengeröböl meredek; mélyén libegő hálót s a netán abba beletévedő halakat. Per-sze, nem mindenféle apró scombrit, csevolót, glavocsét, hanem az óriási hálóhoz és a kegyetlenül meredek létrához méltó méretű halzsákmányt, a tont, vagyis a tonhalat.

A vízben lebegő háló felső íve van 200 méter, mélysége 35-40 méter is. De hát még így sem balatoni háló, mert a zsineg vastagsága legalább kisujjnyi. Elképzelhető, micsoda súlya és mekkora értéke van egy ilyen tonhálónak!

Már messziről láttuk, hogy valami történt a perluccai öbölben.

A két látólétra tetejéről integettek a figyelők. A parton pedig, mint a hangyák, nyüzsgött a rengeteg ember, gyerek, asszony.

Celligóinak és Horváth Ferinek is az volt a véleménye, hogy tonhalak raja került az öbölbe, és úgy lehet, hogy a háló közelében úszkálnak. Ha téglalapnak képzeljük el a háló területét, akkor az úgy van elhelyezve, hogy a belső, zárt részt a part adja, a háló bal oldala mélyen a vízben van, a háló külső éle ugyancsak úgy lóg a vízbe, hogy a feneket súrolja, de a jobb oldal nyitott, ott szabad a bejárás. Ott van az a kapu, ahol a tonhalaknak illik besétálni.

Hogy még nem sétáltak be, azt elárulta a figyelők mozgása, integetése. Ingükkel jelezték, merre csapódott a magasból jól látható halraj.

A *Klotild* sietve pöfögött a tonnára irányába, gondolva arra is, nehogy megzavarjuk a halfogást. De emberi számítás szerint addigra el kellett dőlni, lesz-e vagy sem halfogás a mai napon Perluccán!

Az izgalom egyikünkről a másikra átragadt. Abbamaradt a logg-gyakorlat, de a tervezett iránytűgyakorlat és a helymeghatározás is.

Mindenki ott szorongott a gőzbárka hullámvédőjénél és az oldalkorlátnál.

Celligói kapitány is izgalomba jött. Nagy halász volt, mint a legtöbb fiumei és a legtöbb tengerész a partvidéken.

– Bementek! Bementek! – üvöltötte Celligói kapitány, és meglengette sapkáját: – Hé, hahó, Perlucca! Húzzátok, erősen húzzátok, mi is megyünk! Megyünk, az angyalát!

Most már jól láttuk, miként vonják a szörnyű nehéz hálót a perluccaiak, hogy elzárják a ki járót. Közben a két ember a létrák tetejéről kövekkel bombázta a kivezető részt, nehogy visszakanyarodjék a betévedt halraj a szabad tengerbe,

Ahány ember a parton mozgott, az mind nekifeszült a háló vonójának.

Láthatólag így is nehezen ment a háló ósszeszorítása.

– Tele lehet tonnai a háló, azért olyan nehéz! – lelkendezett Celligói. – Fiúk, siessünk, siessünk! Óriási fogás történt, óriási, én mondom, Celligói kapitány!

A partról integettek, kiabáltak, hívtak, ünnepelték ezt a valóban ünnepi eredményt.

– Zsivió, zsivió! – lebegtették az ingüket a létra tetejéről a figyelők kis gőzösünk felé. – Gyertek, gyorsan, segítsetek!

Már ott jártunk a háló közelében. A közepén forrt, kavargott, fortyogott a víz. Olykor egy-egy kiadós uszony, feketéskékes halhát emelkedett kifelé. És mekkora uszonyok, mekkora halhátak!

Celligói, Budinics és a szótlan Mohikán voltak a legizgatottabbak. Csak az egyiknek kellett volna a hajóból kiugrani, a másik kettő követte volna, de az is lehet, hogy a fedélzet összes embere így tett volna!

– Gyerünk már, gyerünk! – ordított le a gépházba a *Klotild* parancsnoka.

Ekkor már Horváth Feri állt a kormánynál, nyugodtan, biztos kézzel. Öt is lenyűgözte a háló látványa, de – felelős vezető volt, és úgy is viselkedett e pillanatban, ahogy a jó vezetőhöz illett.

– Tele van, tele! – ordították a halászok, és mámor volt a hangjukban, örömujjongás. – Gyertek segíteni, egyedül nem bírunk velük!

Végre rámosolygott a szerencse Perluccára. Híre járt már, hogy se télen, se tavaszon nem volt semmiféle fogás: elkerülték a halak a tonnárát.

Most itt van a kárpótlás, akárki láthatja.

A háló kis hordó nagyságú parafái elmerültek attól a hatalmas erőtől, amely megkezdte birkózását az emberrel. A közel két méter hosszúságú, több mázsás halak a szardella– és scombrirajokat követték, és így jutottak a háló csapdájába.

Vajon hány darab tonhal lehetett a hálóban? Lehet, hogy ötven, lehet, hogy kétszáz! Nem pontyok, sem keszegek, hanem jól megtermett, disznó nagyságú szörnyetegek.

Alig ért a *Klotild* az aprócska marinához, Celligói kapitány volt az első, aki hűtlenül elhagyta a fedélzetet. Mint az őrült, rohant Budiniccsal, Mohikán-Véghgel és a többi megzavarodottal, hogy segítsen a perluccaiaknak. A gépész és a szeneslegény is kitört a kazánházból, de Horváth eléjük állt:

– Egy tapodtat se, Daniló bácsi, amíg nem csökkentik le a kazánban a tüzet!

Ugyanakkor velem együtt három fiút is visszatartott:

– Hohó, szabályos kikötés, utána mehettek!

Hogy megjött a segítség, az öreg halászok közül többen a csónakokhoz rohantak és be a házikókba, a felszerelésért. Mi a felszerelés? Kiadós súlyú bunkók, husángok és erős vasszigonyok. Nσ meg hosszú nyelű vaskampók az elhullott állatok kiemeléséhez.

Mire mi végeztünk a *Klotild* kikötésével, addigra megkezdődött az öldöklés! A háló összeszorult, és a kis csónakok a háló tetején bekanyarodtak a harctér közepébe.

Az egyikben Celligói kapitány ült, vagyis inkább állt, megrészegedve a kavargó, a tombolva csapkodó, kivágódó, bömbölve visszazuhanó hústömeg lenyűgöző látványától!

Ami ezután következett, arra jobb fátyolt borítani. Vad dolog a tonnárás mestersége, vérfürdő az, nem halászat. Bunkókkal verik a kétségbeesett foglyokat, és amelyik elalél vagy elpusztul, azt a vaskampókkal megcsáklyázzák, és viszik a partra, ahol az aszonyok és a még fürge kezű aggok azonnal megnyitják, kibelezik, sózzák hordókba rakják!

Mindenütt vér és vér, szörnyű bűz, vad kannibál látvány!

Most is emlékszem, nem szégyellem bevallani, ketten voltak a *Klotild* utasaiból, akik nem bírták nézni, mi történt Perluccán. Tengerészhez nem illően, szégyenszemre felkavarodott a gyomruk, és úgy mentek vissza a hajóra, hogy többet látni sem akarják a halásztanyát. Az egyik Würtz volt, a másik én.

Ha eljuttok, fiúk, Perluccába, ami igen könnyen lehetséges, hiszen jó barátok élnek arra, és könnyű oda az utazás, örüljetek, ha éppen üresen lebeg az öböl kék vizén a halászok hálója. Nem halászat az, de mészárlás.

Régen lement a nap a Monte Maggiore mögött, amikor elköszöntünk a halászoktól. A tonhalfogás olyan, akár a szüret, akár a disznótor nálunk. Illő, hogy mindenki, aki kivette a részét ezekből az ünnepségekből, vigyen is magával valamit. A jószívű, derék halásznép tizenöt-húsz kilós haldarabokkal akarta megajándékozni a segítségükre érkezett nautikusokat. Majdnem közelharc lett ebből, végre győztünk. Celligói kapitány bezzeg elhozta volna a tonnára fél zsákmányát, ha adják De ennyit mégse adtak.

HARMADIK FEJEZET

Katonai titkosrendőrök a Nauticán – Mi történt? – Az „ítélet” – Kimegyek a hajógyárba – Kis lecke a zászlójelzés tudományából – A „Gomila”, vagyis a Szemétdomb nevű városrész – Örök testvériséget fogadunk Jokkóval – Daniló bácsi, .a kapitány és otthona – A torpedó-mester elbeszélése – A Flamingó tragédiája – Menekülés a háztetőkön

Ahogy múltak a napok, a hetek, úgy romlott a barátságunk Angelo Zanettával. Ez a végzős akadémikus igazában padro-nénk, „apánk” lett volna, és így a kötelessége, hogy ügyes-bajos dolgainkban segítsen, tanulmányi gondjainkban irányítson.

A tengeralattjáró-kaland óta Zanetta annyiba se vett bennünket, mint előzőleg. A kis Zoliért előbb lenézte, majd utálta, végül gyűlölte. Holott szegény Zoller arról igazán nem tehetett, hogy pontosan akkor bukkant ki az Adria mélyéről az U-*111*., amikor Zanetta irányításával arra kalandoztunk.

Minderről Zoller annyit tehetett, mint az, akinek a fejére egy háztetőről tégla esik. De Angelo Zanetta ezt nem látta be: Zoller iránti utálata egyre nőtt, majd én is sorra kerültem, és végül az egész évfolyam sorra került.

Azt is látta, hogy Horváth Feri az a bizonyos valaki, akihez az asinellók erősen húzódnak. Amíg a világ világ – így lesz mindig: az ifjúságnak ideáljai vannak, és olyan intézet, iskola nem akadt, ahol az alsósok ne találtak volna a felsősök között valakit, aki többet jelentett az átlagnál. Nekünk Horváth Feri volt a diákeszmény. Okos, értelmes fiatalember, edzett és kisportolt, a gőg legkisebb porcikája is hiányzott belőle, mindig volt egy jó, figyelmes szava, ha találkoztunk vele. Érthető tehát, hogy rokonszenvvel voltunk iránta, szerettük, becsültük.

Mindez nemcsak bosszantotta, de bőszítette Angelo Zanettát.

Hosszú időnek kellett elmúlnia, míg észrevettük, hogy van nemzetiségi kérdés is Fiúmében. A lakosság többsége (sőt, bő többsége!) horvát, dalmata, szlovén származású volt. Az olasz eredetűek főleg a kereskedők, a vállalkozók, a nagyiparosok, az ügyvédek és orvosok voltak. A magyarokból és az osztrákokból került ki a hivatalnoki gárda, a különböző állami szervek alkalmazottai, főnökei. A szláv ajkúak a gyárak, a kikötő munkásai voltak, továbbá hajósok, halászok, piaci árusok, kiskereskedők. Féltékenyen őrködött felettük az olasz kézben levő tőke, és vigyázott rájuk, felügyelt, ellenőrizte őket egy igen hibás szemléletű, a lényeget semmiképpen nem értő hivatalnoksereg, akik abban a világban nőttek fel, amit ma „Monarchiának” vagy „K. u. K.”-nak hívunk.

Zanetta olasz eredetű, rokona több jómódú kereskedőnek, maga is vagyonos ember fia. Ha szereti a hazáját, ahonnan az ősei valamikor nyilván elszármaztak, az nem lett volna bűn, de mi inkább azt láttuk, hogy Zanetta szégyenkezik a kereskedelmi-tengerészeti akadémia formaruhája miatt, és alig várja, hogy felvegye a „császár kabátját”, amint a tiszti gálauniformist hívták. Ez pedig, a mi egyszerű kis világunkban, árulás volt. Árulás a tenger, a hajózás, a kereskedelem – a szabad hajózás ellen!

Mi, akadémikusok, azért szerettük a szláv eredetű fiúkat, barátainkat, osztály– és akadémiai társainkat, mert valahogy egyet jelentettek a tengerrel, a csodás Adriával, a szélben kibontott vitorlákkal haladó barkhajókkal, a távoli kikötőkkel, minden kereskedelmi hajós szíve vágyával: a szabad kikötőkkel!

Tanáraink közül nem egy szláv eredetű volt – maga az igazgató is –, s abból baja senkinek nem származott, legalábbis tudtunkkal, ha valamelyikünk azt vallotta, hogy ő dalmát vagy horvát, vagy szlovén – vagy esetleg a cimborái között vannak dalmátok, szlovének, horvátok.

A Nauticán ilyesmiről eddig szó nem volt. Békésen megfért együtt a nemzetközi társaság, a magyar, az olasz, a szláv, hiszen egy volt a cél: hajózni a legnemzetközibb országútján a világnak, a tengeren.

És hogy mégis szó került erről, annak nagy része Zanettán múlott.

Mi egy álomvilágban éltünk, ahol minden szép volt, minden nagyszerű. Szép volt a kikötő, a tenger, ez” az ódon, bájos város, a hajók és hajósok látványa, minden napunk és minden éjszakánk. Nagyszerű volt, hogy ott és azt tanulhattunk, ahol és amit annyiszor akartunk, és nagyszerű volt maga a Nautica is. Jó volt itt lenni, felhúzni reggelente a nautikusruhát, látni Anton úr Thegethoff-szakállát, búvárkodni a szertárban, hallgatni tanáraink előadását, és tudni azt, hogy a kék zubbonyos kompániában igaz barátaink vannak. Ki gondolt arra, hogy az ármány és a gonoszság már szövi hálóját?

Mert szőtte. Voltak poros fejű alakok, alázatos hívei a dohos intézményeknek, a Monarchiának, és úgy vélték, hogy a háborút ők csak megnyerhetik, de el nem veszíthetik. Nem látták, hogy Ferenc József birodalma összeomlás előtt áll. Nem hitték, hogy 1914 nyarán Gavrilo Princip golyója, ami eltalálta a Monarchia trónörökösét, Ferenc Ferdinándot, egyben pontot tett egy olyan rendszerű és felsőbbségű államalakulásra, amit valóban csak a kényszer tartott össze. És hogy ez a kényszer 1918 őszén összeomlik.

1918 ősze volt ekkor, fiúk!

Az egyik napon, óraszünetben elterjedt a hír – valóban, mint a futótűz –, hogy a katonai titkosrendőrség több tagja tartózkodik az épületben.

Katonai detektívek a Nautican!

Anton úr gondterhelten álldogált a kapu előtt. Utasítása volt, hogy a látogatókról ne beszéljen senkinek, nyilván nem is beszélt, de a hír mégis szerteröppent.

– Hallottátok? – szállt a hír szájról szájra.

– Hallottuk – mondtuk nagy titokzatosan –, de miért jöttek, kit kereshetnek?

Igen, miért jöttek, kit kereshettek?

És hol vannak? Az igazgatói irodában. Látta őket valaki? Senki. De biztos, hogy itt vannak.

Három idősebb ember, mind a háromnak nagy bajusza és keménykalapja van.

– Te láttad? – kérdeztük egymást. Mindegyikünk így felelt:

– Nem. nem láttam, de ő látta.

Az „ő” is azt mondta: nem láttam, de rámutatott egy másikra: ő látta!

Az az „ő” se látta… senki nem látta … és mégis úgy történt: valóban hárman voltak a katonai titkosrendőrségről, nagy bajuszos, keménykalapos figurák, azon a délelőttön az igazgatói irodában! Elsőnek Horváth Feri, Konyovics, Szávics találkozott velük. Konyovics is, Szávics is végzős volt, évfolyamtársa Ferinek.

Anton úr jött be értük az osztályba, ahol a haj tógéptan tanára tartotta előadását.

– Az igazgató úr hívatja Horváth, Konyovics, Szávics akadémikusokat.

Szegény igazgató úr, dehogyis jutott neki eszébe egyébként behívatni irodájába a három nautikust. Volt neki más gondja is, nem azzal tölteni az időt, hogy kihallgatást eszközöljön. Az igazgató szaktárgyának bővített kiadásán dolgozott, hogy a kalauz-hajózástant minél részletesebben sajátítsuk el. Ez volt az igazgatónk vesszőparipája, és nem kétséges, hogy a titkosrendőrség embereit barátságtalanul fogadta. De háború volt, és akik abban az időben a katonaságtól, különösen a haditengerészeti parancsnokság állományából az intézetet felkeresték, azok jót bajosan hoztak.

– Feljelentés történt! – szállt az óra alatt a hír a padok között.

Kitől jött, ki küldte, nem lehetett tudni, de ez is úgy jött, mint a detektívek érkezése: nem látta őket senki, hiszen óránk volt akkor is, mégis való, hogy az épületben voltak. A feljelentés híre is úgy lopódzott be a tanterembe, hogy senki se hozta, de – igaz volt!

Kedves, fiatal tanárunk a kereskedelmi földrajz hasznosságát, filozófiai értékeit igyekezett bizonyítgatni, de látszott a tekintetén, hogy gondolatai elkalandoznak. Mi ugyanígy voltunk; cédulácskákat küldtünk egymásnak, és feltettük a kérdést: „Honnan tudod, hogy feljelentés, és kitől?” … A válaszok körbejártak: „Nem tudni, kitől, de feljelentés.”

Egyre csak azt figyeltük, mikor rázza meg végre a kolompot Anton úr. Mintha aznap jóval, de jóval tovább tartott volna egy óra!

– Mivel a kereskedelmi földrajz kereskedelmi szempontból öleli át a kontinensek országait, városait, de a mi szempontunkból leglényegesebben a kikötőket, igen fontos elhatárolni a geográfiai földrajztól…

A tanár szavai úgy kongtak, mint a nehéz matrózléptek a kihalt hajó fedélzetén.

Végre felhangzott a csengetés!

Tanárunk ugyanúgy sietett az osztályból kifelé, akárcsak mi.

A detektívek már elmentek.

Horváth, Konyovics, Szávics az osztályban volt. Tehát nem vitték el őket, holott az óra alatt híre járt a kis papírcédulán, hogy a végzősöket elvitték.

Zoller, Jaka:b és én óvakodtunk be a végzősök osztályába. A táblán ott fehérlett a rajz: a lángcsövű Belleville-hajókazán belső szerkezete. No, itt ugyanúgy lehettek a hajókazánnal, mint mi a kereskedelmi földrajzzal!

Horváth Feri az ablaknál állt, többen közrefogták. Konyovics és Szávics egy másik csoport közepén beszélt.

Csak Zanetta ült az egyik padban egyedül, és úgy tett, mintha valamit tanulna.

Horváth Feri nevetve mondta:

– Semmi se történt, komolyan mondom, semmi! Faggattak minket, tudunk-e valami összeesküvésről. Állítólag nyomára jöttek annak, hogy a városban horvát érzelmű összeesküvés készül. Lehet, hogy a nevem miatt vettek elő.

Ő fiúk jóízűen felkacagtak. Mi, Zoller, Jakab és én, láttuk, hogy Zanetta gúnyosan elmosolyodik. De ezt Feri is észrevehette, mert odaszólt Angelónak:

– Te tudsz ilyen összeesküvésről, Zanetta?

Konyovics és Szávics elhallgatott. Angelóra néztek, a többiek ugyanígy.

Zanetta előbb elvörösödött, majd elsápadt. Meghökkenve nézett Ferire, de feltalálta magát, és sértődötten megszólalt:

– Én? Kikérem ezt a hangot! Honnan tudnám? Felállt, valósággal remegett a dühtől:

– Jelentem az igazgatóságnak, hogy ilyennel gyanúsítanak!

Konyovics eléje állt:

– Megőrültél, Angelo? Ki gyanúsít itt téged összeesküvéssel? Feri azt kérdezte tőled, tudsz-e ilyenről. Tőlünk is megkérdezték, és mi azt feleltünk, hogy nem.

– Ezért kár így felpaprikázódni, Angelo – szólt kimérten Feri. – Érdekel a véleményed.

Zanetta észbe kapott. Összeszedte magát, leült. Kezébe vette a félredobott könyvet és a ceruzát. Megint a régi, simulékony, alkalmazkodó Zanetta volt.

– Szerencsére semmiféle összeesküvésről nem hallottam -szólt barátságos mosollyal.

Feri bólintott:

– Lám, így már értjük. Az előbb annyira idegesen feleltél, hogy már azt hittük: talán tudsz egyet és mást.

Zanetta lehajtotta fejét, nem felelt. Belemerült a könyv olvasásába.

Feri megállott ott; hagyta a többieket, és hozzánk jött. Belém karolt:

– Gyere a folyosóra pár percre, talán érdekel egy matematikai feladat. Részedre kotortam

ki egy régi könyvből, megmutatom.

Kimentünk.

Tudtam, hogy nagyot nőttem Zoller és Jakab előtt, amiért Feri külön nekem mutat meg valamit.

Ott, ahol a folyosón az Atlanti-óceán térképe függött, Feri az ablakszögletbe vont.

– Holnap vasárnap van, kimehetnél a hajógyárba. A *Ragusa* már ott van.

Mondtam, hogy feltétlenül kimegyek, egyébként is az volt a tervem.

– Tudod, Jokkó a barátom, és ide nem jönne semmi pénzért, ezért mindig én megyek, hogy találkozzunk.

Feri folytatta:

– Ha elmégy, szeretném, ha mindent pontosan elmondanál, ami ma itt történt.

Kicsit elcsuklott a hangja:

– Figyelnek. Nem tudnak ránk bizonyítani semmit, de azt megmondták, hogy figyelnek. Nem akarok senkit bajba keverni, inkább a tájukra se megyek. Szevér a legjobb barátom, kell hogy megtudja, mi történt. Gyanús vagyok, mart dalmát barátaim vannak, mert sokat járok a Gomilába és így tovább. Feljelentettek. Mondd meg Szevérnek …

Mintha esküt mondtam volna, úgy feleltem:

– Megmondom.

Feri hangja még fojtottabb lett.

– Tudod, kicsoda Daniló Turkovich? Nem, még nem tudod. Nagy hajós, ha négyszáz évvel ezelőtt él, nagy felfedező lett volna. Nekem atyai barátom, tanítóm, Szevér és Jokkó nagybátyja. Megkérlek, menj el hozzá is holnap, mert vár, és nem szeretném, ha hazugságban maradnék. Jokkóval mehetnél.

Bólintottam: elmegyek. De ha nem jön velem Jokkó, akkor hol keressem?

Feri megrázta a fejét:

– Jokkó veled megy. Az is lehet, hogy Szevérrel együtt mentek, de talán ő mégse ér rá, nem hagyhatja el olyan könnyen a hajót, amikor az a fontos, hogy mielőbb leszereljék a *Ragusát.*

Barátom most körülnézett, mielőtt folytatta volna:

– Ha megkérdik, mondd, hogy érdekes volt a példa. Arra pedig nyilván nem kell téged figyelmeztetni, hogy minderről egy szót se szólsz a cimboráknak. Még Zollernek sem. Megígéred?

Ezúttal is az volt bennem az érzés, hogy esküszöm.

– Megígérem…

Megígértem, betartottam. Sejthetitek, nehéz volt ellenállni a kísértésnek, nehéz volt megállni, amikor szóba került az „összeesküvés ügye”, hogy ne hencegjek el azzal, mégiscsak én vagyok az összes között a legjobban tájékozott. Én tudom azt, amit a többi nem, hogy Ferit, Konyovicsot, Szávicsot figyelik! Éppen ezért szentül hittem, hogy – van valami összeesküvés. Ezzel előttem Feri még nagyobbra nőtt. Olyan ember a barátom, akit a katonai titkosrendőrök figyelnek. Olyan ember, aki ezt a titkát rám bízta. Éjjel, amikor felébredtem, jóleső érzéssel gondoltam arra, hogy egy szép napon talán én megyek be az igazgatói szobába, ahol a titkosrendőrök várnak. Mert most már én is összeesküvő vagyok.

Zollernek erről csak akkor szóltam, felelevenítve a múltat, -amikor a *Jadran* sóneren szolgáltunk. De hát az még messze van, addig sok minden történt.

Mint például azon az éjjelen is valami, amikor én az igazgatói szobáról ábrándoztam. De hát nem éjjel tudtuk meg, hanem reggel.

Arra ébredtünk, hogy fúj rettentően a szél, s szakad az eső. Legalább felveszem a viaszosvászon gallért, úgyse hordtam eddig.

A kövér Zoller rohant be a szobába. Derékig meztelen volt, hajából csurgott még a víz.

– Fiúk, ítélet volt! Találjátok ki, kin hajtották végre! Egyszerre kiszaladt azoknak is a

szeméből az álom, akik igyekeztek még néhány percet az alváshoz lopni. „ítélet!” Komoly, kegyetlen, vad hajós szokás. Aki kapja, annak is, akik adják, azoknak is illő hallgatni. De azoknak is, akik meghallják. Mert ha nem, az áldozat sorsára jutnak. Amolyan tengerész-vendetta ez, nincs ellene mit tenni.

A többség elhatározza és végrehajtja. Az egész annyiból áll, hogy az alvó áldozatra pokrócot dobnak, és addig verik, amíg valamelyik ki nem mondja: elég.

Ezt hívják ítéletnek.

Zoller széles vigyorral kiáltotta:

– Van igazság, Zanettát eltángálták!

Igen, Zanetta erre a sorsra jutott. Évfolyamtársai döntöttek így, és hajtották végre rajta az ítéletet. Mert abban az időben még élt a „pokrócozás”, és aki abból részesült, az másodszor meggondolta, hogy visszaessen-e régi bűnébe. A Nautica minden tagja, Zollertől Anton úrig, a legfiatalabb tanártól az igazgatóig, tudomásul vette, hogy Angelo Zanetta akadémikus éjjel a sötét folyosón elesett, és zúzódásokat szenvedett.

Bicegett, sántikált, a szeme körül fekete-lila-sárga monokli éktelenkedett, ami – ugyebár – természetes, ha valaki éjjel, ha nem gyújtja meg a gázlángokat, az akadémia folyosóján elesik.

Így azután tudtuk, hogy a katonai titkosrendőrök nyilvánvaló feljelentésre jártak a Nautican. És az is érthető, hogy némi összefüggést éreztünk a feljelentés és a pokrócozás kö zött.

Amikor elindultam, hogy kimenjek a hajógyárba, még esett az eső. Vidáman pattogtak az esőcseppek a vadonatúj viaszosvászon galléron. Én pedig vidáman ballagtam a gyár felé, mert alig vártam már a találkozást Jokkóval.

A „Cardiff House” előtt nagyobb csoport álldogált. Tengerészek voltak, haditengerészek. De milyen állapotban, úristen! Agyontépett, égett, egy rongy egyenruhájuk messziről hirdette, hogy ezek az emberek borzalmas élményen mehettek át. A legtöbb matróz feje, keze-lába be volt pólyálva. Akiknek még megvolt, azok sapkaszalagja elárulta, melyik hadihajóra valók. „S. M. S. Laudon” – árulkodtak a sapkák. Arról a nagyméretű rombolóról valók voltak a tengerészek, amelyik néhány nappal előbb ott horgonyzott a *Sankt Georg* cirkáló mögött, mikor a *Klotildon* arra haladtunk. A *Laudon*, mint azt a „Cardiff House” előtt álló emberek mondták, az éjjel felrobbant. A Farasina-csatorna előtt érte a tragédia, de nem tudják, hogy elszabadult akna vagy az aknazáron áttört MAS-hajócska okozta-e a szerencsétlenséget. Éjjel volt, zuhogó eső, a látási viszonyok a legrosszabbak. Szerencsére, a közelben tartózkodott az *Ulan*, az vette fel a gyorsan süllyedő Laudon legénységét. Most itt állt a kocsma előtt a megmaradtak egy csoportja, és arra várt, hogy a vonat elszállítsa őket a zágrábi kórházba.

A hajógyárnál megállított a kapuőrség. Mondtam, hogy a *Ragusa* barkra megyek.

– Rokonaid vannak ott? – kérdezte a szuronyos őr.

Azt mondtam, hogy igen. Rokonom a kapitány, Turkovich Szevér, őt megyek meglátogatni.

– Máskor hozzál írást a kommandatúráról. Csak azzal szabad bemenni.

Kommandatúra? Honnan is tudtam volna.

– Hát csak menj – intett az őr. – Ha megállítanak, mondd, hogy a papírt elvettem. Érted?

Megköszöntem az őr kedvességét. A Szuronyos puska, a három hevederben elhelyezett rengeteg töltény mögött meleg szív doboghatott.

Koromfekete raktárak, rozsdától ellepett szerelőépületek, olajtól és festéktől csepegő műhelyek között vitt az út – az őr irányítása szerint – a telep legalsó, cantridai részébe, ahol a *Ragusa* kerül majd javítás alá. Mindenütt vas és vas, lemezek, vastömbök, elgörbült hajócsavarok, kémények, gépek és gépalkatrészek, fedélzeti maradványok, közben egy-egy hajó váz, szétvált motorcsónak, partra emelt páncéltorony, ágyú és ágyútalapzat. Amott egy tengeralattjáró készülőfélben és mögötte egy őrhajó, ugyancsak állványon, stápelen.

– Megállni nem szabad! – szólt egy hang a tengeralattjáró alól.

Szuronyos tengerész állt az acéltest védelmében, védve magát az esőtől.

– Van igazolványod?

Mondtam, hogy igen, a kapunál elvették. Csak intett, hogy mehetek. Látszott rajta, hogy azért szólt, mert hát őr, ne érje szemrehányás, ha valamerről meg őt figyelik.

Végre megláttam a *Ragusát.* Hát bizony, így nem volt az a délceg, szívet-lelket megdobogtató látvány. Árboc, kötélzet, de még az orrsudár is hiányzott. Mintha a japán szigetek tájáról jött volna, ahol megtépázta a tájfun.

Az alsó kőmóló legszéléhez erősítették a hajót. Áthaladtam a kikötőpallón, ami úgy lengett, mintha gumiból lett volna, és a fedélzetre léptem.

Sehol senki… de mégis, a navigációs fülkében mintha mozogna valaki.

Jokkó nézett ki a fülke ablakán.

– Hahó, Nautica! – kiáltotta jókedvűen.

– Hahó, Ragusa! – válaszoltam én, mintha csak csónakon közelednék, és parancsnoka lennék egy másik hajónak.

Beléptem a fülkébe, kiadósan megráztuk egymás kezét. Ügy» olyan barátsággal, mintha már évek óta ismernénk egymást.

– Szevér a hajón van? – kérdeztem sietve.

– Nincs, a giggen leevezett Sottomarinával együtt Perluccába, halat hoznak. Miért kérded?

Elmondtam, mit üzent Feri. Megcsóválta fejét, mint aki mégiscsak többet sejt, mint én, és azt mondta:

– Jól van, együtt elmehetünk Daniló bácsihoz. Láttad már őt?

.Mondtam, hogy nem, nem volt hozzá szerencsém. Igen komolyan bizonygatta:

– Tudod, ha nem volna ötvenéves, vagy talán több is, közöttünk lenne a helye, olyan srác, hogy csuda!

Srác és nagy tengerész?! Jokkónak „srác”, Ferinek nagy tengerész!

– Ügy bizony – helyeselt Jokkó. – Még a Nauticára is hívták tanárnak, de nem ment. Hívták Triesztbe, az altisztibe, oda se ment. Daniló bácsi független tengerész. Van egy sónerje, a *Jadran,* most Buccariban horgonyoz, azon járta azelőtt a tengert. De a *Jadran* most úgy néz ki, mint ez a *Ragusa,* se árboca, se vitorlázata. Azt mondja Daniló bácsi, hogy akkor szereli fel a sónert. ha vége a háborúnak. Addig nem hajózik.

Jokkó a szignálzászlók összehajtogatásával volt elfoglalva.

– Három sorozat is van belőle, Szevér azt mondta, csoportosítsak egyet úgy, hogy abban ne legyen hibás jelzőzászló. Segítenél?

Levetettem a viaszosvászon gallért, amit Jokkó is megcsodált, s felakasztottam a többi, a fülke fogasain függő viharka-bát mellé.

– No, gyere – intett Jokkó. – Az egész hajón egyedül vagyunk, a legénység hazament, Zengbe. Mind odavaló.

Most Jokkó elmosolyodott, de nem az ismeretségünk kezdetéről ismert gúnyos

mosolygással, hanem nyíltan, barátilag:

– Tudom, hogy kapitány úr igen kiváló szakember, de mégis megkérdem: jól ismeri a zászlók betűzését?

Bevallottam, hogy – nem jól. Viszont igen szeretném már tudni a jelzéseket, de főleg a zászló jeleket. Beismerésem igen tetszett Jokkónak:

– Ez a kívánságod könnyen teljesülhet. Itt van papír, színes ceruza, s itt vannak a zászlók. Időnk is van, beletelik két órába, míg Szevérék visszajönnek, addig úgyse mozdulhatunk. Annyi idő alatt megmutatom én neked, ami a legfontosabb.

A szignálzászlókat öklömnyi gömbölyeggé hajtogatják össze. A gömbölyeg egyik végén a zászló füles, akasztós része áll ki, a másik végén az alsó, zsineges rész. Ennek az az oka, hogy amikor ráerősítik a felhúzó zsinegre a kívánt betűsort, igen nagy zavart okozna, ha a zászlók már a fedélzetnél lobogni kezdenének, összetekerednének, kötélzetbe, árbocba, kötéllétrába akadnának, és igen kétségessé válna, vajon feljutnak-e a kívánt helyre, az árboc magasságára. Így azonban a legnagyobb szélben is feljutnak a zászlók: a kötél felső szára húzza a gömbölyegsort, és amikor felérnek a gömbölyegek, csak egy kiadós rándítás a kötél alsó részén, és kinyílik valamennyi.

Ott lengnek az árbocsudáron, és közlik a közeli hajókkal, kikötőkkel, mit is akarnak.

De hát hogy felhúzzuk a száling (keresztrúd) magasságáig, ismernünk kell egyenként a zászlókat, miféle betűt is képviselnek. Nem annyira ördöngös mesterség ez, mint sokan hiszik. Nem kell ide más, mint figyelem. Jó szem és jó emlékezet. Ha ez megvan, márpedig kinek nincs meg, aki tengerre vágyik, az egész jelzőzászló-tanulmány amolyan elemista feladat.

Vagy mégse az.?

Mindenesetre Jokkóval együtt lerajzoltuk a lobogókat, kezdve az „A” betűn egészen a „Z” betűt követő „Code-flag”-ig. Egyszer nekem valaki azt mondta: „Hogyan tudják a tengerészek fejben tartani azt a sok mindenféle, hupikék színű zászlót?!” Pedig a színek száma igen csekély, mindössze – öt. öt, és nem több: fekete, kék, sárga, fehér és piros. Ennyiből áll a „mindenféle hupikék”.

A zászlók formája vagy háromszögű (mint pl. a „C” betű), vagy szegletes (mint pl. a „H” betű), vagy pedig ékelt, bemetszett, mint a „B” betű, de ebből a fajtából csak ez az egy van. A zászló jeleket két lobogó zárja: a háromszögletű, függőlegesen stráfozott „code-flag” és a négyszegletes, piros-fehér mezőre osztott „pilot-boat”. A code-ot, vagyis a jelzőlobogót akkor húzza fel a hajó, ha azt akarja közölni, hogy beszélni kíván, és kéri a választ: megértették-e ezt a kívánságát. A „pilot”-zászlóval minden nagyobb kikötőben találkozunk, mert a legtöbb helyen az érkező hajó csakis a pilóta (révkalauz) irányítása mellett mehet horgonyzóhelyére, vagy haladhat tova a Panama–, Szuez– és Kiel-csatornákon, de ebben az esetben a pilótazászlónak az illető hajó árbocán kell lobognia.

Persze, a tengeren a jelzőzászlókkal nem úgy beszélgetnek, hogy ezt a nevet: Budapest – végigbetűzik. A *Ragusa* navigációs fülkéjében volt egy polc, rajta több kék és piros kötésű könyv. Ezek a hajózási almanachok, vagyis évente megjelenő kézikönyvek. A kézikönyvek mindig feltüntetik a jelzéseket is, a legújabb bejegyzéseket. Ha például egy gőzöst 1916 őszén vízre bocsátottak, és az a gőzös valahol a tengeren összetalálkozik egy másik hajóval, amelyik kíváncsi a szembejövő nevére, akkor az felhúzza három vagy négy jelzőzászlóból álló betűzését: „K. R. L.”, ami – a felütött kézikönyv tanúsága szerint – azt jelenti, hogy az *Orient* nevű fiumei hajó közeledik a vízen.

Az ésszerű rövidítésekkel könnyű a beszélgetés. íme, egykét ilyen rövidítés:

„C” lobogó leng az árbqcon – *igen,*

„D” lobogó leng az árbocon – *nem,*

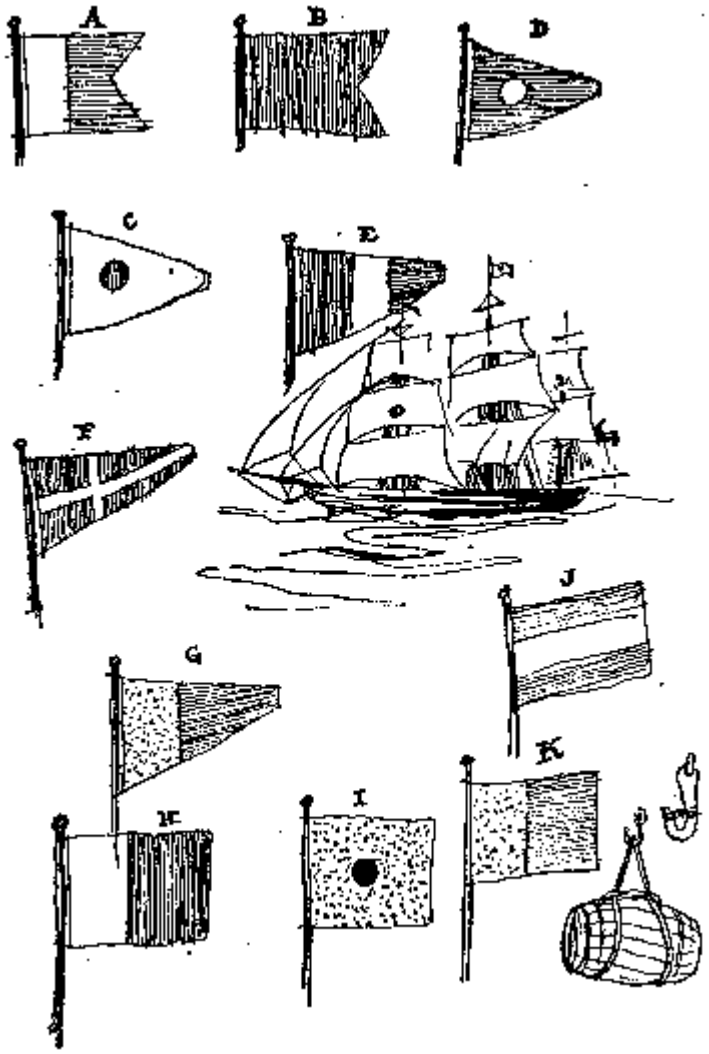
„H” lobogó leng az árbocon – *jöjjön közelebb, fontos közlésem van,*

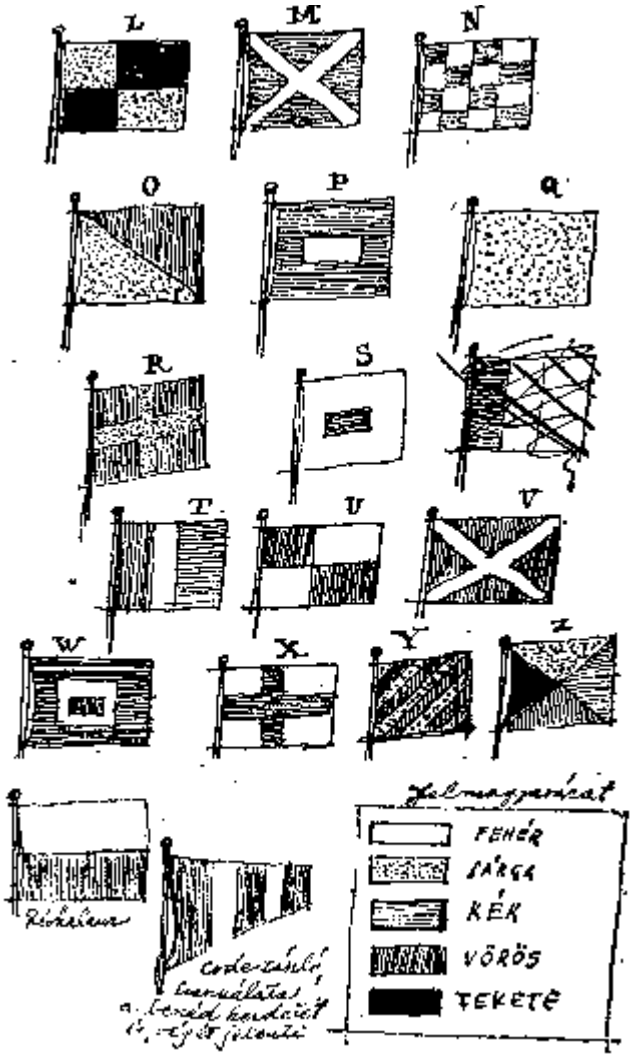
„K” lobogó leng az árbocon – *jobbra fordulok,*

„R” lobogó leng az árbocon – *ne keresztezze utamat,*
„S” lobogó leng az árbocon – *pilótát, révkalauzt kérek,*
„X O R” lobogók lengenek az árbocon – *köszönöm,*
„T D L” lobogók lengenek az árbocon – *jó utat,*
„D U R” lobogók lengenek az árbocon – *zátonyon vagyok,*
„N S” lobogók lengenek az árbocon – *veszélyben, segítséget kérek,*
„N C” lobogók lengenek az árbocon – *veszélyben, sürgős segítséget kérek.*
„*F* G I” lobogók lengenek az árbocon – *segíteni akarok,*
„C R” lobogók lengenek az árbocon – *nem kérek segítséget,*
„B R” lobogók lengenek az árbocon – *vízbe esett egy emberem,*
„E S” lobogók lengenek az árbocon – *hajó veszélyben,*
„S O S” lobogók lengenek az árbocon – *mentsétek meg lelkeinket, végveszély, mindenki, aki menthet – segítsen.*

Meglepett, hogy Jokkó milyen pontosan tudta, ismerte a code-jeleket. Amikor ezt megemlítettem, szerényen megvonta a vállát.

– Egyszer kiszámítottam, mert leírtam magamnak, anélkül, hogy belenéztem volna a kézikönyvekbe, hogy pontosan , kétszáztizenöt code-jelet tudok.





De lehet, hogy azóta már többet. Ebből ötven az, amit a jó kormányosnak, hajómesternek tudnia kell.

Mire összeraktuk a zászlókat, mindegyiket szabályosan összegombolyítva, valóban eltelt a két óra.

Az eső is elállt, a Maggiore felett kivillant a délutáni nap fénye, és ugyanakkor feltűnt a hajógyári móló mögött a *Rágusa* giggje, mentőcsónakja. Felvont vitorlával, az oldalszéltől jól megdöntve közeledett. Szevér ült a kormánynál, Sottomarina a csónak fenekén, a kormány és az árboc között.

– Megjött a bátyám, készülhetünk az indulásra – mondta Jokkó. – Majd örül Daniló bácsi, ha meglát.

A navigációs fülkében hagyott, kirohant a hajóoldalhoz, és átdobta a kötéllétrát.

Szevér és Sottomarina felmászott. Sottomarina karján kosár lógott, tele hallal.

Jokkó hosszú ideig suttogott a bátyja fülébe, a kormányos is nagy figyelemmel hallgatta. Bizonyára elmondta az általam hozott híreket, Feri üzenetét. Szevér. időnként szólt valamit, az óriás csak bólogatott. Végül is odajöttek hozzám.

– Ez a barátom, Andrea – mutatott rám Jokkó, mert Sottomarinával eddig még nem beszéltem. – A legjobb barátom.

Sottomarina megfogta a kezemet, de úgy ám, mintha valami porcelán tárgyhoz nyúlt volna. Még így is éreztem, sőt, megéreztem szorítását. Olyan mélyen meghajoltam, mint talán akkor se, amikor a felvétel után bementem az igazgatóhoz, és ő kezet nyújtott.

Még hebegtem is valami ilyesfélét:

– Ó, én ismerem a kormányos úr nevét… Sottomarina megszólalt. Mielőtt megismertem Fiumét, azt hittem, hogy a legmélyebb hangja a világon a kecskeméti tűzoltóparancsnoknak van. Hogy Fiúmába értem, és összekerültem Anton úrral, tudtam, hogy tévedtem, és a tűzoltóparancsnok csak helyi, de nem világnagyság. De hát a gyors változások korát éljük, és Anton úr rekordja is megdőlt: az óriás kormányos torkából a szavak úgy jöttek elő, mintha előbb felerősödtek volna egy hajótülök és egy mennydörgés segítségével.

– örvendek, fickó, hogy ismersz – harsogta Sottomarina. -De most már én is ismerlek, és ha elmennék melletted köszönés nélkül, jogod van rám kiáltani!

Akkorát nevetett, hogy megint csak megállapítottam: a *Zrínyi* korvett csónakmestere elbújhat a *Ragusa* kormányosa mellett! Még a felhők is táncra perdültek a nevetéstől, mert egyszeriben eltűntek az égről, és úgy ragyogott már a nap, ahogy csak itt, az Adria mentén tud ragyogni.

Nem voltam kis növésű, de Sottomarina mellett valósággal eltörpültem. Ügy néztem fel rá, mintha dobogón állna, vagy néhány lépcsővel feljebb. A bronzbarnára lesült, borostás arcból égkék szemek tekintettek a világba. Gyermeteg jóság áradt Sottomarina kék szeméből, ami érthetővé tette azt, hogy a kormányos gyakran írt haza levelet.

kedélyesen megsimogatta a hátam, ami inkább döngetés-nek tűnt fel előttem.

– Látom, nautikus vagy. Igen szép dolog az. De ha megunod, és úgy érzed, hogy mégiscsak jobb az élet a tengeren, akkor jelentkezzél nálam. Felveszlek tüstént, mert ez a Jokkó gyerek még egyetlen cimborájára sem mondta ám, hogy valamelyik is a legjobb barátja. Nahát, ezt vedd tudomásul!

Ezzel megfordult és leballagott a lépcsőn, amely a navigációs fülke alatt az alsó térbe vezetett.

Úgy bámultam utána, mintha a mesék óriása tűnt volna el a szemem elől.

Szevér riasztott fel merengésemből:

– Jokkótól már tudom, mi történt nálatok. Mondd meg Ferinek, okosan gondolkozik. Ha valami fontos akadna, azt megüzenem öcsémmel vagy veled, ha eljössz hozzánk. Egy hónap is beletelik, míg a *Ragusa* újból vitorlát bonthat. Ezt mondd meg Ferinek.

Jokkó már hozta a navigációs fülkéből büszkeségemet, a viaszosvászon gallért.

– Induljunk, ha akarod, Andrea. Lekiáltott a dekk (fedélzet) alatti térbe:

– Estére megjövünk, Sottomarina bácsi. A lámpákat tegye ki, nehogy beleessek a vízbe!

Alvilágból jött a válasz:

– Köszöntöm Danilót, és mondd meg neki: Sottomarina arra vár, hogy a Ragusával együtt a *Jadran* a görög partok mentén hajózzék. Akkor lesz jó világ!

Elbúcsúztam Szevértől, és Jokkóval együtt átvágtunk a hajógyár útjain a kapu felé. A barátságos szuronyos őr ott volt még.

– Na, megtaláltad a rokonodat?

– Meg, ez az egyik, a legfiatalabb rokon. Az őr még utánunk kiáltott:

– Ha én vagyok itt, bejöhetsz papír nélkül, hallod-e! Jokkónak igen kedvére való volt, hogy rokonok vagyunk.

Egyre bolondozott:

– Erre tessék, kedves rokon úr!… Amott a gázgyár sarka, ott leülhetünk pihenni, ha rokon úr is óhajtja!…

Mert bizony lihegni kezdtünk, mire beértünk a városba, annak is a közepébe, a Gomilába. Akkor léptem át először az ősi Fiume, a régi Rijeka legrégibb negyedének küszöbét.

Minden kikötővárosnak megvan a maga jellegzetes negyede. Ilyen Hamburgban a St. Pauli, Marseille-ben a St. Laurent és a Guirlande, Londonban a Soho. Ezek azok a bizonyos szegénynegyedek, a kikötővárosok komor színfoltjai. Részben a területek adta helyszűke, a mindenkori építkezési profithajsza teremtette meg e városrészeket, amiket általában úgy

emlegetünk, hogy: „festői”, „érdekes”, „megkapó” „színes”. Persze, akik benne laknak, azok igen ritka esetben tartják lakóhelyüket „festőinek”.

A Gomila Fiume szegénynegyede volt. (Ma már csak kis része maradt meg a régi Gomilának, láttam.) A névből is sejthetitek, hogy valami nem jót takar: Gomila – szemétdomb, így dédelgette minden lakója ezt a városrészt. Eredete a messze múltba nyúlik vissza, akkor született, amikor a kikötőváros horvát és szerb lakosságát állandóan fenyegették a török portyák és kalózok rohamai, a velencések zsákmányoló támadásai, összeszorultak a városfalak védelmében, a Fellegvár oltalmában, és ha építkeztek, hát a helyszűke miatt inkább felfelé törtek, mintsem széltében. Így született meg a Gomila, a Szemétdomb.

Piktor szemében valóban festői, a költőnek romantikus, a régésznek meglepő.

Kezdődik egyik oldalon a régi Corso szélén, a másik oldalon ott, ahol a Dóm, a székesegyház áll immár nyolcszáz éve. Az utcákat levegő csak akkor járja, amikor késő ősszel és télen a a bóra fagyos szele kiszellőzi nyolc hónap áporodott levegőjét. Miért? Mert a Gomilában olyan utcák láthatók, ahol a házak frontja egymással szemben nincs messzebb, mint két-három méter! Ott, ahol annyi napfény tűz le az égből, mint az Adria-parton, a Gomila utcaköveit a soha nem éri a nap áldásos melege! Kocsi erre a világtörténelem óta nem járt.

Három- és négyemeletes házak szöknek a magasba, az ablakokból mindenki egymás hasába lát, a macskaköves utcákon alig lehet járni, mert minden ház előtt ott kuporognak az apró üzletek mesteremberei, hogy valami fényt és némi levegőt kapjanak. Cipészek, vargák, kötélverők és hálókészítők, lakatosok, asztalosok és ácsok, szabók, bádogosok, donga– és hordókészítők mind ott kopácsoltak, fűrészeltek, gyalultak, énekeltek, fütyültek, kiabáltak, amikor először megláttam a Gomilát! Igaz, vasárnap volt, de hát a Gomilában akkor még az sem volt! A Szemétdomb szegény kis mesterkéi ilyen kicsiséggel dehogyis törődtek. Legfeljebb akkor tették le a szerszámot, ha benéztek némi itókára az osteriába. Az osteria kiskocsma, nem olyan előkelő, mint a trattoria vagy az albergo. Az én időmben a Gomila majd minden házában volt osteria: „Pavon”, „Gallon”, „Pozzo doro”, „Zvonimir”, „Vaporetto”, „Spalato”, „Uszkok” hirdették a babérlombos cégérek a lebujok nevét.

A legtöbb háznak nem is volt kapuja, azazhogy volt – az osterián kellett átmennie annak, akinek a Szemétdomb valamelyik házában akadt dolga. Így legalább ott helyben mindenki megihatta a pohárnyi chersói vagy vegliai bort, mesterember, gyerek, asszony, lány egyaránt. Nem, nem lehet állítani, hogy a Gomila gondja lett volna a közigazgatásnak. De annak a fényes, valóban gyönyörű barokk palota lakóinak sem, amelyet különös módon (a fény és az árny ellentéteként) a Gomila északi szélére építettek. Ebben a mesevárban, hófehér márványtömegben élt Fiume mindenkori kormányzója. Mit láthatott meg a Gomilából? Úgy hiszem – semmit!

Olyan keskeny utcácskába kanyarodtunk be Jokkóval, hogy alig fértünk el egymás mellett.

Hol egy kosár zöldségbe, hol játszó gyerekekbe, hol valami mesterember asztalkájába botlottunk bele. Mintha nem is utcán, de ódon ház sikátorszerű udvarán jártunk volna.

Jokkó megállt, fújtatott néhányat:

– Nem tengerésznek valók a Gomila utcái! Hanem te, Andrea, mondanék még valamit, majd elfelejtettem.

Olyan titokzatosan nézett rám, mintha azt közölte volna, hogy holnap levegőbe repül a hajógyár.

– Tudod-e, hogy Daniló bácsinak van az Adrián egy szigete?

Sok mindent tudtam már barátomtól Daniló bácsiról, de ezt még nem.

– Igazi sziget, künn a tengeren? Jokkó bólintott:

– Igazi. Egyedül az övé, nincsen hozzá joga másnak, még a flotta admirálisának sem.

– Jártál arra, láttad? És hol van? Barátom hangja bizonytalanná vált:

– Nem, még nem láttam … De egyszer meglátom … Nem beszél róla, de mi tudjuk, hogy van egy szigete. Ügy hiszem, ott lehet, ahol senki sem sejti, a Zirone-szirteknél vagy az Incoronata-szigeteknél. De nehogy szólj róla, mert szégyenben maradnék. Ez is titkunk marad, jó?

– Jó – bólintottam, és úgy éreztem, hogy valamivel viszonoznom kell bizalmasságát.

Elmondtam hát Zanetta esetét, hogy „ítéletben” részesült, amiről eddig hallgattam.

– Te meg erről ne szólj senkinek, tudod, nagy szégyen lenne, ha kitudódna. De te igaz barátom vagy, Jokkó … nem is barátom, hanem mintha te én lennék, én pedig te!

Kezet fogtunk. – Két óriási hordó, egy ugyancsak óriási spenótoskosár és egy kóbor kutya jelenlétében kötöttük meg a vérszerződést, amely szerint, ha bármelyikünket baj, sérelem vagy támadás éri, a másik akkor is segítségére siet, ha az az életébe kerül!

– Így legyen – mondta Jokkó.

– Így legyen – mondtam én.

– Vendettára, vérbosszúra van jogunk – hangsúlyozta –, mert most már testvérek vagyunk. Még az kell, hogy kicseréljük késeinket. Ez szabály az uszkokok között, de szabály ma is a hegyekben, ahol még él az ősi virtus.

– Helyes, cseréljünk kést. Majd legközelebb.

Ebben maradtunk. Végre megálltunk egy ház előtt, nem messze a Dómtól, de előzőleg megnéztük Don Gigante aranyműves üzletének kirakatát a Dóm téren, összefutott a nyál a szánkban, annyi mindent láttunk csillogni a kirakatban: egy bársonypárna tele volt olyan turbános fejecskékkel, morettik-kel, mint amilyent Jokkó is mutatott a matrózzsák kincseinél; ezüstből készült vitorlások, apró, bizsunak nevezett kis hadihajók, gőzösök és emberkék díszelegtek a kirakat bársonytakaróin. Volt ott ezüstből másfél centis pisztoly is, ráírva: „Működik”.

– Lehet, hogy a morettit neked adom – mondta Jokkó, amikor megváltunk a kirakattól. – Nekem úgyis van egy karperecem, elég az ékszernek, nem kell több.

A sarkon túl, a Dóm mögött, ott állt a ház, ahol Daniló bácsi lakott.

Kapu nem volt, de osteria igen. A messziről kilógó „frasca”, babércégér mögött, a helyiség homlokzatán nagy tábla hirdette, hogy ez az osteria a „Két Napóleon”. A táblán, szemben egymással egy kicsi, de dús hajú, sűrűn érdemrendes Napóleon állt haptákban egy magas, de kopasz Napóleon előtt.

A helyiségben sűrű pipafüst, égett olaj szaga kavargott. A kecskelábú asztaloknál mindenütt ültek, főleg polgárok, de akadt egy-két katona, sőt, a flottától is néhány ember. Középen, erős állványzaton hordó terpeszkedett, ebből csapolt cserépkorsókba a padre, a gazda. A gazdasszony pedig ott sütötte a sarokban a jobbnál jobb, ízes falatokat: a „Két Napóleon” és a többi osteria különlegességét, a rántott kalamarettit, az apró tintahalat.

A tűzhely melletti padkán egy szomorú tekintetű citeras pengette hangszerét. Lehet, hogy dalt játszott, lehet, hogy csak összevissza rángatta a húrokat. Olyan nagy volt a zaj, hogy

úgyse lehetett hallani.

Átvágtunk az osterián, és valami igen sötét helyen kötöttünk ki. Ez volt a lépcsőház. Falépcső vezetett fel az emeletekre. Falépcső, amelyet megevett az idő, elkorhasztott az örökös nyirok, elkoptatott a lakók lába. Recsegett-ropogott az egész alkotmány, mintha csak arra készülne, hogy összedől.

– Daniló bácsi a legfelső emeleten, a negyediken lakik -iramodott felfelé Jokkó.

A harmadik emelet korlátjánál megálltunk. Barátom tölcsért csinált tenyeréből:

– *Jadran,* ahoj! …

Jokkó fülelt, én is. Távolról, de hallhatóan jött a válasz:

– Jokkó, ahoj!

Mire a negyedik emeletre felértünk, nyílt a jobb oldali lakás ajtaja: Daniló bácsi állt a küszöbön.

– Csak fel a fedélzetre, fiúk, azaz befelé – invitált bennünket Daniló bácsi.

Míg Jokkó elmondta, ki vagyok, és miért jöttünk, megnéztem jól a híres tengerészt. Magas volt, majdnem vékony, amolyan szikár hajóárboc. Arca ugyanolyan kreolbarna, mint Jokkóé, és a haja is göndör, kefesűrű. Eléggé gyűrött tisztizubbony és kitérdelt nadrág feszült rajta, ami még keskenyebbé tette alakját. Az ilyen emberek azok a különös lények, akik környezetük legnagyobb csodálatára hihetetlen teljesítményre képesek, és hideget, meleget, nélkülözést, fáradalmakat mindenki másnál inkább bírnak.

Eltérően a legtöbb tengerésztől, Daniló bácsi lágyan, dallamosan, olaszos kiejtéssel beszélt. De a lágy szavak, a szívélyes hang mögött érződött, hogy Daniló bácsi, ha kell, tud kemény is lenni, sőt igen kemény.

– Sajnálom, hogy nem látom Ferit – hümmögött a kapitány. – Derék fiú, szeretem. De hát ilyenkor fontos az óvatosság. Na, kerüljetek beljebb, legények.

Ahogy kinyílt az ajtó, elvakultam.

A félhomályos utcák, a sötét osteria, a még sötétebb lépcsőház elszoktattak a fénytől. Ki gondolná, hogy a Gomilá-ban ilyesmi is akad: napfényes lakás! Messzire, igen messzire lehetett ellátni, el a nagy kikötő öblére, a túlpart házaira. Volosca, Abbázia, Laurána felé.

– Úgy élek itt – nevetett a kapitány –, mintha világítótoronyban lennék î

Vagy inkább: hajón – gondoltam, ahogy körülnéztem. Ilyen lakást még nem láttam, bizony mondom, hogy nem. Daniló bácsi lakása – hajókajüt volt!

Hajókajüt a „Két Napóleon” ház negyedik emeletén!

A falakat faborítás fedte, az alacsony mennyezetet is. A falakon kerek kajütablakok sorakoztak, de a falakat néhol nyitni is lehetett: ezek voltak a szekrények. Keskeny hajóágyak támaszkodtak a falnak, az asztal szélét perem határolta, ha hullámzás van, ne repüljenek le a tányérok. Régi hajóképek, térképek díszítették a szobát, vagyis kajütöt és a mellette levő kisebb helyiséget, ami ugyancsak kajüt volt.

Mind a két szobában olajvilágítású, de igen erős fényt adó hajólámpa lengedezett a mennyezetről.

– Valamikor volt egy hajóm, de amikor kimustráltam, okosabbnak találtam, ha megmentem a kajütöket – mondta a kapitány, mikor észrevette elragadtatottságomat. – így legalább nem felejtem el a régi hajót, és ugyanakkor úgy élek, mintha még mindig hajón volnék. Ebben a csúf világban, amikor az ágyúké a szó, nem járom úgyse a tengert, de itt – mégis a tengerről álmodom!

A szomszédos kajütből derűs hang szólt:

– Majd járod ám nemsokára, Daniló! Esküszöm, hogy így lesz.

A kis kabinajtó küszöbén egy férfi jelent meg. Magas rangú tengerésztiszt volt: hajómesteri rangban levő, tiszti egyenruhás, de ezüstgombos haditengerész.

Daniló bácsi rámutatott Jokkóra és énrám:

– A bátyám kisebbik fia, Jokkó, a *Ragusa* hajósinasa. Ez meg a barátja, kezdő

akadémikus.

A haditengerész mosolygott:

– Előttetek a jövő, fiúk – és nyújtotta a kezét. – Én pedig Gáspár Béla vagyok, régi társa annak a Kompolthy Jób kapitánynak, akiről nyilván hallottatok. Én is Balatonalmádiban születtem, és onnan kerültem el a tengerre. A *Cobra* torpedómestere voltam, de bizony csak voltam, három hete kilőtték alólunk a hajót!

Daniló bácsi szomorúan bólogatott:

– Egyik hajó a másik után megy a víz alá, az emberek ezrével fúlnak a tengerbe. Mire jó ez? A torpedómester toppantott:

– Mondtam már, Daniló, vége lesz! Rövidesen vége! Elege volt az embereknek a háborúból nálunk is, az ellenségnél is. De főleg nálunk. Négy éve tart, ennyi elég volt ebből. Ezen a télen már felhúzhatod a *Jadran* vitorláit.

Jokkó nagybátyja hitetlenül mosolygott:

– Akkor hiszem, ha ott állok a kormány mellett!

Kezét rátette a tengerész vállára:

– Csak akkor bizony! És te is csak akkor hiheted, ha visszamégy a *Flamingóra!*

A torpedómester elkomorodott. Elővette a dohányzacskót, megtömte a pipáját, és amikor letelepedtünk a hajóasztal mellé, szomorúan nézett Daniló bácsira.

– Daniló, régi barátok vagyunk, amikor megismerkedtünk, még nem páncélos gőzösök, de vitorlás fregattok, korvetták voltak a flotta egységei. Régóta ismersz, tudod, szerettem mindig a hajókat, de különösen szerettem a *Flamingót*, ez volt az összes között a legkedvesebb hajóm.

Daniló bácsi borospohárkákat tett az asztalra.

– Volt? Hát már ez sincs meg?

– Nincs – intett a torpedómester.

– Honnan tudod, hiszen olasz hajó? A torpedómester megcsóválta fejét:

– Csak volt, Daniló, csak volt. Hanem ide figyeljetek, elmondom a *Flamingó* történetét. Higgyétek el, nem egyszerű történet.

Daniló bácsi töltött a poharakba, Jokkónak is, nekem is, ami mégiscsak megtiszteltetésnek számított, elvégre egy híres kapitány vendégei voltunk.

– Halljuk, hát, mi történt a *Flamingóval!* – koccintott poharával Daniló bácsi.

A torpedómester beszélni kezdett.

A TORPEDÓMESTER ELBESZÉLÉSE

Nincsen hajós az Adrián, aki ne tudná, mit jelent ez a név: *Flamingó!* De nemcsak az Adrián, hanem a Földközi-tengeren is tudtak erről a barkhajóról. Ismerem jól a *Ragusát*, elsőrendű bark, de hol van a *Flamingó* szépségétől, gyorsaságától, viharálló erejétől! Csak egy *Flamingó* épült, méghozzá az anconai hajóépítőknél. Amikor a másodikat meg a harmadikat készítették, kitűnt, hogy valami titok lappang a hajóban. A szériák messze elmaradnak mögötte.

Te is tudod, Daniló, hogy így van. Kapitányok, hajómérnökök, kitűnő tervezők keresték a titkot, de nem tudtak rájönni. Máig se tudja senki. Mármost egy ilyen hajót ne szeretett volna meg az ember? Először másodkormány ősként kerültem erre a barkra, majd a tulajdonos és a kapitány kinevezett hajómesterré. Nagy dolog volt ez, irigyeltek mindenütt, ahol csak kikötöttünk!

Aki a *Flamingón* szolgált, az már önmagában tisztség volt, legyen az egyszerű matróz vagy szakács. Te tudod, Daniló, olyan utunk sohasem akadt, hogy bármelyik kikötőbon hosszabb ideig kellett áru miatt várnunk. A nagykereskedők, az ügynökök, a kereskedelmi cégek, ha neszét vették, hogy jön a *Flamingó*, azzal fogadták a hajót, hogy máris fordulhatunk, és vihetjük tova az új árut. Raguzából hát fát vittünk Patrasba, Ciprusból narancsot Triesztbe,

Seriphosból márványt Konstantinápolyba, Alexandriából gyapotot Génuába!

Nem akadt még egy háromárbocos, amelyik olyan híres lett volna az Adrián és a Földközi-tengeren! Ha egyszer majd öreg hajósok lesztek, esküszöm, akkor is él még a név: *Flamingó!*

Szerettem ezt a hajót, mintha csak az enyém lett volna. Pedig Della-Vella úré volt, Génuából, akinél kevés szőrösszívűbb hajósgazda nem született erre a földre. Ha rajta áll egy ember sem akad, aki a *Flamingo*-val járja a tengert. Kizsigerelt, ahogy csak tudott bennünket. Siettette, sürgette az utakat, mert tudta: nincs még egy hajó a mi vizeinken, amelyik annyi szállítást összeszed, mint ez a nagyszerű háromárbocos. Della-Vella úr azon hízott Génuában, hogy bolond módra rakodtunk mindenütt, és máris rohantunk ki a tengerre. A szállítás őrültjei voltunk, … valójában a *Flamingó* rabszolgái!

De hát szerettük, és elhihetitek, könnyeztem, mikor 1914-ben megjött génuai konzulunkhoz a behívó. Jelentkezzen a flottánál Pólában mint tartalékos első osztályú altiszt! Csak az vigasztalt, hogy nem vagyunk háborúban, a Monarchia és Olaszország. Azt mondták, ezzel. is vigasztaltak bennünket, hogy egy-két hónap, és vége a háborúnak. Na hiszen, mi lett belőle, tudjuk jól, háború az olaszokkal, és immár negyedik éve – háború!

De nem erről akarok beszélni, hanem a hajóról.

Azt kérdezted, hogy mi történt azzal a remek háromárbocossal.

Mindjárt elmondom sorjában. Bevonultam Pólába. Alig adtam át a behívót, a proviant-altiszt már vette is elő a listát, és odabökött az egyik sorra:

– Beosztása a *Cobra* torpedónaszádra. Még ma. A *Cobra* az arzenálban horgonyoz. Ott kell jelentkezni.

Kimentem az arzenálba, és jelentkeztem.

Közölték velem, hogy három hét múlva futunk ki, de addig kiképzésen kell részt vennem: torpedómester leszek. Feladatom: az elfogott és zsákmányolt hajókat, ha kell, elsüllyeszteni.

Szörnyű feladat annak, aki szereti a hajókat. Én szeretem. Tudom, Daniló, te nem tennéd, de ott, katonák között, katonamundérban, amikor egyszerre csak elveszted azt az erőt, amit felszedtél a magad világában, megsemmisülsz!

Nem volt erőm azt mondani: nem, nem megyek a torpedómesteri kiképzésre! Nem mondtam, bár ha tudtam volna, mi vár rám, kimondom.

A *Cobra* kifutott, és az egyik torpedómester én voltam. Harcoltunk Cattarónál, részt vettünk a Lovcen-akcióban, bombáztuk a *Saida* és a *Sankt Georg* cirkálókkal Antivárit, ott voltunk a volonai kalandnál, de Pelagosa visszafoglalásánál is. A *Flamingó* volt a legjobb hajó, amin életemben szolgáltam – a *Cobra* a legszerencsésebb. Flottillánkból egyik a másik után ment a tenger fenekére, vagy sérült meg minduntalan, de a Cobrával baj alig történt. De három héttel ezelőtt befellegzett neki is, természetesen egy MAS-hajó vágta belénk a torpedóját…

De hát a *Flamingó* … igaz is, róla lenne most szó.

Két évvel ezelőtt történt, javában benne voltunk az olaszok elleni háborúban. Egy ködös éjjelen Pelagosánál parancsnokunk átvágott az olasz partok felé. Ismeritek arra a tengert, olyan köd tud lenni Pelagosa vidékén, mintha százezer triton fújná a füstöt.

Ilyen idő volt éppenséggel akkor. Szörnyűséges sűrű köd!

Lehalkított gépekkel haladt a *Cobra*. A mélységmérő azt jelzi, hogy közel lehetünk az olasz partokhoz. De a parancsnokunk, mintha őrület szállna meg, nem adta ki a fordulási parancsot. Csak mentünk egyre a part felé, és úgy éreztük: ebből a csávából nem szabadulunk ki! Ész nélkül rohanunk az ellenség tárt karjaiba. Ebben olyan biztosak voltunk, hogy nem egy közülünk elővette az imakönyvet, és elolvasta a halottak imáját!

Ügy éreztük, hogy egy őrült visz bennünket a halálba. Egyre azt vártuk, hogy meginog a hajó, és máris repülünk a levegőbe, s annyi időnk sincs, hogy kimondjuk: szervusz, világ! Mert bizony annyit tudtunk, hogy a taliánok bőven és jól aknásítanak.

De hát a *Cobra* a szerencse hajója volt, és ahogy haladunk, egyszerre csak kísértet merül

fel a hajnali ködben: szép, nagy hajótest körvonala és vitorlák árnyéka. Ha akkor valaki azt súgja a fülembe: íme, a repülő hollandus, aki nem tud megpihenni, csak imbolyog a vízen századok óta, akkor hiszek annak, aki a fülembe súgja ezt!

Már villant is a parancsnoki híd kézireflektora, és a szócsövön elhangzott:

– Forduljon szélbe, álljon meg! Csónakot küldök! Itt osztrák-magyar hadihajó!

Ugyanakkor megszólalt a síp: tűzkészültség!

Hallottuk, hogy odaát, a „hollandus” hajóján szaladgálás támad, kiabálnak.

A hangokból kivettük, hogy olasz hajó van előttünk. A reflektor átszűrte valahogy a ködöt, és láttuk, hogy háromárbocos bark imbolyog előttünk a hullámokon.

Valami belém vágott, Daniló: hátha a *Flamingó?* De hát mosolyogtam, mégsem lehet, ismerem én Della-Vella urat, nem engedi ő erre az oldalra a hajóit, az olasz háborús partokra. Ennél jobban félti a pénzét, az értékeit és nyilván a *Flamingót* is.

Odaátról megjött a válasz:

– Szélbe fordultam, megállok!

A *Cobra* fedélzeti ágyúi, lanszírozócsöve és a parancsnoki híd gyorstüzelői rámeredtek a barkra. Ha nem áll meg, máris vége van! Olyan volt így, a hajnali sűrű ködben, a reflektor kegyetlen rátapadó fényében, mintha ezüsttel vonták volna be az egész hajót.

A kadett, hat evezős, egy fegyveres altiszt, négy fegyveres mali és én ugrottunk be a csónakba.

Ahogy közeledtünk, úgy kezdtem félni, rettegni. Gyanús volt minden – a különös világítás ellenére is – a háromárbocoson. Végre megláttam a tattükröt, és ekkor már eloszlott minden kétely.

A *Flamingó* volt előttünk, azt állítottuk meg!

Ügy másztam fel a fedélzetre, mint aki a legjobb barátjának viszi a halálos ítéletet. Bizony, bizony, Daniló, szörnyű érzés volt, a legszörnyűbb, amit a háború alatt átéltem, pedig elhiheted, átmentem egy és máson!

Egyvalaminek azért örültem: se a parancsnok, se a legénység nem voit a régi. Egytől egyig ismeretlenek voltak, szerencsémre.

– A hajó neve? – hallottam a kadett hangját.

– *Flamingó* Génuából, tulajdonos Della-Vella hajózási vállalkozó – mondta reszkető hangon a parancsnok.

– Mit szállít?

Néma csönd.

A kadett, ez a kölyök (nem volt tizenkilenc éves) valósággal üvöltött, amikor újból feltette a kérdést:

– Mit szállít?!

– Lőport és fegyvereket Brindisiből Pescarába – dadogta a parancsnok.

A kadett odaállt a mellvédhez, és szócsövön jelentette:

– A *Flamingó* bark Génuából, fegyvereket szállít Brindisiből Pescarába, továbbá lőport!

Máris jött a válasz:

– Nem vontathatjuk, a szél is gyenge – elsüllyeszteni! Elsüllyeszteni! Ez nekem szólt, Daniló, nekem, senki másnak.

Ott álltam az imádott hajó fedélzetén, ahol tengerészmúltam legszebb éveit éltem, és most rám vár, hogy ezt a múltat beszennyezzem!

A kadett hangja pattogott:

– A hajó öt perc múlva elsüllyed! Parancsnok, adja ki az utasítást embereinek a fedélzet elhagyására! Ön is velük mehet: közel vannak az olasz partok! Indulás!

Felém fordult:

– Torpedómester, robbantásra felkészülni! Intettem az egyik malinak:

– Hozd a tölteteket.

Lementünk a fedélzet alá. Ha vaksötét van, akkor is eligazodtam volna, az angyalát! Az altiszti-szálláson égett a lámpa: minden fényes, tiszta, ragyogó. Derék ember volt ez az új parancsnok. Most ész nélkül kapkodtak, leeresztették a két csónakot, menekültek. Hallottam jól a fedélzet alatt a dübörgésüket. Még csak egy borotvapengét sem vihettek magukkal.

Rámeredtem az egyik ágyra, a „koporsóra”, éveken át azon feküdtem. A kabinfalon ott látszott a bemetszés: G, B., a nevem kezdőbetűi és az évszám, 1913.

Azt hittem, ott bőgöm el magamat, hiszen – gyilkosságra készültem. Igaz, parancsra, de hát mégiscsak gyilkosságra.

A kadett leszólt:

– Torpedómester, mi lesz már? A *Cobra* sürget! Siessen! Nem lehetett mit tenni. A tölteteket a vízvonal alatt, a hajó oldalánál elhelyeztük.

A robbantózsinór mögöttünk kúszott, amikor visszafelé mentünk, a fedélzetre.

A kadett elé álltam:

– Jelentem, a parancsot végrehajtottam. A hajó robbantásra készen!

A kadett intézkedett:

– Gyújtózsinórt bekapcsolni! Minden ember csónakba száll!

Keményen, gyorsan eveztek a malik. Valóban, sietni kellett, minél inkább eltávolodni a barktól, hiszen lőszerrel volt tele. A távolból evezőcsapások hangzottak. Azok is siettek.

Amikor felmásztunk a romboló fedélzetére, megindult a *Cobra.*

Őszintén bevallom, Daniló, nem láttam a *Flamingó* robbanását. Nem volt erőm, hogy végignézzem. Lementem az olajos, bűzös, áporodott szagú kabinba, és ott Vártam, mi lesz majd kinn a tengeren.

Egyszerre csak megremegtünk, mintha telitalálat érte volna a rombolót.

Detonáció hangzott, majd kegyetlenül erős recsegés. Felrobbant a lőszer, és szétvált a hajófal, lehulltak, kettétörtek az árbocok, a keresztrudak. A *Flamingó* megszűnt létezni!

Hiába várta Della-Vella úr Génuában. Dehogyis gondolta volna, amikor beállítottam hozzá, hogy elköszönjek: én leszek az, aki felrobbantja!

Nem sejtettem, Daniló, hogy ez a sors vár rám, amikor utoljára végigmentem Génuában a kikötőparton, a Marinán, és visszanéztem, hogy még lássam a hajót. Mintha utánam intettek volna az árbocok, úgy éreztem akkor.

Hát így történt, így pusztult el, fiúk, a *Flamingó,* a legszebb és legjobb hajó, amit valaha láttam! Azóta sokszor eszembe jut az a ködös hajnal Pelagosa közelében és a *Cobra,* amikor felbukkant előtte a vitorlák kísérteties árnya…

Eddig tartott a torpedómester elbeszélése. Daniló bácsi átnyújtotta kezét az asztalon, és megszorította Gáspár Béla karját.

– Derék ember vagy, Béla. Soha ne kínozzad magadat. Katona vagy, másként nem tehettél! Se bún, se vétek nem terhel. Emberhalál nem történt. Ez is valami ebben a pokoli világban.

Már újból emelte poharát, amikor láttuk az arcán, hogy felfigyel, összenéztek a torpedómesterrel.

Kint, a mélyből, elhalt az utca zaja, az ének, a kiabálás és az osteriából a felhangzó gitárpengetés. Helyette, mintha vasakat dobáltak volna.

Daniló bácsi felpattant az asztal mellől, és az ablakhoz lépett. Jokkó utána. A torpedómester felállt. Csak én ültem tovább az asztalnál, és a *Flamingó* történetén merengtem.

Daniló bácsi megfordult, és intőleg szólt a torpedómesternek:

– Razzia! Nagy katonai járőr. Tengerészek, gyalogosok, rendőrök.

A torpedómester is kihajolt. Most már én is kinéztem. Odalent, mint valami egyenruhás hangyák, fegyveresek nyüzsögtek a „Két Napóleon” előtt.

Jokkó nagybácsija megcsóválta fejét.

– Az ilyesmi sehogyan sem jó. A császári polícia és a katonai kommandatúra nem szíveli, ha magyarok és horvátok egymással barátkoznak. Nem szabad, hogy itt találjanak, Béla!

A torpedómester bólintott:

– Így van, Daniló. Megyek. Majd az osteriában elvegyülök az emberek között.

Nyúlt a zsinóros sapka után. Zubbonyát összegombolta, a kaucsukgallért és a nyakkendőt megigazgatta. Menni készült.

Jokkó az előbb kiment, hogy megnézi, mi van odalent, de most sietve tört be a lakásba:

– Jönnek felfelé, emeletenként nézik végig a lakásokat!

A torpedómester idegesen szívta pipáját. Majd láttam, hogy kihúzza magát.

– Egye fene, ha itt találnak, hát találjanak! Barátok vagyunk, Daniló.

De Daniló bácsi nem engedett. Most tudtam meg, hogy Gomila – szervezet is. Vár, védelem, erő, ha – szemétdomb is.

– Gyertek ti is, Jokkó – intett a nagybácsi. Kirohantunk az ajtón, és Daniló bácsi után a padlástérbe másztunk fel.

– Csak szaporán, szaporán, fiúk! Mindig utánam!

A Gomila házainak tetején valójában nincs is padlás. Csak amolyan kis térség a gömbölyű cserépzsindelyek és a mennyezet között. Itt görnyedtünk egyik ház padlásáról át a másik ház padlására. A torpedómester szép egyenruhája percek alatt merő pókháló, korom, por lett. A miénk ugyanúgy.

Talán a negyedik padlásra értünk már, amikor Daniló bácsi kinézett a cserepek között. Hosszasan vizsgálódott.

– Rendben van, fiúk. Nem kell továbbmenni. A tér sarkán vagyunk, egy katonát sem látni. Lemehetünk.

Lakót sehol seni láttunk. Mindenki az utcán, a ház előtt álldogált. Meglepődve néztek ránk, de amikor meglátták Daniló bácsit, elmosolyodtak.

– Jó napot, kapitány úr. Talán bizony az égből jöttek? – szólt egy termetes mesterember.

– Egyenesen onnan – kacsintott a kapitány –, nehéz ám az út a felhők között!

Az emberek jót nevettek. Értették, miféle kirándulást tettünk. A kapu előtt szétváltunk. A torpedómester a kormányzói palota irányába sietett, mi ketten Jokkóval a Dóm szöglete mellett a Fiumara felé indultunk.

Amikor kiértünk a partra, ahol a trabaccolók és brazzerák zsúfolódnak, összenéztünk. Jó kaland volt, meg kell adni.

Ekkor már sötétedni kezdett. Feltűntek hosszú rúdjaikkal a Corso sarkán a lámpagyújtogatók. Jokkó a Nauticáig kisért. Ott elváltunk. De előbb megbeszéltük, hogy jövő vasárnap, ha elengednek, Zollerral és Jakab Lacival együtt a *Ragusa* giggjén vitorlás kirándulásra megyünk.

– És ne felejtsd el, hogy testvérek vagyunk – súgta a kerítésajtó előtt Jokkó. – Ha bántódás éri valamelyikünket, vendettára van jogunk!

– És kést cserélünk …

– Igen, kést cserélünk, ha újból találkozunk!

Mindenről beszámoltam Horváth Ferinek, még a testvéri fogadalmunkról is meg a torpedómester elbeszéléséről és menekülésünkről a padlástetőkön, de arról nem, hogy megtudtam, hogy” Daniló bácsinak szigete van valahol az Incoronata csoportban. De azt mégiscsak elmondtam, hogy vendettára van jogunk Jokkóval. Elvégre jó, ha valaki rajtam kívül is tudja, mi köt bennünket össze. Horváth Feri is helyesnek találta, hogy így tettünk. Nagy barátom szeme nyilván a meg-hatódástól csillogott, amikor ezt mondta:

– Jokkó nagyszerű cimbora, de a bátyja is az. Nem csalódhatunk bennük.

Hétfőn nagy esemény történt. Megint csak az a fránya Zoller hozta a hírt. Matematikaóra előtt történt, majd mindnyájan a tanteremben görnyedtünk a padokon. A hétfői órák mindig izgalmasak voltak: vasárnap ugyanis nem ment a tanulás. Ezúttal is bifláztuk a feladatokat, hiszen csőstül kaptuk a matematikaleckét.

Zoller mint a fergeteg robogott be a terembe.

– Hahó, fiúk! – kiáltotta. – Itt a legfrissebb hadijelentés: Angelo Zanetta akadémikus megvált a Nauticától, és – haditengerésznek jelentkezett!

Elmúlt tizennyolc éves, és joga volt az önkéntességhez.

Fellélegeztünk. A hét annak örömében telt el, hogy megszabadultunk egy olyan valakitől, akinek nem volt itt a helye. Padronénk Scarpa Paulo lett, egy igen derék végzős. Igaz, sokat nem törődött az asinellókkal; ha szabad ideje akadt, hát alanyok után szaladgált, de Zanetta után nyereség volt. ez a Scarpa, már csak azért is, mert egyszerre békesség szállt a szívekre. Ha valami kellett, Horváth Ferit kértük segítőnek á feladványoknál. A fordításokra ott volt Anton úr, Thegethoff-szakállas főaltisztünk, a legravaszabb mondatokat is könnyedén lefordította.

De azért megjegyezte:

– Fiaim, a *Zrínyin* az utolsó mali is többet tudott nálatok. Uamfia, hol jártatok ti iskolába? …

NEGYEDIK FEJEZET

Vitorlásút Cherso szigetére – Északi szélesség és keleti hosszúság – Vitorlás tanulmányok – A legegyszerűbb sebességmérés – Ködben – Egy mentőöv a vízen – A Mese-öböl – Bojnak, a polipvadász – Lau Laudon hozzánk csatlakozik – Viharban – Felfordulunk – A világítótorony – A toronyőr elbeszélése – A Petőfi tragédiája

Hát igen, így volt: a Zrínyinél nem akadt tökéletesebb hajó, mióta világ a világ! A legkitűnőbb tengerészek ezen a korvetten szolgáltak, és a *Zrínyi* volt az a hadi vitorlás, amelyik mindig és minden alkalommal a legnagyobb eredményeket érte el. így szólt a régi idők hajójáról Anton úr, és ebben az esetben mi sohasem mosolyogtunk a fiatalság szokásos hetykeségével. Valahogy éreztük, hogy az öreg tengerész helyében mi is így tennénk. Mert a *Zrínyi* azokhoz a legutolsó hadi egységekhez tartozott, amelyek még vitorlával szálltak tova az óceánokon, és akik rajta hajóztak, azok a tengerészet lovagkorának voltak utolsó élő tanúi. Anton úr ilyen tanú volt, és ha olykor túlzás is volt tőle, hogy egyre a *Zrínyit* emlegette, mi mégis áhítattal hallgattuk.

És áhítattal néztünk arra a két képre, amelyik ott függött Anton úr és hitvese ágya fölött. Abban az időben minden tisztes házaspár erődnek beillő ágyai fölött szentkép kellett hogy díszítse a szobát. Anton úréknál nem így volt. Ott egy nagyméretű kép a *Zrínyit* ábrázolta, amint horgonyon áll a pólai kikötőben, a másik kép pedig a fedélzeten, az úgynevezett parancsnoki battéria előtt készült, és a hajó tisztikara, valamint hajómesteri gárdája volt rajta látható. Ott ültek, álltak, ágyúhoz, mellvédhez támaszkodtak mindazok, akik Anton úr ifjúsága idején a háromárbocos *Zrínyi* korvettát a kínai vizekre irányították.

– Ez itten, jól nézzétek meg, a parancsnokom, Khythel Vladimir – mondta áhítattal Anton úr, amikor először eresztett be a családi szentélybe. – Fregattkapitány volt. Az első tiszt, itt a parancsnok mellett ül, Morelli sorhajóhadnagy …

Sorra vette a képen látható komoly tekintetű figurákat, majd rámutatott egyre, egy szakállas, de mégis fiatal, az árboc magasára meredő tisztisapkás tengerészre:

– Emez pedig én volnék saját személyemben. Akkor készült, amikor az ázsiai vizekre indultunk. Ma is elindulnék a *Zrínyivel,* ha élne és szólítana parancsnokom. Az volt ám az út, fiúk, vitorlával a tájfunban is! Mert egyet jegyezzetek meg: csak a vitorlás az igazi hajó, a többi csak utazási eszköz. Én még olyan vitorláson szolgáltam, amelyiknek főárbocán hadi lobogót lengetett a szél!

… Anton úr szavaira és a kikötőben békésen ringatózó korvetta képére gondoltam, amikor vasárnap reggel eloldoztuk a *Ragusa* oldala mellől a felvitorlázott gigget, a barkhajó mentőcsónakját.

Ha nem is a kínai vizekre és kifelé a távoli. óceánra induljunk, mint annak idején Anton úr a korvettán, de mégis vitorlás útra. Cherso szigete volt a cél, annak valamelyik elhagyott *Pole,* ahová majd a jó sors (vagy a kedvünk) kivet bennünket, összesen négyen voltunk a giggen. Jokkó mint parancsnok, továbbá Zoller, Jakab Laci és én.

Szevér és Sottomarina a bark fedélzetéről néztek utánunk. IV két tengerész is, a *Ragusa* is,

eltűntek a szemünk elől.

Szevér nem győzte figyelmeztetni öccsét:

– Jokkó, nagyon ügyeljetek. Különösen az őrhaj óknál és a nyílt vízen. Ha rossz a látás, forduljatok vissza! Megértetted?

Hát bizony, ami azt illeti, a látás rossz volt, sőt igen-igen rossz, de mi nem fordultunk vissza.

– Ilyen ködöt is régen pipáltam szeptember végén! – vigyorgott Jokkó, és beljebb húzta a vitorlakötelet. – Még az a jó, hogy innen szabad az út a nyílt víz felé, és nem a nagy kikötő mólóinál vagyunk. Onnan nehezen másznánk ki ilyen időben!

Zoll er felkuncogott:

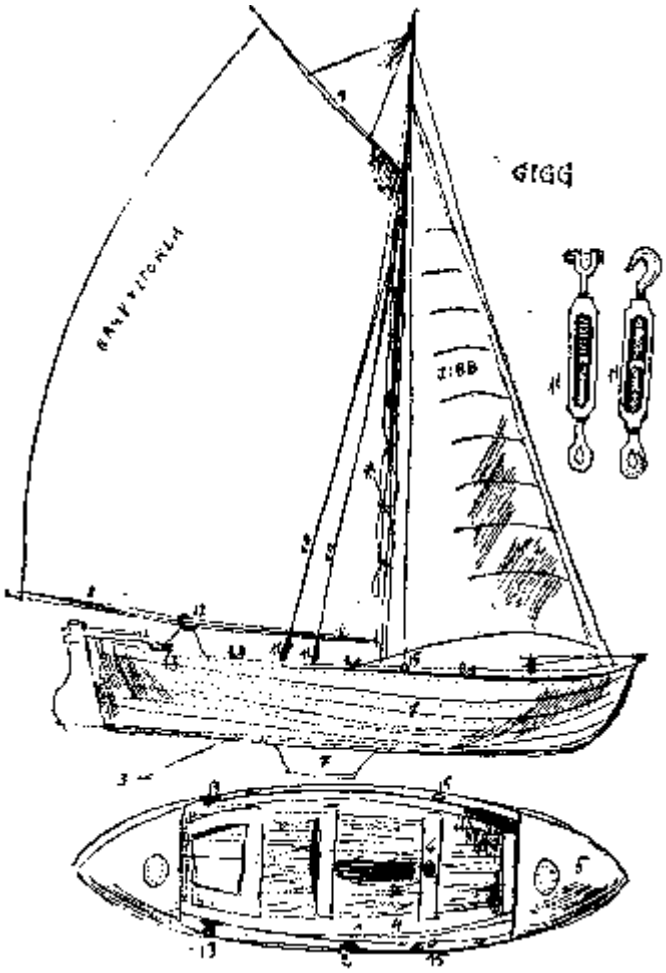
– Az lenne a mulatságos, ha most beleakadnánk egy tengeralattjáróba. Méghozzá az az *U 111*. bukkanna ki mellettünk!

Így derültünk az elinduláskor, ami igen érthető volt: mintha tejszerű anyagban, szag nélküli füstben úszott volna a fel vitorlázott gigg. Bármerre is tekintettünk – köd és egyre köd látszott, más jóformán semmi sem. Mint valami szellemhajó, mint úgy lehet azon az éjszakán a *Flamingó*, úsztunk mi a fehér vitorlákkal tova, ki a szabad vízre, Cherso felé.

Mint mondtam, Jokkó kezelte a kormányt, a nagyvitorla kötelét, Zoller kezében volt az orrvitorla kétágú behúzókötele. Jakab Laci és én voltunk a felváltást váró „tartalék”, vagy mint tengerésznyelven mondják: a soron következő „négyórás őrség”. Egyelőre nem volt más feladatunk, mint elheverni a gigg fenékdeszkáin, belebámulni a ködbe, figyelni a különös neszeket, hangokat, és egy kicsit, amúgy jóvérű gyerek módjára, ábrándozni. Például azokban a percekben többször szentül meg voltam győződve, hogy a *Zrínyi* korvetta halad velünk kifelé az öbölből – irány a kínai tenger! …

Pontosan észak-déli irányban haladtunk, vagyis a hajógyár került lassan mögénk északra. Az elérendő cél, Cherso-szigete valamerre délen, valamerre a köd ismeretlenségében rejtőzködött. De Jokkó pontosan tartotta az irányt, mert Szevértől elkérte a réztokban billegő kézi iránytűt, ami nélkül nem indulhattunk el a kirándulásra.

Ahogy az már egy öreg tengeri medvéhez illő, mondta Jokkó:



– Irány: északi szélesség 44° 36 8” és 45°* 10 38” keleti hosszúság 14° 3 10” és a 14° 50 5” között. Ide kell eljutni! Vitorlamester, feszítse meg jobban a jibbet!

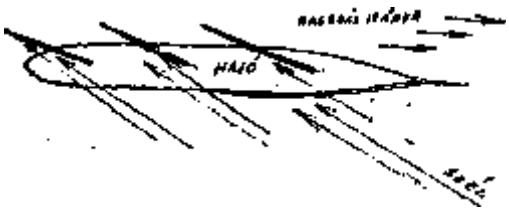
Zoller meghúzta az orrvitorlakötelet, és hogy feszesebben tartson, rátekerte az egyik bikára.

– Parancsára, kapitány úr – bólintott komolyan Zoller. – Behúztam.

Feltételezem, hogy még tudjátok, még emlékeztek a földrajzóráról az „északi szélességre” és a „keleti hosszúságra”. De akik nem emlékeznek, azok vegyék elő a földgömböt (vagy a világatlaszt), és keressék meg a fenti irányadatot. A földgömböt két részre osztja az egyenlítő: az északi és a déli féltekére. így természetes, hogy az egyenlítővel párhuzamosan húzott szélességi vonalak is két csoportra oszlanak, az északi és a déli félteke szélességi vonalaira. A szélességi vonalakat, hogy négyzetes szektorokra oszthassuk be a. földet, rájuk merőleges, vagyis hosszúsági vonalak metszik. Ezek is két csoportból állnak, nyugati és keleti hosszúságból. Mind keletre, mind nyugatra 180-180 fokra osztódik a térkép. A hosszúságot a London melletti Greenwichtol számítjuk. Itt van a 0 fok. Persze a fokok még mindig nem adják meg a lehető legpontosabban a tengeren vagy a szárazföldön keresett célt. Ezért a fokokat is felosztották a szakemberek ívpercekre (’) és ívmásodpercekre („). Aki még így sem tud megtalálni valamit az óceánok vízsivatagában – az menjen autóbuszsofőrnek!

Tehát mi az északi szélesség és a keleti hosszúság között Cherso felé haladtunk a giggel, a *Ragusa II* jelzőtáblával ellátott, felvitorlázott mentőcsónakkal. Ahogy így belenézek a múltamba, és magam elé idézem utunkat, látom jól – bár feneketlen ködben úszik – a derék kis bárkát, a *Ragu sa IL* nevű gigget. Takaros szerszám volt, esküszöm, méltó az anyahajóhoz, a *Ragusa* barkhoz! Megkísérlem ide rajzolni, hogy lássátok, milyen is a tengeri, máig is használatban levő, Vitorlázásra is alkalmas gigg. Építése palánkos (1), a bókonyok (2) igen

erős kilre (3) feszülnek és a bordákkal együtt (4) a legerősebb hullámütésektől is biztosítják a csónakot. Hogy a hullámok ne vágjanak be könnyen, az orrnál (5) hullámvédő és fedett rész is van. Az első harmadnál, a csónakpadon (6) erősítették be” egészen a kilig beszorítva az árbocot, és itt van rögzítve a nagyméretű schwertszekrény is (7), ami valósággal szíve a vitorlásnak. A schwert (a világ minden hajósa így hívja, csak mi találtuk ki, hogy a neve „súlyzó”, holott nem is az), tehát a schwert nélkül vitorlázni nem lehet! Ez a vaslemez egyáltalán nem azért lóg a vízbe a kii közepéről, hogy a felfordulástól óvja a vitorlásokat. Ezt csak a laikusok hiszik. A schwertnek más a hivatása, mégpedig az, hogy minél inkább szélirányba tartsa és az elcsúszástól, oldalozástól óvja a vitorlást. Mert bizony így van, a két ellentétes erő, a széltől nyomott vitorlák és a vaslapra ráfeszülő víz nyomása (és hát maga a hajóforma is) azt idézi elő, hogy a csónak előrehalad, sőt annál inkább szembe a széllel, minél mélyebben van a schwert, és minél erősebb szögben éri a vitorlákat az egyenletes erővel fújó szél. Pontosan ezt tapasztalhatjátok, ha egy citrommagot két ujjátokkal összeszoríttok: a mag nem hátracsúszik, hanem – a két ellentétes erő nyomására – előre, vagyis a szél irányába! Aki mindezt nem tudja, az joggal elcsodálkozik, amikor azt látja, hogy északkeleti szélben a vitorlás északkeletnek halad.



Mi például délnek haladtunk, és a szél is déli volt. Persze gyenge szél, de mégis szél, és így a csónak orránál bugyborékolt, a kormánynál fodrot vetett a víz.

Jokkó előrefigyelt, mint az jó parancsnokhoz illő.

– A li-oldalon valami közeledik, vigyázzunk!

Szerencsére nem volt más, mint egy nagy csomó kormorán (halászmadár), azok lubickoltak, fürödtek, reggeliztek a mindent eltakaró ködben. Annál inkább meglepődtek, és rebbentek tova riadtan, amikor a zajtalanul közeledő gigg egyszerre közöttük termett.

Igen, li-oldalról (lee-oldalról) vettük észre őket, ami annyit jelent, hogy a gigg szélmentes oldalán tűntek fel. A szél felőli oldalt a vitorlázók luv- (szél-) oldalnak hívják. A hajósember (legyen az tengerész vagy egyszerű édesvízi vitorlázó) sohase azt mondja, hogy jobb oldal vagy bal oldal, hanem vagy szél felőli oldalt vagy széloldalt említ, vagy pedig a kormányállással kapcsolatos meghatározással él: backbord, steuerbord (fedélzeti oldal, kormányoldal) azaz – jobb és bal.

Ebben az esetben mi a luv-oldalt a steuerbordon kaptuk, vagyis jobbról. Onnan jött a szél, abból az irányból feszült meg a *Ragusa II.* nagyvitorlája és háromszögletű orrvitorlája, vagyis a jibb (dzsib). A nagy vitorlát az alsó rúd (8), amit búmnak hívnak, és a felső rúd (9), amit gaffnak neveznek, fogja össze. A nagy vitorlát, mint látjátok, szép sorjában lefüggő zsinegek „díszítik”, ezek a reffelők, vagyis kurtítok, amikor viharos a szél, és csökkenteni kell a vitorlafelületet, különben szakadna minden. Az árbocot a vantenek rögzítik és a spannerek (10-11) feszítik a palánkokhoz. A kötelek csigákon (12) keresztül futnak, és a bikákkal (13) erősítődnek le. A nagy vitorlát fűzőzsineg (14) erősíti az árbochoz, és az orrvitorlakötelet őzni nevű karika (15) tartja megfelelő távolságban a hajóhoz és a szélhez.

A távolból kutyaugatást, harangszót, evezőcsapásokat, olykor emberi hangokat és egy hajógép egyhangú dohogását lehetett hallani. De ahogy távolodtunk, úgy tűnt el mögöttünk minden neszezése annak, hogy érezzük: városból jöttünk…

Inkább valami különös érzés szállt a szívünkre, úgy lehet: félelem, ijedelem, gyávaság vagy ilyesféle, mert egyszerre csak észrevettem, Zoller is, Jakab Laci is, akik pedig kezdetben

bőven mókáztak az „űrhajózáson”, elhallgatott. Mind a ketten, sőt velem együtt mind a hárman szívszorongva azt figyeltük, mikor látunk meg végre valamit, ami tudatja velünk, hogy oszlik a köd.

A legkisebb hang megijesztett, s egyre az volt az érzésünk, mint azt később bevallottuk – hogy belénk szalad egy hajó, vagy aknába ütközünk.

Jokkó mindebből egyelőre semmit sem vett észre, ő csak figyelt, komolyan kémlelte és fülelte a ködfal titkait, vagy öreg hajóshoz illően buzdításul mondott valamit.

– Tíz-tizenegy tengeri mérföld az út, csak oda találunk. De gondoljátok el, mit élhettek át néhány éve Shackletonék, amikor hajótörés után a délsarki Elefánt-szigetekről, nyitott csónakban, háborgó jeges tengeren eljutottak Dél-Georgia partjaira! A távolság ezerötszáz kilométer volt! Nyitott csónakban – húszfokos hidegben! Olyan szélvészben, hogy naponta a felvitorlázott csónak 130-140 kilométert is megtett!

De hát az Shackleton volt, nem pedig kezdő nautikusok, akik életükben először ültek vitorlás csónakban, háborús időkben, közel az aknazárhoz, egyre a titokzatos MAS-hajókra gondolva – szörnyű, mindent beborító ködben!

– És honnan tudták, hogy milyen sebességgel haladnak? – kérdezte Jakab Laci, aki először emberelte meg magát. – Ne mondd, hogy kidobták a loggot, és úgy mérték a megtett utat; homokórával, zsinórral – húszfokos hidegben!? Én ezt nem hiszem el.

Erre már elnevettük magunkat. Jokkó ugyanígy:

– Nem tudom, mivel és hogyan mértek, lehet, hogy logg nem is volt velük. Hajótöréskor a tengerész nem mindig viszi magával a loggot. De lehet, hogy valamelyiküknél óra volt, mondjuk Shackletonnál.

Jakab Laci újból tamáskodott:

– Azzal ugyan sokra mentek, ha nem volt velük zsineg! Jokkó bólintott:

– Sokra bizony. Mindjárt mondom, mennyire mehettek. Ezzel benyúlt a zubbonyába, s a matrózblúz rejtélyes

zsebeiből előhúzott egy ezüstfedelű zsebórát.

Az óra elég nagy volt, elég régi, de járt, és hogy ne szabaduljon el Jokkótól, hát vastagra fonott hálózsineg horgonyozta a zseb mélyére.

„ – Andrea – szólt hozzám Jokkó. – Ezt a pálcikát akkor dobd be a vízbe a luv-oldalon, ha szólok. Ezzel a fenékről felszedett egy fadarabkát, és átadta.

– Most – intett csakhamar, és a ködtől fátyolos vizet nézte, majd az órára pillantott. – Elég lassan haladunk, óránként öt kilométerrel!

Ezzel – némi felsőbbséggel – visszatette a zsebórát, és újból a távolba kémlelt. Arcára rá volt írva: no, híres nautikusok, még ezt sem tudjátok? …

Meglepődtünk. Ilyen egyszerűen is lehet számítani a hajó sebességét?

– Mint számítottad ki, Jokkó? – kértük barátunkat, aki végül is újból elővette a dupla fedelű óraszörnyeteget.

– Figyeljetek, így …

SEBESSÉGMÉRÉS, AHOGY JOKKÓ TANÍTOTTA

Akár csónakkal, akár hajóval is megtehetitek, ha tudjátok a hajó hosszúságát. A mérés úgy történik, hogy – mint az előbb Andrea tette – a hajó orránál merőlegesen ledobunk egy fadarabkát vagy papírgömbölyeget, ügyelve arra, hogy a hajótest magához ne szívja. Most már csak annyi a teendő, hogy az órán leolvassuk, mikor ér a fadarab vagy papírgombóc a hajó tatjáig. A megtett távolság és az idő szorzata adja a hajó sebességét. Igaz-e, milyen egyszerű valami ez így! Na, nem azt mondom, hogy olyan pontos, mintha loggal mérnénk, de hozzávetőlegesen megkapjuk a feleletet arra a kérdésre, vajon milyen sebességgel is haladunk.

A legtöbb ember nem is sejti, amikor csónakázik vagy vitorlázik, mennyire könnyű

megállapítani a sebességet, csak éppen a hajó pontos hosszát kell tudni.

Két táblázatot állítunk össze, hogy múljék az idő, hiszen úgyse látunk semmit ebben a rettenetes ködben. Az „A” táblázat a hajó óránkénti sebességét mutatja kilométerekben. (Ha jó hajósok vagytok, úgy számítsátok át tengeri mérföldre.) A „B” táblázat azt mutatja, hogy a hajó hány perc alatt tesz meg egy kilométert. Az „A” táblázaton megnézzük a hajó hosszának megfelelő függélyes oszlopot, a vízszintes sorokban a lemért másodperceket, és a kettő találkozásánál találjátok azt a számot, amelyik feleletet ad arra, hogy a hajó óránként milyen sebességgel halad.

Kövér barátunk, Zoller, aki jó és lelkes matematikus volt, otí helyben – egyik kezében az orrvitorlakötéllel – megcsinálta a két számítás képletét is.

Az „A” számításnál ez a képlet:

Sebesség/óra =

$$\frac{= Hajóhossz \times 3600}{\text{mp}}$$

A „B” számításnál pedig ennél valamivel ravaszabb:

Idő percben =

$$\frac{\frac{hajóhossz}{mp \times 1000}}{60}$$

Adok egy példát is a „B” számításhoz. A kikötő öreg mólójától Perluccáig tegyük fel, hogy 13 kilométer utat teszünk meg a *Nautica kuterjével.* A kutter hosszúsága nyolc és fél méter. A kutter ebben az esetben hosszúságát 7 másodperc alatt futja be. Tehát 14 X 13 =18 perc =3 ra.

„A” táblázat, vagyis felelet a hajó kilométer-sebességére

Mp.	Hajóhossz méterben												
	4,—	4,5	5,—	5,5	6,—	6,5	7,—	7,5	8,—	8,5	9,—	9,5	10 m
1	14,4	16,2	18,–	19,8	21,6	24,4	25,2	27,–	28,8	30,6	32,4	34,2	36,—
2	7,2	8,1	9,–	9,9	10,8	11,7	12,6	13,5	14,4	15,3	16,2	17,1	18,—
3	4,8	5,4	6,–	6,6	7,2	7,8	8,4	9,–	9,6	10,2	10,8	11,4	12,—
4	3,6	4,1	4,5	5,–	5,4	5,8	6,3	6,8	7,2	7,7	8,1	8,6	9,—
5	2,9	3,2	5,6	4,–	4,3	4,7	5,–	5,4	5,8	6,1	6,5	6,8	7,2
6	2,4	2,7	3,–	3,3	3,6	3,9	4,2	4,5	4,8	5,1	5,4	5,7	6,—
7	2,1	2,3	2,6	2,8	3,1	3,3	3,6	3,9	4,1	4,4	4,6	4,9	5,1
8	1,8	2,–	2,3	2,5	2,7	2,9	3,2	3,4	3,6	3,8	4,–	4,3	4,5
9	1,6	1,8	2,–	2,2	2,4	2,6	2,8	3,–	3,2	3,4	3,6	3,8	4,0
10	1,4	1,6	1,8	2,–	2,2	2,3	2,5	2,7	2,9	3,1	3,2	3,4	3,6
11	1,3	1,5	1,6	1,8	2,–	2,1	2,3	2,5	2,6	2,8	2,9	3,1	3,3
12	1,2	1,4	1,5	1,7	1,8	2,–	2,1	2,3	2,4	2,6	2,7	2,9	2,8
13	1,1	1,2	1,4	1,5	1,7	1,8	1,9	2,–	2,2	2,4	2,5	2,6	2,6
14	1,–	1,1	1,3	1,4	1,5	1,7	1,8	1,9	2,1	2,2	2,3	2,4	2,4
15	0,9	1,–	1,2	2,3	1,4	1,6	1,7	1,8	1,9	2,–	2,2	2,3	2,2

– Éljen! – kiáltotta Jakab Laci. – Most ezentúl így is mérünk. Hol tanultad, Jokkó, ezt az egyszerű két számítást?

Jokkó mosolygott:

– Daniló bácsitól. Andrea ismeri, a nagybátyám.

„B" táblázat, vagyis felelet: egy kilométert hány perc alatt fut le a hajó:

Mp.	Hajóhossz méterben												
	4,-	4,5	5,-	5,5	6,-	6,5	7,-	7,5	8,-	8,5	9,0	9,5	10 m
1	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2
2	8	7	7	6	6	5	5	4	4	4	4	4	3
3	13	11	10	9	8	8	7	7	6	6	6	5	5
4	15	15	13	12	11	10	10	9	8	8	7	7	7
5	21	19	16	15	14	13	12	11	10	10	9	9	8
6	25	22	20	18	17	15	14	13	12	12	11	11	10
7	29	26	23	21	19	18	16	16	15	14	13	12	12
8	33	29	27	24	22	21	19	18	17	16	14	14	13
9	37	33	30	27	25	23	21	20	19	18	17	16	15
10	41	37	33	30	28	25	24	22	21	20	19	18	17
11	46	41	40	33	31	28	26	24	23	22	20	19	18
12	50	44	43	36	33	31	28	27	25	24	22	20	20
13	54	48	47	39	35	33	31	29	27	25	25	23	22
14	58	52	50	42	39	36	33	31	29	27	26	25	23
15	63	56	53	45	41	38	36	33	31	29	28	26	25

Mindenki úgy mondja, hogy ő a legkitűnőbb tengerész Fiúmétól egészen Cattaróig. Tengerész és tudós egy személyben.

Zoller vigyorgott:

– Hát ha még a *Zrínyin* szolgált volna! Mint Anton úr. Akkor lenne csak nagy tengerész! …

Egyszeriben jókedvünk támadt. Már nem ülte lelkünket a félelem, az ismeretlentől való rettegés. A hajós sohasem tudja, mi várja őt a távolban, és minek néz elébe, ha elindul ismeretlen vizek felé. Mi most így voltunk a sűrű, anyagszerű ködben: hajóztunk előre az ismeretlen felé … Felemlegettük a „nagyok" útjait: Amundsent, amikor a parányi *Gjöa* hajóval megtalálta az Északnyugati átjárót… Nansent, aki a Framot befagyasztotta a jégbe, és úgy vitette tovább a Jegestengeren … Magellánt, aki elsőnek hajózta körül a földet, és olyan vizeken járt, ahol európai ember előtte soha … és Jack Londont, a *Snark* fedélzetén, az első sportvitorlázót, aki Hawaiiból keresztülszelte a passzátövet a Marquesas-szigetekig.

Lassan a köd is felengedett. Aranyszínű fényben úszott a gigg. Még nem láttunk el a távolba, de a sugarak áttörtek, és különös, valóban mesébe illő fényben haladtunk tova.

Hirtelen egymásra meredtünk. Jokkó félrerántotta a kormányt.

Valami nekiütődött a schwerthez!

Majd hallottuk, hogy az a valami végigkaparja a *Ragusa II.* kiljét, és a kormánylapátnak vágódik.

Utána nagyot bugyborékolt a víz, és a lapát mögött kibukkant egy – mentőöv!

Már azt hittük, hogy tengeralattjáró periszkópja vagy fedélzeti építménye.

Megkönnyebbülve lélegeztünk fel.

– Az anyád … – nyögte a kövér Zoller. – Úgy éreztem… Jokkó az ülések alá erősített evezők mellől felragadta a csáklyát, és még idejében lendítette a mentőöv után.

– Se az utcán, se a tengeren ne hagyj el semmit – nevetett a hajósinas. – Ki tudja, mire lesz jó. De nézzük, honnan került alánk.

A kék-fehér színű, parafával tömött mentőövet nagy betűkkel díszítette: „S. M. S. Laudon."

Tehát arról a rombolóról van szó, amelyik a múltkorában a Farasina-csatornában felrobbant.

Amikor először mentem ki a hajógyárba, akkor láttam több tengerészt a szerencsétlenül járt hadihajóról a „Cardiff House" előtt. Vajon ki kapaszkodhatott a körzsinegekbe, vagy ki igyekezett magára ölteni ezt a mentőövet a *Laudon* legénységéből?

– Az is lehet, hogy a robbanáskor egyszerűen a tengerbe esett, és senki nem is nyúlt hozzá – fölényeskedett Jakab Laci.

– Lehet – bólintott Jokkó –, mindenesetre nekünk kitűnő hadizsákmány, mert valójában szabályellenesen hajóztunk eddig. Nyílt vízre a csónak is csak mentőövvel haladhat. Ezt írja elő a szabályzat. Mi mentőöv nélkül indultunk, most már az is van.

A szél egyre erősödött, és a köd is eloszlóban volt. Most ttíár elővettük a távcsövet, hogy körülnézzünk, merre is járunk. Nincsen nagyszerűbb szerszám, mint az igazi, jó negyvenszeres tengerésztávcső. (Remélem, tudjátok, mi a különbség távcső és látcső között.) A szárazföldi patkány képtelen elhinni, hogyan is lehet egyensúlyban pontosan a célra irányítva (hozzá még az imbolygó hajón, a lengő árbocról) nyugodtan tartani egy ilyen rúdszerű készítményt. Pedig lehet. Ismertem kapitányokat, akik a legkitűnőbb Zeiss, Back-Cassel látcsőkészítményeket megvetően félretették, mert többre értékelték a méteresre kihúzható távcsövet. És ezt nem csökevényes ragaszkodásból, maradiságból tették, hanem valóban azért, mert a távcső többet ér a látcsőnél! Nagyobb a látómezeje, és közelebb hozza a célba vett tárgyakat vagy tájat, alakot. És hát „tengerésszerűbb” is, valljuk be, fiúk.

Mi ilyen negyvenszeres, nagy látómezejű távcsővel szórakoztunk kirándulásunk első órájában. A *Ragusa* kellékei közé tartozott a távcső, de az már más kérdés volt, Szevérnek volt-e tudomása arról, hogy ez a remek, sárgarézből készült és bőrborítású távcső nem a *Ragusa* kormányhátában pihen, hanem a *Ragusa II.* utasainál vándorol kézről kézre. Ezt a kérdést némi homály fedte, mert amikor megkérdeztük Jokkót, vajon Szevér szívesen adta-e az útra a távcsövet, megvonta a vállát, és ilyesfélét mondott: már nem is emlékszem … És ezzel igyekezett más témát választani.

De hát tény, hogy velünk volt a távcső, és mi éltünk az alkalommal. Különös tüneményben részesültünk: valósággal a határára kerültünk a ködnek. Keleti irányba, Veglia szigete felé már elláttunk, pedig jóval messzebb volt, mint a nyugati, a voloscai és lauranai partok.

Nyugati irányba csak méterekre láttunk! A tenger így is megtréfálja ám a hullámok vándorait.

Jokkó keletre mutatott:

– Nézzétek azt a sziklaszigetet, az a Gallon. Nincs azon egy szál fű sem, de annál több madár él rajta. Mi így hívjuk: halászkák szigete. Ezer és ezer halászmadár él rajta, meg időnként egy ember… nem is sejtitek, kicsoda! Pedig a ti tanárotok, a halak, a csigák és a tengeri madarak tudósa. Sokszor látjuk mi, amikor ott mászkál a Gallon szirtjein. Ezért is hívjuk őt Signor Gallonnak.

Megnéztük jól a sziklaszigetet, Garády Viktor bácsi, a természetrajz tanárának és a fiumei biológiai intézet igazgatójának kedvenc megfigyelőhelyét. Nemegyszer hivatkozott a Gallonra, de azt csak most tudtuk meg, hogy a kitűnő tudóst Signor Gallonnak hívják a hajósok.

A közelünkben mind hallhatóbban olyasféle zaj támadt, mint amikor több ember fürdik, fejest ugrik, vízipólólabdát hajszol.

Ezzel egy időben sirálytestű madarak váltak ki a ködből, és szálltak nyújtott nyakkal, felvijjogva, de pontosan a hullámok felett.

Jokkó erre is, a zajra is tudott feleletet adni:

– Delfinek. Azok lubickolnak. Űzik a scombrikat, azok meg a szardellákat. A madarak, kell hogy tudjátok, a hajósok vészmadarai. Könnyű őket megismerni, mindig a víz felett szállnak, láttátok, hogy a farkuk tolla súrolja a hullámokat. Amerre a delfin jár, arra száll a vészmadár is, mert ott találja legkedvesebb táplálékát, a szardellát.

Elismeréssel néztek évfolyamtársaim Jokkóra. A kövér Zoller és Jakab tőlem már több mindent hallott a *Ragusa* bark matrózinasáról, most azután valóban láthatták, hogy az egyszerű tengerészfiú igen jó eszű, kitűnő megfigyelő. Ilyenkor úgy ültem az árboc tövében, mint aki feltalálta a spanyolviaszt: no, látjátok, micsoda kiváló barátom is van nekem, aki

nemcsak igazi hajósinas, hanem egyenes leszármazottja a vad, valamikor rettegett vízi népnek, az uszkokoknak!

Lassan-lassan nyugatnak is elvonult a köd, és kibontakoztak a voloscai partok, majd egyre inkább Cherso szigetének meredek bálnaháta is.

– Oda tartunk – mutatott előre Jokkó –, amott van a Vinodol-öböl, ott kötünk ki.

Ekkor már tintakék volt a tenger, ragyogott a nap, és az egyre erősödő szél tarajosra borzolta a hullámokat.

A partok közelében egy romboló haladt a kikötő irányában. A távcső elárulta a nevét: *S. M. S. Panther.* A Gallon előtt brazzerák imbolyogtak a hullámokon.

Különben eléggé néma volt a táj, vasárnap és utolsó hetei a nagy háborúnak.

Száz-százötven méterre tőlünk a delfinek csoportja lubickolt a hullámok között. Nem ok nélkül hívják a tengeri népek a delfint a tenger bohócának.

Valóban az: egyre csak azt mondod, hogy ahányan vannak, annyian ugranak ki a vízből, vagy vetik egyik hullámról a másikra magukat, valóságos jókedvvel, mókás igyekezettel, tréfás lelkesedéssel. Hol felettük, hol mellettük ott surrantak el a vészmadarak, és rikoltva, mohó éhséggel kaptak egy-egy ezüsttestű hal, a szardella után.

Mi tagadás, nyilván a falatozás látványától, Zoller megéhezett. Messze volt már a sietve bekapott reggeli, és kövér cimboránk megjegyezte:

– Fiúk, rossz sejtelmeim vannak. Egyáltalában: hol, mikor, mit, miből eszünk majd?! Ki gondolt arra, hogy emberek vagyunk, ráadásul tengerészek, és így semmi, de semmi közünk a mezők liliomához? Ki gondolt erre? Harsogó kacaj fogadta Zoller kifakadását. Egyszerre, mintha gombnyomásra történne, még három gyomor kezdett korogni.

Jokkó a kormánypad alá nyúlt, és előhúzott onnan egy bográcsot.

– Ebben sütjük meg a Vinodol-öbölben a halakat és a kalamarettiket.

– Igen ám, de a halakat és a kalamarettiket ki kell fogni, vagy nem? – nyöszörgött Zoller.

– Ahogy mondod, úgy igaz – bólintott Jokkó, és ezzel előhúzott egy bőrzsákot. – Itt azért találunk olyasmit, amit kifogás és sütés nélkül is ehetünk.

Ezzel belemarkolt a zsákba, és a kormánypadra kezdte üríteni tartalmát.

Először nagy kopogással kiszóródott egy csomó cvibak. Az ám, ti már nem tudjátok, mi is az a cvibak! Az első világháború végéig a cvibak volt minden katona és tengerész életének megrontója. Legalábbis így hitték az akkori katonák és tengerészek. Négyszögletes, tenyérnyi nagyságú, egy centi vastag, likacsos kétszersült jellegű ennivaló volt a cvibak, a tengerészek

szomorúsága. Valójában igen jóízű valami, de hát kemény, mint a kő, vagy annál is keményebb. Különböző bevett fogások voltak a puhítására: madzagra kötni, és félórán át a tenger hullámaiba lógatni, vagy pedig esős időben kitenni a fedélzetre. Egyesek szerint, ha cvibakot dobtak a hajót követő cápának, és az bekapta, néhány perc múlva felfordult. De ettől függetlenül: mi igen szerettük ezt az időt és vihart álló pótkenyeret. Papírba téve porrá törtük, és úgy majszoltuk, mint a cukrot… de hát a fogaink is bírták a cvibak elleni harcot.

így érthető, hogy örömmel fogadtuk a zsák tartalmát.

– Éljen! – kiáltotta Zoller, és egyszerre három darabot is markába kapott. – Megmenekülünk az éhség szenvedéseitől, és nem kell sorsot húzni, kit együnk meg!

A cvibak után a bőrzsák egy csomó fügét, puhára főtt gesztenyét és mazsolát szórt elénk. Előkerült egy butykös is – valódi újbor, fiumei cukorédes aszú kotyogott benne. Olyan tízórait csaptunk ott a gigg kormánypadján, hogy utána a világot bearanyozva láttuk.

És így is volt: aranyba vonva fénylett minden! Élesen tűzött ekkor már a nap, izzóan pörköltek à sugarak. Csak a tuniszi partokon, a vörös-tengeri Aden kikötőjében és az Adrián tud oly veszettül égetni a napsugár, mint azon a napon, a köd elvonulását követő órában.

Messze tájakat bejárt tengerészek állítják, hogy így van, és igazat kell adnom nekik: agy lágyító forrósággal csapott le az égből a tüzes napsugár.

Egy hajó jött velünk szembe, és amikor elhaladt a közelünkben, meglengettük sapkánkat: a *Klotild* volt, fedélzetén Celligói kapitánnyal! Az öreg ott ült a kormánykerék mellett. Csak éppen felpislogott, nagy nehezen a sapkájához bökött egyik ujjával, ennyi volt a válasz viharos köszöntésünkre. Nem valami sokra értékelt a fiumei kikötő zordon vándora négy hurrázó legénykét és egy felvitorlázott gigget.

– Fogadok, hogy szüreten volt a véri zsivány – nézett a *Klotild* után Jokkó. – Jól leitta magát, azért nem mer mozdulni, ráadásul tele van a kabin hordókkal! Minden hajós tudja a tengerparton, mit kell felmutatni, ha szélcsend idején eléje kerül a *Klotild,* és jól jönne a vontatás. Tele kishordót, és akkor Celligói papa készségesen átdobja a vontatókötelet!

A távcső mind közelebb hozta Cherso szigetét, a meredek partokat, a kopár kecskelegelőket, a Trebiancsics hegy tetején épített ütegállásokat. Farasina városka tornyait, a még zöldellő szőlők négyszögletes, kőfallal védett szabályos kockáit.

– Amott a Vinodol-öböl, ott lehorgonyzunk – intett előre Jokkó. – Visszafelé a bal oldali őrség veszi át a szolgálatot, úgy készüljetek.

A bal oldali őrség mi voltunk Jakab Lacival kettesben. A jobb oldali Jokkó és Zoller. Backbord- és steuerbord-őrség, így van ez már réges-régen a vitorlás hajókon, úgy lehet, legalább Nelson óta. Akik a hajó jobb oldalán feküsznek a kabinokban, adják az első őrséget, vagyis a teljes fedélzeti szolgálatot, a másodikat a bal oldaliak. Felváltva négyóránként. Elméletileg. Igazában, ha kell, viharban, sérülés esetén, bizonytalan időben vagy körülmények között negyvennyolc óráig, vagy annál tovább is. Tudjuk, hogy egyszer a híres amerikai klipper, a *Red Jacket* tájfunba került a Sárga-tengeren. Való, hogy legénysége és tisztjei öt napon át egy percre sem pihentek le. Nem is pihenhettek, hiszen a borzalmas orkánban a *Red Jacket* hol a víz alatt, hol a víz felett, ég és föld között zuhant, esett, száguldott, tépődött, de – végül is megmaradt. Csodájára járt akkor mindenki a bostoni kikötőben, hogy megnézze azt a valamit, amit azelőtt *Red Jacket*-nek hívtak, és ami mégis úszott, huszonhat megmaradt emberével együtt!. . .

Jól megdöntve a széltől, hófehér tarajokat túrva a kék habokban, most már valósággal rohant a feltáruló öböl felé a *Ragusa 11*.

Jokkó az eget kémlelte.

– A köd valami nem jót jelentett. Ez a fokozódó szél sem biztató. Iránya déli, mint a sirokkóé, de még eddig nem sirokkó. És a nap úgy tűz, mintha sirokkó közeledne …

Nyílegyenesen haladtunk az öböl felé. Szélesen kitárult a bejáró, valósággal hívogatott minket. Az öböl szélén kisebb szirtek emelkedtek ki a vízből, de a szirtek mögött föveny volt,

ritka látvány Cherso sziget meredek partvonulatán. A szirteken kormoránok (károkatonák) és vészmadarak sütkéreztek, szárították szárnyaikat. Hej, micsoda sivalkodás, rikácsolás támadt, amikor felkavarodtak e vészmadarak, a kormoránok serege pedig belevetette magát a hullámok közé!

– Szerencsés utat, gyerekek – intett a madarak után Zoller. – Bocsánat a zavarásért, de vasárnap van, és kedvünk támadt idejönni!

Döngve csapódtak a szirtekhez a hullámok, s mint a csikó, felemelkedett a gigg, de a következő percben már sima vízen úsztunk a parti föveny felé. Itt már olyan átlátszó volt a tenger, hogy akár óriási akváriumnak hihettük az elénk táruló látványt.

Minden, de minden úszó, lebegő, a feneken pihenő, élő és mozgó lényt vagy tárgyat kivettünk.

Méteres macskacápák imbolyogtak el a csónak alatt. Papagájhalak raja surrant tova a szirtek védelme felé Az ulva nevű vízinövényekhez ösztövér csikóhalak tömege tapadt. Mint a sakkbábuk lova, olyan a csikóhal. Violaszínű tengeri sünök, zöld, fehér, piros kígyókarú csillagok, kék színű tengeri rákok mászkáltak az öböl fenekén. A kövekhez aktiniák és csodás virághoz hasonlító csöves állatok tapadtak. Opál-fényű szépiák és narancssárga polipok úsztak el a közelünkből. Ezer és ezer bíboros, azúrkék halacska iramodott tova, ahogy közéjük surrant a gigg. Szivacsállatok, madrapórák, tubipórák, valóságos virágoskertté varázsolták az öböl mélyét.

Csak tátottuk a szánkat, és bámultunk.

Ilyen helyen még nem jártunk, ilyesmit még nem láttunk.

Vernétől tudtuk, hogy a tengeri öblök néhol csodásak. Mesébe illők.

Hát ilyen mesébe illő öböl volt a chersói Vinodol-öböl.

Ha a Gallon neve Halászkák szigete, úgy hívjuk mi ezentúl emlékeink között majd ezt az öblöt – Mese-öbölnek.

– A *Ragusa* háromárbocos egész legénysége nevében elfogadom – mosolygott Jokkó. – Mától kezdve Mese-öbölnek hívjuk, és a térképre is bejegyezzük.

Zoller és Jakab Laci ugrott ki elsőnek a homokos partra.

– Hurrá, tengerészek, partot értünk egyévi szörnyű hány ódás után! – lelkesedett a kövér Zoller, és úgy nekiiramodott a partnak, hogy ilyesmit tulajdon édesanyja se láthatott tőle.

Jakab egymás után dobta le magáról a vastag posztónadrágot, a tengerészblúzt és a trikót.

– Várjatok, cápák, mindjárt nálatok leszek! – kiáltotta Jakab Laci, és amúgy születési mezben bevágta magát a csikóhalak, a zöldellő ulvák, az aktiniák közé.

Jokkóval lehúztuk és összetekertük a nagy vitorlát, az orrvitorlát, s ahogy a hajókon illő, rendbe raktuk a köteleket.

Zoller a magas part tetejéről integetett, Jakab messze kiúszott az öbölben, és onnan rikoltozott nagy elragadtatással felénk.

Már én is indultam, hogy kilépek a partra, amikor vendettatestvérem (ahogy Daniló bácsi háza előtt Jokkóval megállapodtunk) megfogta a zubbonyomat:

– Andrea, várj. Tedd az övedre, és soha ne add oda másnak. Az uszkokok és a dalmaták törvénye szerint emlékeztessen arra, hogy él egy vendettatestvéred, akit Jokkónak hívnak. .

. Ezzel fényes tárgyat csúsztatott a kezembe.

A norvég bicska volt, amit először a matrózzsák kincsei között láttam meg, amikor a *Ragusa* árbocállásán, üldögéltünk.

– Legyen a tiéd, Andrea, őrizzed meg, szeretettel adom. … Most, annyi évtized után, látom jól az én dalmata-uszkok barátom arcát. Látom ragyogó szemét, kedves mosolyát, hallom, ahogy megremeg a hangja, és érzem kezének meleg, testvéri szorítását. A tengereknek ez a nyers, szinte félvad gyermeke, aki csak a hajók és vizek biztonságos magányában érezte jól magát, olyan ünnepélyes, olyan meghatódott volt, hogy éreztem: testvérek lettünk valóban, és a halászbicska abban a pillanatban már nem egyszerű tárgy,

hanem a számomra kincs, nagy érték. Hirdeti, hogy Jokkó jóban-rosszban testvérem, és ugyanígy az vagyok én is neki. Igen, látom a drága arc mosolyát, a csillogó szemeket – közel négy évtized után, amikor már csak a bicska van meg. Bizony, barátaim, csak a bicska … és az emlék, hogy volt egy vendettatestvérem …

– Őrizzed meg. szeretettel adom – ismételte Jokkó. És átölelt.

Tudom, könny szökött a szemembe. Valami rossz, igen rossz sejtelem fogott el. Ha nincs a közelben két nautikus társam, úgy lehet, elmondom Jokkónak ezeket az érzéseket. De így a zsebem mélyére rejtettem a bicskát, és halkan suttogtam:

– Jokkó, esküszöm, megőrzöm, és mindig reád gondolok, bármerre is járjak!

Míg Zoller és Jakab nem bírt magával a gyönyörtől, hogy ilyen romantikus, mesebeli helyen kötöttünk ki, addig mi komolyak maradtunk, mert mind a ketten éreztük, hogy valami döntő történt az életünkben. (Néhány nappal később én adtam át Jokkónak a hazulról hozott szegedi halas bicskámat.)

Megfürödtünk az öbölben, együtt úsztunk a halakkal, nevetve üldöztük a riadt macskacápákat, és búvárként leszálltunk az ulvamezők erdejébe, ahol szebbnél szebb kagylókat és csigákat gyűjtöttünk. Amikor már egy tempóra se volt érőnk, kiheveredtünk a napra, és élveztük azt, amit egyedül a tengerparton élhet át az ember: a víz, a föld és az ég nagy látványát.

Jokkó felkönyökölt. Éles füle meghallotta, hogy valaki közeledik a fövenyen.

Magas, szikár szigetlakó tartott felénk. így képzeltem el Monte Cristót, amikor egyszerű emberként élt a falujában.

Csontos arcát dióbarnára égette a nap, fekete haja a válláig ért, lábán se csizma, se papucs nem volt. Ügy lépett az éles kövekre, mint mi a Corsia Deák kőkockáira. Öltözéke a chersóiak népviselete: térdig érő, igen feszes darócnadrág, derékban széles kenderöv, ezüstgombos darócmellény, feje búbján kis, piros dalmát bárét.

Nem lehetett több harminc-harmincöt évesnél. Hogyan is kerül ide a szigetre 1918 végén egy ilyen fiatal, jókötésű ember, amikor köztudomású, hogy csak egyes kereskedelmi tengerésszel (mint Szevérrel, Sottomarinával) tettek kivételt a tengerészhatóságok, s mentették fel a katonai szolgálat alól.

A feleletet hamar megkaptuk. Alighogy elénk ért az idegen, láttuk, hogy jobb kezének három ujja hiányzik. Mondta is később, hogy Vallona elfoglalásánál vesztette el ujjait.

Jokkó az idegenre nézett, bólintott feléje:

– Ca gospodine (mi az, uram), talán tilosban járunk?

A szigetlakó tett néhány lépést, azután megállt, jól megnézett bennünket, és csak azután szólt:

– Ha halásztok, akkor tilosban jártok, ha nem, úgy maradhattok. Ez az én bérletem. Ezért kaptam a hatóságtól.

Felemelte és megmutatta roncsolt kezét.

– Azelőtt favágó voltam, de az már nem megy. Nem tudom megmarkolni a fejszét.

Letelepedett mellénk a fövényre, rámutatott a giggre:

– A tietek? Akkor gazdagok vagytok.

Mondtuk, hogy nem a mienk. Még Jokkóé sem, hanem -mint annyi minden Fiúmében – Ossoinack úré, a gyáros hajósgazdáé. (Ezt különben én is itt tudtam meg Jokkótól.)

– Úgy, úgy – bólogatott a szigetlakó –, ilyesmire nekem se telik.

Elmutatott az öböl északi részére.

– Ott van egy kunyhóm meg sajkám. De nem ott lakom; én Bojnak vagyok Farasinából. Bojnak, a poliphalász.

Büszkén nézett ránk:

– Még Chersóból a püspök úr is tőlem rendeli a kalamarettit meg az összes szépiát, ha arra vásik a foga! Farasinában csak annak a polipnak van hitele, amelyik Bojnak kosarából kerül

ki. így van, és nem másként!

Mindez úgy hangzik, hogy Bojnak dicsekedett. Nem. Csak elmondta a maga egyszerű és igen természetes módján, kicsoda, mi a mestersége.

– Voltam én is hajós egy ideig – folytatta Bojnak. – Cherso város dongaszállítóinak trabbaccolóján hajóztam, de… – és elmutatott az öbölbe – itt én vagyok a gazda, a magam gazdája. Így jobb.

Felállt, leverte nadrágjáról a homokot. Inge ujjával letörölte arcáról a verejtéket.

Néhány lépést tett, mint aki indul, de zavartan megállt.

– Ha kedvetekre van, úgy jöjjetek velem. Nézzétek meg a tanyám, és meglátjátok, mint fogja a polipot Bojnak, a polipvadász. Utána tüzet gyújtunk, és annyi szépiát sütünk, amennyi belétek fér. Na, ki jön velem?

Így ismerkedtünk meg Bojnakkal, a szigetlakóval. Ki ment vele? Mind a négyen, de a legelső, aki felcsapott – Zoller volt. Felragyogott a szeme a szépiasütés hírére, és szokott csatakiáltásával már indított is:

– Fel, barátaim, a szépiák temetésére!

Felöltöztünk, berakodtunk a giggbe, és Bojnakkal együtt, de vitorlák nélkül, evezők segítségével átkanalaztunk az öböl északi részére, a polipvadász tanyájára. Hatalmas sziklafal tövében, a homokföveny szélső határán állt a „tanya”, Bojnak tengerparti otthona.

Kőtömbökből rakta össze Bojnak, a hézagokat ulvafűvel kitömte, a tetőre kátránypapírt terített, azokra újból követ nehezéknek, deszkából ajtót fabrikált, és kész volt a rangos tengerparti szállás, ha a Mese-öböl gazdája itt éj jelezett. Illatos szénából rakott fekhely, néhány birkabőrdarab, nyitott tűzhely a kunyhó szögletében, kampók a falon, valami láda–, féle maradvány asztalnak – ennyi volt a berendezés. Á kampókról hálók, parafák, de főleg harpunák (két- és háromágú Neptun-szigonyok) lógtak. Ezekkel ejti és fogja el Bojnak az Octopódák, a nyolclábú polipok rendjébe tartozó közönséges polipot.

Nem hiszem, hogy Diocletianus, a nyugalomba vonult császár, nagyobb örömmel mutatta meg látogatóinak spalatói palotáját, mint tette Bojnak, amikor betessékelt a kunyhóba.

– Lépjetek be – intett a küszöbön, de mivel szigetlakó volt, és a szörnyű babonák rabja, ráköpött a küszöbre, mondván –, legyen hozzátok jó szívvel Mac-Maljic és Mora, a fekete asszony!

Mac-Maljic egyik szigetről a másikra száguldozik, igen hasonlít Pánhoz, nagy tréfacsináló, mindenféle rossz móka szülője, tehát óvakodni kell tőle, nehogy a markába kerüljön az ember. Mora, a fekete asszony, a szigetek boszorkája, akire megharagszik, az már veheti is a sátorfáját, hogy más tájakon keressen életlehetőségeket.

Így hát mi is kértük Mac-Maljicot és Mórát, hogy legyen jó szívvel Bojnak iránt, aminek a polipvadász igen megörült, mert a népi babona szerint a friss, eddig még soha nem látott vendég kívánsága mindennél többet ér.

A „tanya” megtekintése után Bojnakkal együtt a vízre mentünk. Mi a giggen, ő pedig a könnyű, de a meredek orral mégis hullámálló sajkán evezett ki az öbölbe.

– Ez a nagy kosár, ez a két harpuna és ez a marék oltatlan mész kell a vadászathoz – mutatta a szigetlakó a csónakba tett felszerelést. – Úgy evezzetek mellettem, hogy ne vessetek árnyékot a vízre. Előbb megmutatom, hogyan fogom a polipot, utána kiemeljük a szépiákat, a tintahalakat.

Zoller nem állta meg:

– Talán inkább fordítva kellene, előbb kifogni a tintahalakat, mert ami biztos, az biztos. Szörnyű lenne, ha éhen vesznénk, mielőtt visszaérünk Fiúméba!

De hát Zoliért, a közveszélyes haspókot, ezúttal leszavaztuk, és Bojnakkal elindultunk polipkeresésre.

– Lassan, óvatosan evezzetek, és ha intek, megállni – figyelmeztetett a szigetlakó.

Messze a fövénytől, ott, ahol már köves volt a partszegély, haladt a sajka és a gigg.

Bojnak óvatosan evezett, ugyanakkor előrehajolva leste a víz alatti világot. Mi ugyanígy. Újból feltűntek a pettyes, rozsdaszínű macskacápák, a papagájhalak, az ulvák között lebegő vagy kapaszkodó csikóhalak. Itt-ott egy-egy szépia sárgás teste ragyogott a kékesszürke, olykor zöldes vízből.

De sokszor is eszembe jutott azóta ez az öböl, a Mesék öble. Bojnak kunyhója, amit oly büszkén mutatott nekünk. Ma már tudom, ha az enyém lenne, én is többre tartanám Diocletianus palotájánál, pedig annál nagyobb palotát nem épített senki. Akkor még nem tudtam, micsoda kincs egy sziget, egy kunyhó és egy olyan öböl, ahol minden úgy kerül eléd, mint a terülj asztalkám történetében. A Mesék öblében így volt: bármerre is néztünk, mindenütt nyüzsgött, kavargott az élet! Bojnak felemelte kezét: megállj!

A gigg a sajka mellé lapult.

A ragyogó fényben és a ragyogóan átlátszó vízben egy csomó követ, több piros aktiniát (tömlőállatot), néhány mászkáló pókot és rákot lehetett látni.

Bojnak egy kőkupacra mutatott: ott a polip!

Holott az nem polip, de kőkupac, a vak is látja. Érthető, hogy az ilyen vadász-pákász-halászember szeretné megtréfálni a magunkfajta vízi lényt. így tehát vigyorogva bólintottunk: értjük, de valóban hol a polip? Bojnak suttogva szólt:

– Figyeljétek, most már tudja, hogy bajban van, de nem mozdul – bízik a rejtekben!

Nini, hát mégis igaz, amit a szigetlakó mondott?!

A kőkupac egyszerre csak kisebb lett. A kőkupac összehúzta magát! Sőt megmozdult, és valami különös, rozsdásfekete színt vett fel. Ezzel együtt kinyúlt, menekülni igyekezett.

De ekkor már repült a harpuna, a háromágú szigony.

És amikor kihúzta Bojnak, rajta kalimpált, nyolc karját lengette egy közepes nagyságú polip!

– Tovaúszott volna, de elkésett – nevetett Bojnak.

Leszedte a csúf, kocsonyás, tekergőző zsákmányt a szigonyról, majd fogaival elharapta a polip szem közötti részét, és a még mozgó, kalimpáló (de egyre lassabban kalimpáló), két marokra való állatot a kosárba dobta.

– Úgy rakja össze a fészkét, mint a madár – tanított bennünket a szigetlakó. – Csakhogy a madár ágakból, növényszálakból rakja, a polip – kövekből. Láttam olyan fészket; hogy olyik kő nagyobb volt az ember fejénél is. Van ám ereje a polipnak, akadt a harpunámra akkora példány, hogy a nyolc karja külön-külön kitett két méter hosszúságot! Azzal, hiszen tele van tapadó korongokkal, könnyen felemeli a neki tetsző követ.

De hát nem mindig fészekben tanyázik a polip, hanem barlangban. Most majd olyat keresünk. Nem eveztünk tovább ötvenhatvan méternél, amikor a sajka evezőse újból megemelte kezét. Itt meredeken esett a part a vízbe, de valami sötét nyílás tátongott a fenéknél. A nyílás előtt a fövenyen üres csigaházak, kagylódarabok, rák– és homárpán-célok hevertek. Bojnak a harpuna végére mészdarabot tűzött, és odanyomta a nyílás torkába.

A víz felsistergett, mint a tej, úgy csapódott szét a mész, és abban a pillanatban egy hatalmas test vágódott ki a sötét barlangocskából. A polip!

De mekkora. Úszásra előrenyújtott testével, maga mögött húzott karjaival óriást mutatott. És az is volt, adriai méretek szerint óriás. Alig bírt vele Bojnak.

A polipkarok tekergőztek, mint a kígyó – egyszerre nyolc kígyó egy testből! De a harpuna keményen fogta az octopust, és végül is – a szabályos harapás után – ez az állat is odakerült, ahová az előző, a kosárba.

– Ugyan mondja már, Bojnak bácsi, mekkora lehet a legnagyobb polip? – kérdezte a kövér Zoller.

A szigetlakó lemosta verejtékes arcát egy marék tengervízzel, majd letörölte. Derűs, hamiskás mosoly vonult végig az arcán:

– Tudod, az úgy van: akkora a polip, amekkorának hiszed! Biz isten mondom, így van. Itt nőttem fel, láttam eleget, fogtam még többet, de ahogy múlt felettem az idő, és kezdtem a mondáknak hinni, úgy nőtt a polip is.

A chersói iskolában azt tanította egy időben a tanító, hogy az Adrián nincsen nagyobb polip, mint amelyiknek a karja fél méter. Az pedig, hogy tízméteres karú polip létezzen, mesebeszéd. En tudtam, hogy létezik, mert aki hisz Mórában, a fekete asszonyban meg Mac-Majlicban, az tudja: igazak a mondák. Márpedig mindenki tudja, hogy a régi időkben, amikor szirének laktak a scogliókon, meg a Mac-Majlic népe az erdőkben, akkor a hajókat százkarú polipok húzták le a mélybe.

Elhallgatott, titokzatosan nézett ránk, majd szinte suttogva mondta:

– Most is élnek, de nehogy hangosan mondjátok tovább, mert akkor rettenetes a tenger bosszúja! A víziszörnyek ott élnek a mélyben, de egyszer majd feljönnek, és úgy lesz, mint volt régen – felnyúlnak, és lerántják a legnagyobb gőzöst is!

Így mesélt nekünk Bojnak, a polipvadász arról az állatról, amelyiket a legjobban ismert az összes tengeri állat közül. Az a nagy példány, amit előttünk csípett el, valóban nagy volt – adriai méretek szerint. Egy-egy karja lehetett nyolcvan centiméter, teste legalább negyven-ötven centiméter, úgyhogy ha szétterültek a karok, ez a polip kétméteres távot átért!… De hát persze vannak még más tengerek is az Adrián kívül, és ott – igazi óriások élnek, ha nem is nyolc-karúak (az octopusok), de a tízkarúak (a lilogók) családjából. Mert a polipok, a nyolckarúak tengerparti lakók, a lilogók mélytengeri lények. Amikor hazaértünk, másnap megnéztük a Nautica könyvtárában Richard híres Oceanográfiáját. A könyv elmondja, hogy Új-Zéland és New Foundland vizein fogtak olyan lábasfejűt, amelyik úszóinak végétől karjainak végéig 17 méter és 35 centiméter volt! Bullen volt az, aki Szumatra partjainál végignézte .egy hatalmas bálna és egy óriási lábasfejű harcát. A polip karjaival szinte teljesen átfogta a bálna testét – írta Bullen.

Bojnak, a szigetlakó, aki a mondákat valóságnak véli, tehát nem nagyon tévedett, amikor állította a maga igazát: hogy óriáspolip létezik. Csak hát nem akkora, hogy egy óceánjárót a mélybe ragadjon, és nem az Adriában. Ott végérvényesen vége az óriáspolipok jövőjének. Ott már erről nyugodtan lehet hangosan beszélni, nem nyúlnak fel, hogy lerántsák a titkok árulóját!

Tele volt a kosár, amikor befejeztük a polipvadászatot, de tele volt a sajka haltartója is délidőre szépiával, apró kalemárokkal.

Ezekből készült a pompás ebéd!

A tanya előtt tüzet gyújtottunk, és mint a hajótöröttek, ott készítettük el, Bojnak segítségével, ebédünket. Orrcsiklandozóan pirultak a szépiák, és elhihetitek, a kövér Zoller ezúttal is elfeledkezett róla, hogy ő nem városi, kényelemszerető, elkényeztetett civil, hanem nélkülözésre termett (és teremtett!) tengerész. Zoller nem röstellte falánkságát, kerek hasának imádatát, és nem szégyellte sem Jokkó, sem Bojnak elolt, hogy a világon mindennél többre az evést tartja. Ott térdelt a homokon a tűz előtt, és rámeredt a percegő, sistergő olajban fortyogó szépiákra. Jokkó és Bojnak pedig azon mulatott, hogy éhes nautikustársunk majdnem belefejel a kondérba.

– Bezzeg, ha itt lenne Zanetta, nem volna ilyen étvágyad! – ugrattuk társunkat.

– Ilyen csodás helyre Zanettát nem segíti a sors – vigyorgott Zoller. – Zanettát majd Mac-Majlic egyszer elviszi a pokolba, én mondom!

Azért, sejthetitek, minket se kellett biztatni, hogy elővegyük bicskáinkat, amikor körülültük a fövenyen a pirosra sült szépiákkal tele tálat. Jokkó kitette a butykost, a megmaradt cvibakot meg egy hatalmas cipót.

– Éljen Bojnak bácsi, Mac-Majlic és Mora, a fekete asszony! – kiáltotta elragadtatva cimboránk. – És minden ρolip, amelyik megmenekült előlünk!

Délután volt már, amikor elbúcsúztunk Bojnaktól, a polipvadásztól.

– Most, hogy már indultok, szólhatok. Eddig nem tettem, nehogy azt higgyétek – nem szívesen látlak titeket a tanyámon. De nézzetek csak Farasina fölé. A nap elborul, a nagy hegy amott, a Maggiore, felhőkbe takaródzik. Ebből baj lesz, Bojnak tudja, induljatok. Jokkó füttyentett:

– Úgy ám, de nem figyeltem, egyre az öblöt néztem. Ahogy csak tudtunk, olyan gyorsan szereltünk. Felrepültek a vitorlák, kifeszült a magasban a gaff, nagy ívben kilendült a bum, és vidáman lebegett a jibb.

Szívélyes kézszorítás a házigazdával, és máris kanyarodtunk kifelé a Mesék öbléből.

A kormányt ezúttal én tartottam, az orrvitorlát Jakab Laci. Élesen belevágott kezembe a nagyvitorla kötele, és csak most vettük észre: milyen erős a szél, pedig még az öbölben jártunk. Már nem volt olyan átlátszó a víz, mint amikor jöttünk, és hajszoltuk a polipokat. Haragosan fodrozódott az öböl, és tarajos hullámok nyalogatták a föveny szélét.

Bojnak ott állt házikója előtt, egyre lengette apró, piros . sapkáját. Az öböl szájánál északra csaptunk, és akkor eltűnt a kunyhó, Bojnakkal együtt.

Amit láttunk, meghökkentő volt. Legalábbis nekünk, mert Jokkó inkább csak összehunyorította a szemét, és ennyit mondott:

– Nehéz idő lett, az angyalát!

Komor felhők fedték el a napot, és az egész tájat feketésszürke fátyol vonta be. Oka volt tehát annak, hogy reggel köd ülte a tengert. Errefelé mindennek van értelme és jelentősége, ezért figyeli a tengerésznépség egyre az eget és a vizet.

Gyors sirokkó tört ránk, egyre elevenebb erővel!

Görcsösen fogtam a kormányrudat, s a legszívesebben felajánlottam volna Jokkónak, hogy vegye át. Elvégre akkor vezettem először tengeren vitorlást, ha diónyit is. De – megfutamodni nem lehetett, elvégre most a „bal oldali őrség” volt soron, és mi ketten Lacival tettük ki az őrséget. Már az első percekben éreztem: nehéz feladat ilyen szélben helyes irányban tartani a hajót, és fogni a kormányt.

Félhátszéllel haladtunk (vitorlásnyelven „raumba”), fokozódó erejű, lökéses szélviharban. Bekapcsoltuk hát gyorsan az árbocot hátrafeszítő kötelet, a kackstagot, és amennyire csak.lehetett, kiengedtem az öregkötelet, a sottót, a bumpatkóval együtt, nehogy fölfordítsák a csónakot a széllökések. Mind a négyen ott kuporogtunk a kormánynál, hogy ezzel is megterheljük a gigg farát, mert hiszen az árbocra nehezedő vitorla nyomása – az erős hátszélnél – igyekezett a csónak-orrt a hullámok közé nyomni. Ez pedig annyit jelentett volna, hogy menthetetlenül felborulunk. De Jokkó gyakorlott hajós volt, és az ő tanácsára működtem mint „kapitány”. Még a schwertet is felhúzatta, aminek hátszélben különben sem volt semmi haszna.

– A fél szemed most a kormánylapát mögött legyen – intett Jokkó. – Ne engedd, hogy a mögöttünk feltornyosuló hullámok ránk essenek, mert akkor máris felborulunk. Ha érzed, hogy jön a hullám, és ránk borul, kicsit nyomd félre a kormányt, „vedd ki” a raumból!

Valósággal zúgott körülöttünk a víz. A kötélzet között pedig a szél sípolt.

A kezdeti bizonytalanságot fokozódó biztonság váltotta fel. Könnyedén, mint valami biztos röptű madár, száguldott a sirokkótól morajló hullámokon az apró Ragusa-gyerek.

Jokkó nyugodtan nézett hol rám, hol a hullámokra, hol az égre. Időnként figyelmeztetett:

– Vigyázz, fogd erősen a kormányt!… Ügyelj, mindjárt itt a hullám! … Nyomd ki a rudat, és húzd be a sottót! . . .

Már a sziget végén jártunk, és azon tanakodtunk, hogy szélvédett helyet keresünk, mert reffelni kellene (csökkenteni a vitorlákat), annyira erősödött a szél, amikor Zoll er izgatottan mutatott a köves partra:

– Nézzétek már, fiúk, nézzétek!

Zollernek jó szeme volt, még inkább jó füle, hogy a sirokkó zúgásán, a hullámok moraján keresztül meghallotta – egy kutya ugatását!

A kutya ott rohangált fel és alá a part kövei között, időnként megállt, és felénk ugatott.

Nem bennünket ugatott, hanem felénk, és ezt, mint Zoller megjegyezte, a kutya is láthatja.

– Ez a kutya valamit akar, hív bennünket – reszketett az izgalomtól kövér cimboránk, aki nagy állatbarát volt. – Nézzétek, máris felénk tart!

Valóban így volt: a kutya, nem törődve a hömpölygő hullámokkal, bevetette magát a habok közé! Hol felbukkant, hol eltűnt a merész állat feje, de amikor feltűnt, és meglátta a csónakot – óriási ugatásba kezdett.

– Irány a kutya! – adta ki a parancsot Jokkó. – Vegyétek elő a csáklyát!

Az oldalfordulás kicsit gyorsan történt, hatalmas hullám vágódott a palánkhoz, majd beomlott, és hirtelen fürdőkáddá varázsolta a gigget.

De a kutya ott kalimpált a csáklya végén, majd közénk esett, amikor Jokkó beemelte. Göndör szőrű, szürkén barnával tarkázott griffon volt a gigg legfrissebb vendége. Reszketett a rémülettől, a kimerültségtől, de arról nem feledkezett meg, hogy hol egyikünk arcát, hol másikunk kezét nyalogassa hálásan. Úgy viselkedett, mintha régi ismerősök, sőt a gazdái lennénk!

– Hohó, megvan a rejtély nyitja! – kiáltott Zoller. – Nézzétek, tengerészkutya ez a javából!

A griffon bőr nyakörvén ezüstlemez csillogott, és a lemezen ott volt a vésés: 5. *M. S. Laudon.*

Hajótörött kutyát emeltünk tehát a csónakba. Az elsüllyedt *Laudon* romboló kutyája volt a griffon, Cherso szigetére vetődött, de hogyan élt eddig, mint szerezte meg élelmét, arra még nehezebb volt válaszolni.

– Mindenesetre okos kutya – simogatta az állatot a jószívű Zoller. – Egyenruhánkról azt látta, hogy tengerészek vagyunk, gondolta, a *Laudon* emberei, hát nem sokat tétovázott. Kutyuskám, nem hagyunk el, ígérem!

Közben jutott arra is idő, hogy szélbe álljunk (persze csak az evezők segítségével), reffeljünk, azaz a zsinegek segítségével kurtítsuk mind a nagy-, mind az orrvitorlát. Erre most már igen nagy szükség volt: kiértünk a nyílt vízre, és a Farasina-csatornából, mint veszekedett démon, üvöltve száguldott Fiume felé a sirokkó!

A kutya valóban úgy viselkedett, mint aki azt hiszi, hogy régi barátok között van. Hol Jokkóhoz, hol Zollerhez dörgölődzött, és látszott ragyogó szemén: földöntúli boldogságban él, hogy végre ismerősökre talált! Örömcsuklások között nyelte le az elemózsiás zsákocska maradványait, a cvibakot is vidáman ropogtatta.

Igen, ebből is láttuk, hogy vérbeli tengerészkutya.

– Legyen a neve Lau. A hajó után – javasolta Jakab Laci. – Ehhez a névhez úgyis köze volt.

Így lett Lau a hajótöröttből.

A gond most az volt, mi legyen a kutya további sorsa. Mert az nem volt vitás, hogy Lautól nem válunk meg. Lau hozzánk menekült, megmentettük, becstelenség lenne megválni tőle. Legfeljebb a *Laudon* valamelyik embere követelhetné, de – megfogadtuk – nem adjuk senkinek. Igen ám, de hol tartjuk? Anton úr nem engedné be a Nauticára, ezt már előre éreztük. Vigyük talán Daniló bácsihoz? ő a tengerészek nagy mentora, és a kutya – tengerészkutya!

Jokkó vágta ketté a csomót:

– Lau a Kapusára szerződik. Igaz-e, Lau? A griffon vidáman csaholt.

– Látjátok, ő is így akarja. Ezennel felveszlek a *Ragusa* állományába, Lau Laudon, mint a fedélzet őrét!

Így reggel óta a *Laudon* romboló két szép ajándékot is adott nekünk: egy mentőövet és egy szép kutyát. A Lau Laudont.

Mire felbukkant a fiumei kikötő és a város házai, már besötétedett. Nem volt még késő, de a fekete felhők és az egyre sűrűbben megeredő eső komor köpeny alá rejtette célunkat.

Alig lehetett valamit látni, és egyre nagyobb hullámok nyargaltak mögöttünk, mint félelmetes üldözőink.

A kikötő bejárata felé tartottunk, mert az volt a terv, hogy mi kiszállunk, s majd Jokkó visszaviszi a gigget a hajógyárba.

Igen ám, de a város eltűnt előlünk!

A sötétség, a hullámok, a sűrű eső valósággal azt az érzést keltette bennünk, hogy a végtelen óceánon járunk. Reggel a köd, most a sirokkó fojtó[1] hangulata és komorsága varázsolta el előlünk a látnivalót. Jakab Laci megjegyezte:

– No, Jokkó, most mutasd meg, hogyan tudsz sebességet mérni az óráddal!

Ilyesmiről szó sem lehetett. Hullámvölgyből hullámhegyre rohantunk, forrt, kavargott a víz, és a csónak döngve tört magának utat a megbolondult tengeren! Talán az igazi loggot se használhattuk volna, leszakad az első bedobásnál.

– Úgy hiszem, legalább tizenegyes vagy tizenkettes csomóval haladunk – jegyezte meg szárazon az én vendettatársam. és fürkésző szemét nem vette le az északi irányból, amerre a fiumei kikötő bejáratát sejtettük. – Pedig alig maradt már vászon az árbocon!

– Nem lenne jó beleszaladni az őrhajókba vagy a védőhálóba – komorodott el Jakab Laci

is. – Esetleg azt hiszik, hogy MAS-hajó vagyunk, és belénk lőnek. Ebből se kérek.

Egyedül Lau Laudon volt közöttünk vidám. Egyre annak a mámorában élt, hogy vége szakadt szigeti rabságának, újból – tengerésznépek között van, és ezt hol vidám csaholással, hol kéznyalogatással kürtölte világgá. Lauról különben megállapítottuk, hogy vérbeli hajóskutya, mert egy szárazföldi uszkár már réges-régen kihányta volna máját, gyomrát, a rettenetes bukdácsolásban. De Lau Laudon szemmel láthatólag igen élvezte a hullámvölgy-hullámhegy játékot, mert néha mintha azt kaffogta volna: hej, ha ti tudnátok, miként bukdácsol a sirokkóban egy romboló!…

Nyilván Jokkó volt közöttünk (és Lau) az egyetlen, akit nem zavart ez a tánc. Volt pillanat, amikor azt éreztem: most jön a baj … láttam, hogy időnként Jakab is küszködik … sőt Zoller nemegyszer nyíltan ki is fakadt:

– Fiúk, lehet, hogy mindjárt viszontlátom a szépiákat! Ami nem is lett volna csoda. Minden lehetőség megvolt a tengeribetegségre. Nagy és híres tengerészek átestek a tengeribetegségen, nem szégyen az. Nelson, az angolok tengerészeszménye, aki Trafalgarnál a történelembe hajózott, rettegve indult útjaira, mert tudta: amikor a fedélzetre lép – megkapja a tengeribetegséget.

Miért lettünk volna mi különbek Nelsonnál?

Egyszerre csak hallom ám Jokkó kiáltását:

– Vigyázz, kormány backbord, lökd ki!

Hogyan történt, mint történt, nem tudom. De megtörtént. Jobbra, steuerbordon, nagy fekete tömeg emelkedett ki: a Mária Terézia-móló vége és a mólón a világítótorony tömege. Eddig nem vettük észre. Pontosan oda értünk, ahová akartunk, célozni sem lehetett jobban. De a kapkodásban nem ugrottam át a kormánypad túlsó oldalára, hanem maradtam a helyemen, a bal oldalon. A kormányrudat magamhoz húztam, az a mellemhez szorult, a palánkhoz nyomott, a nagyvitorla bumkötele beleakadt a lábamba, és a gigg, a hirtelen kanyarodás rohamában, oldalt fordult.

Zoller, Lau Laudon és én a vízben lubickoltunk!

Valami csoda révén Jokkó és Jakab a fürdőkáddá változott, féloldalra billent csónakban maradt. A gaff felhúzókötele leszakadt, és a nagyvitorla ráterült a kikötő vizére. Evezők, csáklya, mentőöv, bőrzsák, a kormánypad kiegészítő része és az elmozdítható üléspadok ott úsztak körülöttünk.

Lau Lauclon volt a legügyesebb: nem sokat tétovázott, hanem a móló felé úszott. Ma már ez volt a második fürdője, és igen elege lehetett belőle, mert szörnyű prüszkölések közepette igyekezett szilárd talajra kerülni.

Zoller elkapta a mentőövet és a csáklyát, azokkal indult a kőgát felé. Én a két evezőt mentettem, de a többi tárgy pillanatokon belül eltűnt a szemünk elől, vitte a sötétség mélyére az áramlás és a szél ereje. Hullámok persze itt alig voltak mögöttünk, a móló külső részén dübörögtek.

Se a giggen maradiaknak, se nekünk nem nagy kedvünk volt a nevetéshez. Pedig igen mulatságos látvány lehettünk így szétszóródva, amikor alig néhány perccel ezelőtt még a hullámok taraját nyergeltük, büszkén és merészen.

– Nyugalom, fiúk, mindjárt ott leszek! – hallottuk a világítótorony irányából, és a sötétből felvillant egy lámpa fénye, mögötte egy csónak körvonalai.

Suttora volt, a világítótorony őre. Suttora, az „il brigantino”, a kalóz.

Így ismerték őt szerte Fiúmében, a Gomilában éppen úgy, mint a trabaccolókon és a kikötő raktárai között, a hajógyárban, a vitorlásokon, Dalmácia minden kikötőjében, le egészen Cattaróig.

Suttora, a kalóz!

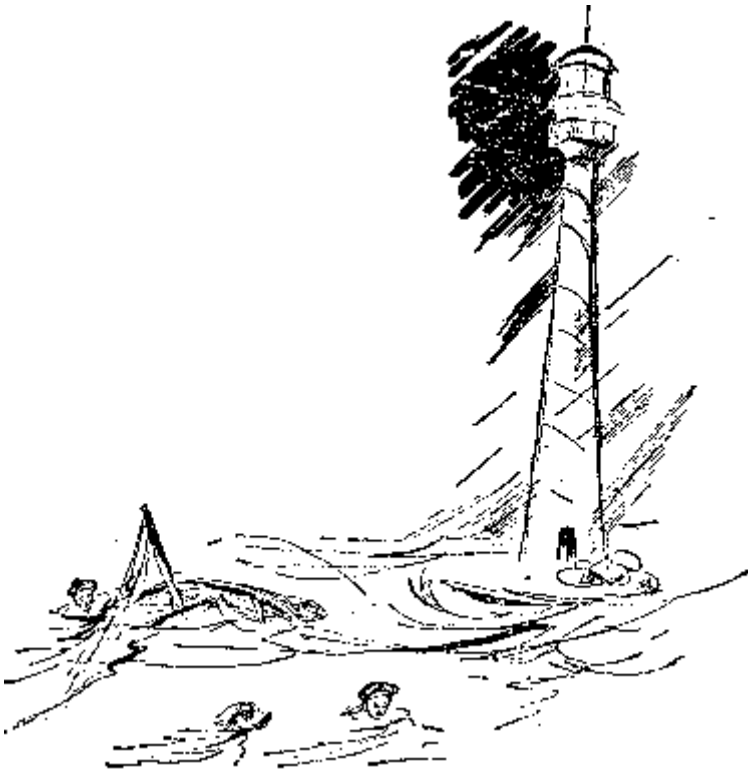
Alacsony, zömök, sűrűn fekete szakállas ember volt az il brigantino. Nem tudom, milyen is lehetett a nagy Pilchard Flint, Drake, a német Störtebecker, Steevenson John Sylvere, akik

mind igen kitűnő kalózok voltak. De azt kétlem: bármelyik is kinézésre „kalózszerűbben” festett volna Suttoránál. Gondoljatok el egy igen vad arcot, a fent említett sűrű szakállal, bozontos szemöldökkel, buiikós, ripacsos orral, vadul kiálló pofacsontokkal. A legnagyobb hőségben is gyapjúpulóvert hordott, pomponos (bojtos) frígiai sapkát.

– Jövök, fiúk, jövök – közeledett felénk a kalóz. – Mindjárt ott leszek!

Előbb Zoliért és engem emelt be a ladikjába, majd a gigghez evezett, és odaszólt Jokkónak:

– Kivontatlak, fogd ezt a kötelet.



Lám csak, van lelke Suttorának! Mert az volt a híre, hogy a kalózból éppen ez hiányzik, a lélek. Zordon alakja volt a kikötőnek, se nóta, se fütty nem hangzott onnan, ahol Suttora járt. Se gyereknevetés, se asszonykacaj, se tréfás beszéd.

Suttora körül legendák keringtek, történetek erről-arról. Úgy mondják – részese volt a *Petőfi* tragédiájának. Ti már erre nem emlékeztek, nagy ügy volt az, a „mi időnkben”. Születésem évében az Adria Hajóstársaság *Petőfi* nevű gőzöse nyomtalanul eltűnt a Földközi-tengeren, valószínűleg Szicília partjainál. Azaz nem is nyomtalanul, mert a ,,nyom” Suttora lett volna, de hát sokra nem mentek vele. A hajó Livornóból indult el, áruval megrakodva, a konzuli iratok szerint fedélzetén volt többek között Paolo Suttora kormányos matróz is. Ettől kezdve senki nem látta a *Petőfi* gőzöst, csak Suttorát, akit Szicília partjainál halásztak ki, mint ő most minket, de összetörve, félholtan. Semmire nem emlékezett, semmit nem tudott. Azt se, hogy Suttorának hívják, azt se, hogy mi van a *Petőfivel*. A hajó úgy eltűnt, mint nagy névadója. Az pedig biztos volt, hogy a kihalászott ember azonos a fiumei származású Paolo Suttora kormányos matrózzal, mert abban az időben minden valamirevaló tengerész az első szerződés órájában rátetováltatta karjára a nevét, a fenti ok miatt.

Suttora sem akkor, sem később nem emlékezett a *Petőfi* drámájára! Emlékezetéből ezt kiirtotta a sok gyötrelem és szenvedés, amit kiállt, míg rátaláltak.

De a mesék megindultak körülötte. Hogy tetteti magát, hogy igenis mindent tud, hogy bűnök terhelik a lelkét, azért nem beszél. Akkortájt pergett le a mexikói öbölből elindult *Veronica* kétezer tonnás tramp (tehergőzös) esete. Az angol hajó tizenkét tagból álló

nemzetközi személyzete – kivéve egy svédet s egy indust – fellázadt, legyilkolta a tiszteket, és megszerezte a hajót. Igen ám, de a *Veronica* kigyulladt, és a lázadóknak menekülni kellett!, A *Brunswick* nevű német hajó vette fel fedélzetére a *Veronica* megmaradt legénységét. Kezdetben azt állították, hogy a tisztek és altisztek a tűzvésznél pusztultak el, majd világosság derült az egész drámára.

Hogyan, hogy nem, de Fiúmében a *Petőfi* pusztulásával párhuzamba hozták az angol gőzös esetét. Hátha, így mondták, a *Petőfivel* is az történt, ami a *Veronica* gőzössel? Suttora mindent tud, de nem beszel … és így tovább.

Innen kezdve hívták Suttorát il brigantinónak, kalóznak.

Talán az is volt, lehet. Kerülte az embereket, morózus, zordon valaki volt. Kalóz, toronyőr.

Most itt szedegetett ki bennünket a vízből, szakadó esőben, üvöltő szélben, a mólón átcsapódó hullámok permetében.

Végül mindnyájan ott álltunk a torony védelmében. A gigget leszereltük, s ámbár hideg nem volt, reszkettünk csurom-víz gúnyánkban. Lau Laudon a lábunk között lapult, időnként megrázta bőrét, kócos irháját.

Sötét volt már, alig lehetett látni. Suttora felemelte lámpáját, megnézte mindnyájunk arcát. Eddig inkább a giggel meg a szerelékkel törődött, hogy összeszedje az elúszó holmit. Nem mondta volna senki, hogy ő a kikötőben – a kalóz.

Bólintott, amikor Jokkóra nézett:

– Már láttalak. Jokkó mosolygott:

– A *Ragusa* barkón szolgálok.

Suttora kinyitotta a torony melletti kabin ajtaját:

– Aki hajós, annak így nem szabad vitorlást vezetni. Láttam, elakadt a kormányrúd. A vitorlakötél is. Gyertek befelé, odabent majd akad száraz holmi.

Beléptünk a világítótorony kabinjába.

Nagy eset volt ez, a zordon Suttora, aki a kapitányoknak is csak félvállról felel, ennyire barátságos.

A kabint csak annyiból lehetett lakóhelynek nevezni, hogy a sarokban állt egy ágy, mellette két szék, és felette egy polc. A polctól jobbra egy fogas, rajta viaszosvászon köpenyek, ruhaneműek, s egy „délnyugatinak” nevezett viharsapka. Az ágy lábánál tűzhely, rajta lábasok, tányérok. Ennyi volt a berendezés, a „kalóz” egyéni kincse. A többi már azt hirdette, hogy a helyiség a világítótorony tartozéka. Mindenféle tükrök, lámpák, olajkannák, szerszámok, fogaskerekek, láncok, sodronyok függtek a falon, porosodtak az ablak alatti asztalon, a padozaton.

Ez volt Suttora bácsi otthona. Nem hiszem, hogy sokan akadtak, akik látták, mert zordonan őrizte kis birtokát. Miért, miért nem, de velünk másként bánt. Talán „hajótörésünk” okozta, hogy rokonszenvet érzett irántunk. Vagy mégis volt „lelke” Suttorának?

– Szedjétek le magatokról a holmit, onnan a falról meg kapkodjátok fel azt, amelyik leginkább megfelel – intett a toronyőr, és nagy műgonddal tömögette pipáját. – Még innivalót is kaptok, hogy visszatérjen belétek az élet. Itt van ez az üveg rum, jóféle kubai, ki-ki annyit nyakaljon belőle, amennyit tud!

Most valóban úgy nézhettünk ki, mint igazi kalóztanya kalózbandája. Felvettük az olajos köpenyeket, a még olajosabb, viharvert matrózblúzokat, szvettereket. Sirokkó fújt, legalábbis annak véltük, s mégis fáztunk, gémberedtünk.

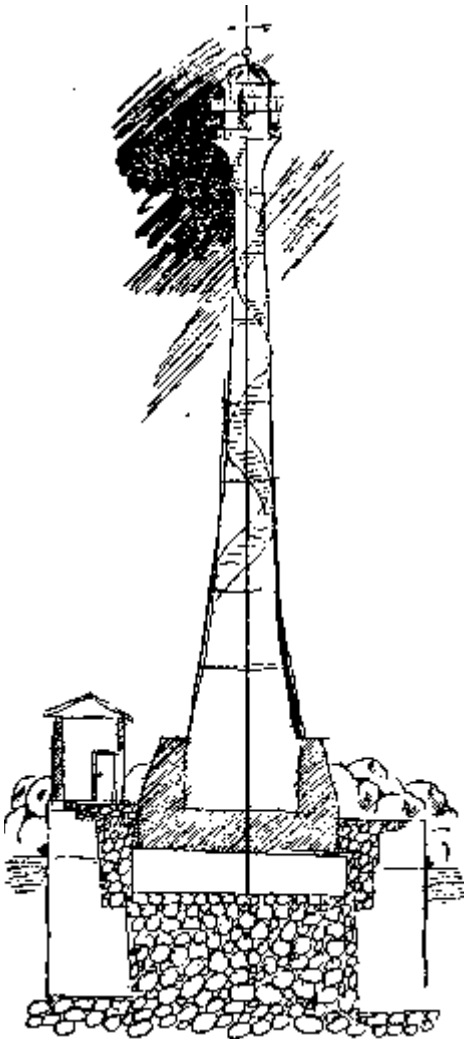
Suttora bácsi hatalmas kulcsokat húzott a zsebéből elő. Felvett egy lámpát az asztalról, az ajtó felé indult.

– Most egy óráig világítanak a torony lámpái, utána megint sötét lesz. Mindjárt visszajövök. Addig teregessétek ki a ruhátokat, és gyújtsátok meg a tüzet.

A megvadult szél becsapta mögötte az ajtót.

Mert a fiumei világítótorony” abban az időben nem szabályosan mutatta fényét, tehát

sötétedéstől világosodásig. Háború volt, és a kikötőparancsnokság rendelkezése szerint különböző időkben világított, de állandóan sohasem. A fiumei torony úgynevezett felvillanó fényű torony volt, ami azt jelenti, hogy bizonyos időben – mondjuk félpercenként – villantotta fel fényét tíz-tizenöt másodpercre. Vannak álló fényű tornyok, amelyek állandóan szórják fényüket, ilyen a német partoknál a híres Rote-Sand nevű torony. Vannak azután forgó fényűek, amelyek állandóan világítanak, de fényük körbejár, mint például a holland partokon Zandvoort-nál. Mint ahogy minden szabályos okmányokkal hajózó egységnek megvan a maga zászlójele, ugyanúgy a világítótorony már messziről elárulja, hogyan hívják, honnan szórja fényét. Ezt is az évente megjelenő nemzetközi Hajózási Almanach tudatja a hajók tisztjeivel. A háromféle világítórendszerű (álló fényű, forgó fényű, villanó fényű) szerkezeten kívül természetesen a különböző, de szigorúan betartott fényidők különböztetik meg a világítótornyokat egymástól. Például ha a fiumei kikötőt jelző torony tíz másodpercenként villantotta fel fényét, akkor a pólai két fényt villantott ennyi idő alatt, a trieszti pedig forgó fénnyel jelzett. A fiumei toronynak villanószerkezete óraműre működött. Lámpái hatalmas tükrökkel felerősített olajlámpások voltak. A toronyóránál sokszorta nagyobb óramű szerkezetének felhúzása naponta húsz percet vett igénybe. A körforgós világítószerkezet felhúzása legalább egy óráig tartott! Gondoljátok el, mennyire kimelegedtek otthon, , ha néhány percig kávét daráltok. Hát még a toronyőr, aki ennyi ideig forgatta a nehéz felhúzókulcsot. Olajlámpás, óramű! A modern technika idejében. Bizony így van. Akkor különösen, az első világháború idején minden torony óraműre és olajvilágításra működött. Megbízható, bevált szerkezetek voltak, és nem kellett félni az elektromos fény bizonytalanságától.



Kisebb kikötőkben, ahol nincs villany, távoli szigeteken, ahol a világítótornyon kívül nincs más épület (mint manapság az adriai Pelagosán), most is óraműre működik a toronyforgó és villantó szerkezet… a fényt a szikrázó tükröknek olajlámpák adják. A torony tervrajzából látjátok, hogy nem volt könnyű feladat Suttorának naponta felmászni a lámpákig, vagy, hogy kimenjen a galériára, az erkélyre. Így azután bőven jutott idő, hogy meggyújtsuk a tüzet, kifacsarjuk és kiteregessük a ruhákat. Lau Laudon első dolga volt, hogy a tűzhely alá feküdt, és csak akkor mászott elő, amikor göndör szőre ragyogott a szárazságtól.

– Jokkó, szégyellem magam – mondtam röstelkedve jó barátomnak. – Nem akartam …

– Sohase szégyelld, cimbora! Ha valaki hibázott, én voltam az. Erőltettem, hogy egészen idáig te vezesd a gigget. Különben örüljünk, hogy itt történt, és nem a nyílt vízen … akkor már nagyobb baj lett volna!

Nyílt az ajtó. Akkorát tutult a tűzhely kéménye, mint a hajógyár kürtje. Suttora lépett be, lámpását a másik mellé tette: olyan fényben ragyogott a koszos kis kabin, mint a „Cardiff House” csarnoka.

Hej, mit szól majd Horváth Feri, ha megtudja, mint végeztük chersói utunkat!

Vagy mit szól Anton úr, ha belépünk az intézet kapuján, és meglátja összegyűrt, nedves gúnyánkat? Igaz, ömlik az eső, de hát Anton úr szeme mindent észrevesz.

És mit szólnak majd az osztálytársak, ha meglátnak minket?

Ezekről suttogtunk Jakabbal és Zoli érrel.

Jokkó nevetett a gondjainkon:

– Ha akarom, megmondom, ha akarom, nem mondom meg a bátyámnak és

Sottomarinának, mi történt velünk. Ki lát meg a hajón, amikor bemászok a legénységi szállásra?

Suttora tett-vett az asztalnál, majd megfordult, ránk nézett.

– Csak rakjátok a tüzet, fiúk – szólt –, van tüzelő bőven. Két óra múlva megszárad a ruhátok, addigra az eső is eláll. Ismerem én jól az őszi sirokkót, az ilyen hirtelen támadt hajcihőt. Teljes sötétedésre eláll. Addig csak bírjátok nálam.

Mondtuk, hogy igen megtisztelő, ha itt lehetünk, sőt, nemcsak megtisztelő, de öröm, hogy itt szárítkozhatunk Suttora úr kabinjában.

Komoly tekintettel nézegette a kubai rumosüveget, húzott belőle, sőt minket is megkínált. Majd leült az ágy szélére, s olyan jóízűen felnevetett, hogy meglepődtünk; első pillanatban nem értettük, min lehetett itt ekkorát kacagni. Még Lau Laudon is kidugta fejét a tűzhely alól, és jókedvű csaholásba kezdett.

– Öröm, hogy itt lehettek a kalóznál, mi? – kacagott Suttora. – A kalóznál, akire mindenki úgy néz, hogy: nőné, ez az az ember, aki titkokat hordoz! Uramisten, micsoda szörnyűségeket is láthatott, vagy vitt véghez …. mármint én! Igaz-e, fiúk, így van? így beszélnek rólam, ha szájra kapnak. Ti is hallottátok, mi?

Mondtuk, hallottuk, de azt is megmondtuk, hogy például Anton úr kijelentette, saját fülünkkel hallottuk, hogy: az emberek buták, és ha kitalálnak valamit – azon nem akarnak változtatni, éppen azért, mert buták.

– Suttorával is így tettek – állította Anton úr. – Kitalálták a mesét, és nem engednek belőle. Holott tudom, kicsoda Sut-tora, velem szolgált a *Zrínyi* korvetten.

Suttora beleszortyogott mocskos idő– s tűzette pipájába. Bólintott.

– Anton rendes cimbora. Tudom, hogy megvéd. De az olyan pasas, mint Celligói, az már világgá rohan, ha valakire rosszat mondhat. Rohan, hogy elvigye a hírt… De hát kibírom az ilyen mesebeszédeket. Tizenöt éve hallom, megszoktam. Tizenöt éve még mindig elővesszik, mi is történt a Petőfivel? A nyáron a polgármester hívatott – a polgármester, fiúk! –, mert valami firkász került ide Fiúmába, aki szerette volna tudni, mi igaz a „meséből”. Mondtam neki: menjen a mólóra, keresse Celligóit vagy a hasonszőrűeket, azok többet tudnak, mint én. Mondtam annak a firkásznak: miért mindig a *Petőfi?* Ugyanabban az évben az Atlanti-óceánon elsüllyedt az *Achille*, az Indiai-óceánon a *Klek*, mind a kettő a Magyar-Horvát hajója. Az *Achille* is, a *Klek* is nyomtalanul eltűnt, egy időben a *Petőfivel…* azok után miért nem szimatolnak?

Beleszívott a pipájába. Dühösen nézett ránk, mintha közöttünk volna a firkász.

– Nem mondtam én többet egy szót sem, pedig a polgármester úr is biztatott, hogy vallják. Halljátok, hogy „vallják”! Hát mi vagyok én, börtöntöltelék?

Mire mi azt mondtuk, hogy ments isten, hogyan is lenne, ki az, aki ilyet állít?

És az öreg Suttora, a világítótorony őre, akit a tengerparton kalóznak hívtak, és aki komoran, férfiasan viselte egy legendának szörnyű súlyát, beszélni kezdett.

Ropogott a tűz, odakinn még egyre fütyült a szél, ruháink, a kék posztónadrágok és blúzok gőzölögtek.

Lau Laudon kimászott a tűzhely alól, kéjesen nyújtózott, és végignyalta Zoller meztelen lábfejét.

A TORONYŐR ELBESZÉLÉSE

Látom, fiúk, rendes legények vagytok. Tengerészek lesztek, talán idővel kapitányok, kell hogy meghalljátok a *Petőfi* igaz történetét. Tapasztalás, okulás miatt, mert nem a papnak, de a tengerésznek kell holtáig tanulnia!

Most csak toronyőr vagyok, valamikor kormányos matróz voltam, és nincs a föld kerekén olyan tenger, amit ne láttam volna. Elhihetitek, láttam eleget, tengert, hajót, embert, kikötőt, várost…, és már tudom azt, amit tudni kell. Többre nincs szükségem, azért is élek itt, mert

többre nem vágyom.

Voltam az Aranyparton, láttam a pálmás csendes-óceáni szigeteket, lenéztem a singapore-i kikötőre a fűszerillatú dombokról, kikötött a hajóm Baltimoreban, Fokvárosban, Buenos Airesben is, még Punta Arenasban is, a Tűzföldön!

Mindebből sejthetitek, hogy kinyílhatott a szemem ennyi látnivalóra. Tudtam én már akkor is, amit tudtam … sejtettem én előre a *Petőfi* tragédiáját. Beszélik ezt, amazt, hogy minden azért történt, mert volt egy Petőfi nevű versfaragó, akinek a halála rejtély, kellett tehát, hogy a hajó pusztulása is rejtély legyen. Badar beszéd. Akár versfaragó volt az a Petőfi, akár admirális vagy révkapitány, a hajó ugyanúgy pusztul el, mint ahogyan elpusztult. Nem a Petőfi név miatt, de annál inkább a kapitány miatt történt a tragédia.

Bizony mondom: így van, a kapitány miatt. De várjunk csak, így nem értenétek meg a mondandómat. Vegyük hát sorjában az eseményeket.

Legelsősorban is tudnotok kell, hogy minden bajt megelőznek a – jelek! Titokzatos intések, figyelmeztetések ezek, amikben mi – öreg tengerészek – hiszünk, és amiket mindig meglátunk. A jelek különbözőek, fiúk, de mindig megmutatkoznak, néha valami égi jelentés alakjában, néha másként, de – mondom – mindig a katasztrófa előtt! Ez a törvény a tengeren, és aki nem hisz ebben, az ne menjen a tengerre, ne legyen tengerész. A *Petőfi* kapitánya nem hitt a jelekben, azt mondta, hogy badarságokat beszélünk összevissza, meg hogy részeg disznók vagyunk. No de nézzük csak sorjában, mi is történt.

Mondom, a jelek. Mielőtt elindult volna a *Titanic* szörnyű útjára, különböző jeleket vettek észre a tengerészek, de az utasok is. A hajónak mégis indulnia kellett, és nem érte el az amerikai partokat. Sokan tudják, hogy a francia óriásgőzös, a *Bourgogne* drámáját is számtalan jel előzte meg. Napokig titokzatos fények, Szent Elmo tüzei imbolyogtak a főárbocon, olyan kikötőben, ahol lidérctüzet azelőtt soha senki se látott! Mi lett volna mindez, ha nem más, mint intés, figyelmeztetés az út elhalasztására. De hát az öreg, sokat tapasztalt tengerészeket kinevették a fiatalok, mondván: babona, bolondéria, rémlátás az egész!

Livornóból indultunk a *Petőfi* utolsó útjára.

Nem igaz, hogy nem tudok semmit, hogy nem emlékszem semmire, se a katasztrófa előtti időre, se az azt követő időszakra. Emlékszem én, csak közvetlenül a katasztrófára nem emlékszem. Ebből lett a mese, hogy tettetem magamat, mert nálunk is olyasmi történt, mint a *Veronica* fehérhajón. Bah, ha úgy tetszik a népnek – higgyék!

Az igazság az, hogy a kapitány hibájából pusztult el a hajó.

Abban az időben kínai árusok járták az európai kikötőket.

Nem volt náluk más, mint egy kosár, s a kosárban zsírkőből faragott majmok, virágok, házikók, kínai istenek. Ezeket árusították, a népek meg vásárolták.

Ilyen árus jött fel a mi hajónkra már az első órában, amikor kikötöttünk Livornóban. Ennek az árusnak nagy neve volt a többi között. Úgy hívták, hogy Meo-Ko. Társai úgy tisztelték, ha meglátták valahol, ha belépett a kikötői kocsmákba, hogy felálltak, és mélyen meghajoltak előtte. És addig nem szóltak hozzá, amíg ő hallgatott. Először azt hittük, hogy ez a Meo-Ko valami főemberük, amolyan mandarin vagy ilyesféle … de igen bizonygatták a kis sárga árusok, hogy nem főember, hanem annál sokkal több: szent ember! Lehet, hogy így volt, nem tudom, de tény: jó ember volt Meo-Ko. Jó ember, és egyben mágus is. Nappal a kosarával járta a livornói utcákat meg a kikötőben rakodó hajókat, este – ha nagyon könyörögtek neki, varázslatokat mutatott be egy rogyadozó házikóban, ahol a kínaiak laktak.

Ha akarta, ott helyben palota lett a ház, és mi mulató nép a palotában! Megtette, hogy pillanatok alatt a török szultán udvarába kerültünk, és a szultán kezet csókolt nekünk.

Így, ahogy mondom, Meo-Ko nagy varázsló volt.

És a kapitány ezt az embert megalázta, megszégyenítette. Holott tudta, mennyire becsüli a kikötő népe a kínai árust. Becsüli és szereti.

Azon a napon, amikor az eset történt, szájról szájra járt közöttünk, hogy éjjel két madár

röpködött zegzugosán a fedélzeten. Holdfény volt, és Paolo, a másodmatróz észrevette a két sötét színű, fecskeröptű, merev lábú madárkát a hajó felett. Paolo azt hitte, menten hanyatt esik: Carey anyó csirkéi voltak, a veszedelmet hirdető tengeri madarak! Carey anyó csirkéi a livornói kikötőben! Ez maga volt a csoda. Ráadásul elhagyták a vizet, és a hajó fölé szálltak. Ez volt a másik csoda. Paolo esküdözött, hogy így volt, és kétkedésre nem volt okunk. Paolo, bár szerette az italt, de szavahihető ember volt.

Gondolhatjátok, fiúk, mit éreztünk akkor, összedugtuk a fejünket, és egyre csak azt emésztettük, mit jelenthetett a madárkák látogatása? Azt tudtuk, hogy bajt jelent, mert így van ez már századok óta, mióta az óceánon felbukkan a hajók előtt ez a madárka. A jelek jele ez a tollas semmiség, én mondom, fiúk!

Főkormányosunk, a derék Markovics, állította, hogy a két kis Carey anyó azzal, hogy a fedélzet felett szálldosott, azt jelezte, hogy az egész hajó kerül veszedelembe. Mi is így hittük, és úgy elment a kedvünk a reggelitől, hogy a szakács vihette vissza a tizennégy ember adagját, tálcástul.

Amikor a kapitány és az első tiszt elé álltunk, kérve, hogy egy nappal halasszuk el az indulást, hajthatatlanok voltak.

– Indulunk akkor is, ha Japán partjairól ideér a tájfun! -hetykélkedett a kapitányunk, aki buta mód gőgös ember volt ám.

Néhány perccel később Meo-Ko jött a fedélzetre. Kosárkájában ott voltak a majmok, a virágok, a kunkordi tetejű házikók.

– Igazi kínai áru, vigyetek belőle a gyerekeknek, a feleségeknek – mondta Meo-Ko, és igyekezett velünk, ki tudja, már hányadszor, mióta Livornóban rakodtunk, üzletet kötni.

Nekem volt már három majmom, több virágom és talán két házikóm. De hát vettem még egy házikót. A fiumei Dóm téren az aranyműves ilyesmit úgysem árul, legyen hát belőle több.

Ahogy ott tréfálkoztunk, alkudoztunk Meo-Kóval, hozzánk lépett a kapitány.

Az ördög hozta oda, én mondom. Tudtuk, hogy baj lesz belőle, az is lett. Először csendben állt, figyelt, majd közénk lépett.

– Sárga kutya, kifelé a hajóról! – ordította. – Kifelé! Megrántotta Meo-Ko copfját, és akkorát lódított rajta, azt hittük, hogy menten a tengerbe esik!

Meo-Ko elvágódott, de – nemhiába varázsló volt – egyetlen tárgy nem esett ki a kosarából.

A kapitánynak mindez nem volt elég. Odaugrott, és amikor a kínai árus feltápászkodott, teljes erővel belerúgott.

Ekkor már mi is megembereltük magunkat, Markovics eléje állt:

– Parancsnok úr, tisztelettel, ne bántsa – mondta Markovics. – Mi hívtuk a hajóra.

Meo-Ko görnyedten a kikötőpalló felé vánszorgott. Ott megállt, visszanézett. Én még annyi gyűlöletet, megvetést ember szemében nem láttam.

– Elpusztulsz a hajóddal együtt, kapitány! – hátrált a pallón a partra Meo-Ko. – Ti pedig, jó emberek, nehogy vele menjetek, mert ott pusztultok ti is!

Dermedten álltunk, a kapitány is. Mire feleszméltünk – Meo-Ko eltűnt.

Mi ekkor már tudtuk, miért szálldosott az éjjel a fedélzet fölött Carey anyó csirkéje.

A kapitány és az első tiszt hajthatatlan volt: a *Petőfi* rakodása befejeződött, indulunk!

– Azt hiszitek, hogy egy büdös kínai meg két madár miatt maradunk Livornóban?! – üvöltötte a kapitány. – Azonnal jelentem az esetet a konzulnak, ha megtagadjátok a szolgálatot. Vasra verve kerültök vissza a hajóra!

Így volt, így történt. Mi, legénység, tudtuk, minek nézünk elébe. De azt is tudtuk, mi a vas, és milyen a livornói rendőrség. Nem akartuk a szégyent, a megalázást. Vállaltuk – a megpróbáltatást!

Nem állítom, hogy minden azért történt, azért következett be, mert a kapitány megütötte a kínait, és az átkot mondott. Nem állítom, bár ki tudja, talán mégis azért történt. De Carey anyó csirkéi csak azért tűntek elő, hozzá olyan vízen, ahol sohasem látják őket, mert tudták, mi

következik be, és mi vár reánk.

Hibásak voltunk, nem mondom. Hibásak, mert megvoltak a jelek, és mi mégis elindultunk a *Petőfivel*. Ma már azt mondom: inkább a vas és az idegen rendőrök komiszkodása, mint annyi derék ember és egy olyan jó hajó pusztulása! Ma már így mondom, de akkor – miért, miért nem? – dühünkben még a gőg is belénk szállt. Nem elég a fenyegetés, nem elég Carey anyó csirkéinek feltűnése? Hát akkor lássuk, kapitány, együtt, mi következik.

Valahogy így gondolkodtunk, és buta, gőgös fejjel elindultunk – a pusztulás felé!!

Látjátok, hol is volt itt olyasmi, ami a *Veronicára* emlékeztetne? Elterjedt a hír, mert a népek szeretik a szörnyű meséket, meg talán azért, mert a livornói konzulunk – a kapitány kérésére – indulás előtt beszédet intézett hozzánk, hogy tartsunk fegyelmet, meg hogy ne felejtsük el: egyetlen embernek van szava a hajón, és az a kapitány.

Jó, jó, csak lötyögj ál, konzul úr, gondoltuk akkor, mi mindezt igen jól tudjuk, kár a szoszátyárkodásert. Kár bennünket fenyegetni, amikor vállaljuk a sorsunkat, amikor fejest ugrunk a veszedelembe. Mert a konzul is előjött a vassal meg azzal a pocsék disznó livornói rendőrséggel!

De hát a beszédnek is vége lett, az indulás is megtörtént.

Mindnyájan a hajón voltunk – senki sem szökött meg! Úgy néztünk vissza a livornói kikötőre, a borházakra, a tárolókra, hogy: isten veled, Livorno, többet mi egymást úgyse látjuk! Elindultunk, bár megmutatkoztak a jelek, és ezzel a *Petőfi* megkezdte utolsó útját.

Nem volt öreg hajó. Ha felütitek a hajózási könyvet, láthatjátok, hogy 1893-ban -épült Newcastle-ben, 2223 bruttóregiszter tonnás volt, hossza 81 méter, szélessége 11 méter. Jó hajó volt. Egy időben épült a *Szapáry* és a *Rákóczi* hajókkal. (Igazad van, fiam, a *Szapáry* kormánykerekét Anton úr iskolájában őrzik, legalábbis Anton úr így mondja.)

Jó hajó volt a *Petőfi*… Manapság nem szerkesztenek jobb anyagból tengeri hajókat. Mindene ragyogott, csillogott, pedig tehergőzös volt. De szerettük, gondoztuk, óvtuk. De hát a kapitány, a kapitány! …

Utunk iránya dél-délkelet volt, elhaladni Elba és Korzika között, átszelni a Tirrén-tengert, elhajózni a messinai szorosban és kijutni a Jón-tengerre, hogy kikössünk Pireuszban, Athén kikötőjében. Ez volt a cél, azért rakodtunk borral, jóféle gabonával, hogy Athénbe vigyük.

Vittük, de nem jutottunk oda.

Az első két nap minden simán ment. Szép időben, igen kis oldalszélben elhajóztunk Elba és Korzika között. Kijutottunk a tirrén vizekre. A kapitány időnként gúnyosan megjegyezte:

– Aki fél, csónakba szállhat!

Akkor már nem féltünk. Ilyen az ember. Hogy szép volt két napig az idő, meg a harmadik nap első felében is, kezdi ük elfelejteni sMeo-Kot és a csirkéket. Egyedül Paolo volt az, aki gondterhelten járkált, és egyre azt dörmögte:

– Én láttam a madarakat, láttam. Azok voltak – Carey anyó csirkéi!

Elhagytuk Monte-Cristo szigetét, és nyílegyenesen haladtunk a Tirrén-tenger közepén Messina felé.

Éjfél volt, a harmadik nap, hogy elhagytuk Livornót.

A kormánynál újból én és a főkormányos álltunk, a parancsnoki őrséget az első tiszt látta el. A szabályok szerint a hajóorrban egy matróznak kellett lenni, hogy megüsse a jelzőharangot, ha kell. Ez a matróz Paolo lett volna, de nem volt a helyén. Nagy dohányos volt, eloldalgott valamerre bagózni. Éjfél volt, s koromsötét.

Olyan sötét, hogy megfoghattátok, megtapinthattátok, ha kedvetek lett volna rá.

Sehol egy csillag, sehol semmi fény. Nápoly és Szardínia között lehettünk, amikor feltűnt nekünk ez a sötétség.

Markovics, a főkormányos kiszólt a fülkéből a hídra:

– Hadnagy úr, hallja-e, de sötét van! Az előbb még ragyogtak a csillagok!

Az első tiszt morgott valamit, hogy ő se érti… Azután láttuk az oldallámpák tükrözésében,

hogy kiáll a híd szélére, és úgy figyel az égre. No hiszen, figyelhette, attól ugyan nem tűntek elő a csillagok.

A kompaszlámpa fényében megjelent a hadnagy arca. Igen zavartan tekintett ránk.

– Paolo nincs a helyén?

Mondtuk, hogy nem tudjuk. Pedig tudtuk, hogy nincs ott. Markovics előrekiáltott:

– Hé, Paolo! Hé! …

Semmi válasz. Azazhogy volt válasz …; nagy nevetés a hajóorrból.

Nem is nevetés, hanem inkább kacagás, ijesztő vihogás.

Markovics elárnyékolta a bussola fényét, úgy meredtünk előre, ki járhat ott a hajóorrban, amikor láttuk, hogy Paolo onnan eljött.

Mit gondoltok, mit láttunk?

Úgyse találjátok el – szellemeket!

Talán három vagy négy, vagy talán annál is több fehér, füstszerű szellem ugrált az előhajón, és körüllebegte a horgonyszerkezetet.

Így volt, esküszöm!

Égnek meredt a hajunk, elállt a lélegzetünk, torkunkra forrt a szó. Én azt hittem, összerogyok menten. Tudtam, hogy mindennek vége, akár el is engedhetem a kormányt, és csak egyet kell tenni: menekülni, amilyen gyorsan csak lehet!

Vízbe fúltak szellemei jöttek fel a hajóra, hívtak, csábítottak, nevettek bennünket mint a tenger új áldozatait.

– Hívom a parancsnokot – dadogta a hadnagy –, hogy ő is lássa…

Elindult volna, de megtorpant.

Megszólalt a hajóharang.

A szellemek szólaltatták meg, hiszen Paolo nem volt ottan!

Láttuk is a fehér, anyagtalan csoportot, amint ott álltak, és ráhajoltak a hajóharangra!

Lehet, hogy akadt közöttük néhai tengerész, én úgy vélem, hogy akadt, mert a harang szabályosan kongott. Egy hosszú, egy rövid …, egy hosszú, egy rövid .., mint. amikor veszedelmet jelzünk.

A hadnagy állt. Nem mozdult, nem mert mozdulni. Félt, mint ahogy mi is féltünk.

– Szellemek – dadogta a hadnagy. És a hajóharang egyre szólt.

Már arra gondoltam, hogy megmondom Markovicsnak, hagyjuk abba a kormányzást, és inkább feküdjünk végig a fülkében, úgy várjuk pusztulásunkat, amikor szörnyű eset történt.

A nyolc és fél tengeri mérfölddel haladó hajó valaminek nekiütődött!

Ki tudná ma már eldönteni, mi volt az, aminek nekirohant a *Petőfi?* Szirt, úszó hajóroncs vagy tengeralattjáró (abban az időben a franciák gyakorlatoztak ezeken a vizeken), elég az hozzá, hogy rettenetes ütést kapott a hajó.

Az ütődés Markoviccsal együtt kivágott a fülkéből, és azt Vettük észre, hogy az első fedélzeti raktár tetején fekszünk.

A hadnagy eltűnt, többet nem is láttuk, ő volt az első áldozat!

Azaz nem is az első, mert az ütődés következtében óriási detonáció támadt: felrobbant a kazán!

Lángolt a hajó közepe, mint valami szörnyű nagy fáklya!

Mindez percek alatt történt.

Ugyanakkor kitört a vihar! Úgy szakadt ránk, mint az összeütközés vagy a tűz: egyik pillanatról a másikra.

A hajó közepe okádta a lángokat, a szikrákat… a vihar meg élesztette az úszó poklot.

Nem volt menekvés annyi se, mintha máris a tenger fenekén lettünk volna.

Mint a tehetetlen kukacok, úgy vánszorogtunk a fedélzeten: ki törött lábbal, karral, ki összeégve, tébolyultan a rémülettől, hiszen a legénységi szállás az előhajón van, ott történt az összeütközés. A legénységi szállás összelapult, akárha cukorból készítették volna a newcastle-

i hajóácsok!

A parancsnoki hídon ott kapaszkodott a kapitány, jól láttuk a tűz fényében. Valamit kiabált felénk, azokhoz, akik az előrészen csoportosultunk. Lehet, hogy azt kiabálta: most már sajnálja, amit Meo-Kóval művelt. No hiszen, sajnálhatta a szerencsétlen. A tragédia a nyakunkon volt, és az életünk csak perceket jelentett! Egy újabb robbanás, és a tűz fényében, a szikrák pattogásában magasba emelkedett a parancsnoki híd a kapitánnyal együtt!

Utolsó reményünk, a két mentőcsónak is a középfelepítményen volt, azokat is elvitte a detonáció. De hát volt is nekünk szükségünk mentőcsónakra! Süvöltő szél korbácsolta a tengert – nem ilyen gyermeteg sirokkócska, amiben ti jöttetek –, és a hullámok egyre magasabbra emelkedtek. Lehetett tízes erősségű szél, ha nem tizenegyes, én mondom! Ilyen orkánban, ha leereszted a mentőcsónakot, pozdorjává törik a hajó oldalán

Menekvés nem volt.

Égett a hajó, mint a szurokfáklya, és egyre inkább szél alá dőlt. Mi úgy kapaszkodtunk a fedélzeti kötelekbe, kábelekbe, mint az agyonfagyott madarak az eldűlő fába.

Ahogy dőlt a hajó, egyre inkább láttuk a tűz lángokádásában, hogy alattunk ott a tenger. A tenger, mint óriási cápa, kitátotta száját, és várta, hogy bekapjon!

Fiúk, pokoli volt, pokoli.

Egyik cimbora a másik után potyogott a mélybe. Most is látom a derék Markovics főkormányos arcát. Ott kapaszkodott mellettem . … végül már nem bírta, rám nézett, szomorúan bólintott, hogy látod, Suttora, így leszünk áldozatai egy őrült kapitánynak … és akkor elengedte a kötelet. Elnyelte a tátott szájú tenger!

Az utolsó, amire még emlékszem: amikor kiszakadt a gépház, és a lángokat elnyelte – a füst!

Úgy hiszem, akkor már egyedül csak én lógtam a raktárfedél kötelén, derekamon mentőövvel. Paolo nyújtotta felém a mentőövet, szegény Paolo, az, aki a livornói kikötőben meglátta Carey anyó csirkéit. De hát hiába látta, egyikünknek sem volt annyi esze, hogy hallgattunk volna a jelre!

Ennyi az igazság a *Petőfi* tragédiájából.

Azóta nem voltam tengeren. Azóta vagyok toronyőr. Nekem elég volt a tenger tátott szájából, egy életre elég, fiúk.

És azóta hívnak kalóznak. Nem bánom, hívjanak, elbírom. Ha tetszik az embereknek, legyen ez is kedvükre.

De a *Veronica* esetéhez nekünk, a *Petőfi* szegény hajósainak semmi közünk!

ÖTÖDIK FEJEZET

Daniló bácsi Fiúméról – Az uszkokok – Íme, egy hajógazda és nagykereskedő – Vége a háborúnak? – A földrajzóra – Forradalom – Hová tűnt el Daniló bácsi? – Csatahajók jönnek! – „Haditanács” a Két Napóleonban., és elszegődés a sónerre – Zanetta utoljára – Búcsú a Nauticától – Berakodás és puskagolyók – Irány Buccari! – Megtanuljuk a szélskálát

Daniló bácsi nagyszerű ember.

Nem ok nélkül lelkesedett érte Horváth Feri, és igazat mondott Jokkó, amikor dicsérte nagybátyját. Ha van „talpig férfi”, úgy ő az: pompásan érti a szakmáját (a „nagy tengerész”, így hívják mindenfelé), becsületes és igaz ember, ráadásul mindenhez ért, mert minden érdekli.

Az első kalandos látogatás óta többször jártam már nála – Horváth Ferivel, Jokkóval, s egyedül is –, de mindig hoztam tőle valamit. Tudjátok, mi az, valakitől „hozni” valamit? Ó, nem holmi tárgybeli dolgokat gondolok, de azoknál értékesebbeket: gondolatokat, tapasztalást, ismereteket. Például az iskolában is, a Nauticán is Fiúmével kapcsolatban ilyesfélét tanultunk: „Magyarország egyetlen tengeri kikötője, a gyarmatáruk behozatali helye …”

Nos, ettől egyikünk se lett okosabb, mert hiszen mindezt láttuk, tudtuk, benne éltünk. Ráadásul baj volt a gyarmatárukkal, mert háború volt, és ünnepnek számított, ha egy hajó nem a tengerentúlról, de a szomszéd kikötőből befutott. Suttora bácsi nem a hosszú járatú hajóknak villogtatta a fiumei lanternák fényét, hanem a nagy ritkán felbukkanó úgynevezett parti gőzösöknek vagy a sötétben előlopakodó hadi egységeknek.

Különös, de így van: nem a történelemórán, de Daniló bácsi hajókajütös lakásán ismertem meg Fiumét.

Tőle tudtam meg, hogy az őslakók a liburnosok voltak, országukat Liburniának hívták. A római tengerészet híres hajósai a liburnosok közül kerültek ki, de nemcsak kitűnő tengerészek, de kiváló hajóépítők is voltak.

– Hiteles feljegyzések maradtak arról – bizonygatta Daniló bácsi –, hogy a világon először a liburnosoknál találkozott össze a gép és a hajó. Kerekes hajóik voltak, ahol a „lóerőt” járgányt forgató ökrök pótolták.

Daniló bácsitól tudtam meg, hogy az első település a mai Fiumara torkolatában a rómaiaké volt. Az őrhelyet Tersatticának hívták, és ebből lett idővel a szomszéd hegyi községnek a neve Tersatto.

– A római birodalom hanyatlása, majd bukása után települtek erre a vidékre az avar hadaktól űzött horvátok és szerbek. Tersattica elpusztult, és helyette kinőtt a tengerparton Fiume, amit IV. Béla király egy oklevelében Riekának nevez. (Ma a régi név után Fiumét Rijekának hívják.) A középkorban a város inkább a lovagok uralma alá tartozott, mint országhoz. A magyar király messze volt, de a Frangepánok és a Duinoiak számtalan vára közel, s így Fiume is, a közeli szigetek, városok a Frangepán-Duinoi kiskirályok uralma alatt állt.

Fiúménak sok és főleg gyorsan változó gazdája volt. Többször nyögte a velenceiek, majd a

Habsburgok, majd megint a velenceiek és a Frangepánok uralmát, hogy ezt kövesse számtalan, de mindig eredménytelen török támadás. A velenceieknek és a törököknek egy bátor kis nép, az uszkokok voltak legkomolyabb, legerősebb ellenfelei.

– Mi, Jokkóék és én, Zengből valók vagyunk. Egyenes leszármazottai az uszkokoknak, vagy ahogy írják: az uszkok rablóknak. Hegyi pásztornépekből kerültek ki a zengi helyőrség híres zsoldosai. Ez a zsoldossereg volt a magja az „uszkok” népnek, a horvát-dalmát tengerpart legfrissebb tengerésznépének. Ezekből a pásztorokból lettek a félelmetes hajósok, a török és velencei gályákat süllyesztő, féktelen tengeri rablók! Nem bírt velük a török, a velencei, de a Habsburguralom se! Fiume és az uszkokok vezére összejátszottak. Egyik leghíresebb esetük a velencei Contarino hajójának története 1575 karácsony napján. A Contarino-hajó selyemmel, kelmékkel, gabonával megrakodva kikötött a fiumei öbölben, hogy jó üzletet bonyolítson a császári kereskedőkkel. Hatalmas gálya volt a velenceiek hajója: a rengeteg árun, utason és tengerészen kívül nyüzsgött rajta háromszáz velencei zsoldos is – védelemül. Sokra nem mentek ezekkel a zsoldosokkal, mert alighogy kikötöttek, öt bárka közeledett a szigetek felől. Halászoknak nézték őket, mert mi mások lehettek volna? Holott nem halászok voltak, hanem hétszázötven uszkok rabló, a három Danicsics testvér vezérletével. Mondanom se kell, hogy a Contarino áruja nem jutott el Bécsig, hanem a java Zengig, a másik része a fiumei Gomilába jutott el. Mert a Gomila már akkor is megvolt!

Daniló bácsi mondta el és rajzolta le az uszkok rablók hajóit. Különös hajók voltak, ráadásul – a fiumei hajóácsok készítményei! Az uszkok naszádokat harminc emberre méretezték, a nagyobbakat ötvenre. A feladat az volt, hogy gyorsabbak legyenek, mint a velencei hajók. A fenekükön több csapot lehetett látni: így rejtették el a partok mellett, az ulvás öblökben az uszkok kalózok a bárkáikat.

– A fiumei tanács, bécsi parancsra már 1598-ban törvényt hozott, hogy súlyos bírság terhe mellett tilos a kalózbárkák építése – mosolygott Daniló bácsi. – De hát bizony építettek továbbra is. Fiume és az uszkok népek barátsága híres volt. A Fiumara partján külön révház épült – a kalózoknak. A Fiu-mara túlsó partján, a mai Susak helyén, volt egy híres csárda is: az Osteria degli uscocchi, az uszkok csárda. Itt bonyolította bor és jó falatok mellett a fiumei kereskedő meg az uszkok rabló az üzletet. Végül is a bécsi császári haditanács felkészült az uszkokok kiirtására. Rabattá János vicedomót küldték Fiumébe, hogy csináljon rendet Zengben. Rabattá nagy sereggel tört Zengre. A főbb embereket felakasztatta, közöttük a híres uszkok vezért, Possedariai Márton grófot is. De a zengieket se puhafából faragták. Megjöttek a tengerről a kalózok, és Rabattá vicedomo katonáival együtt elesett. Mondanom se kell, hogy amúgy igazi kalóz módra végeztek a császári biztossal: szívét kitépték és felfalták, holttestét a zengi nagytemplomban három napig közszemlére tették! …

így lapozott bele a múltba Daniló bácsi, hogy megismertessen kedves két városa, Fiume és Zeng múltjával.

Úgy hogy amikor ott álltam Ossoinack úr irodájának előszobájában, akkor már jól tudtam, mi az a „patrícius”, mi az: „fiumánónak” és „nagykereskedőnek” lenni.

Ossoinack úr patrícius, fiumánó és nagykereskedő volt.

Hatalmas vagyon ura, igen kiválóan működő ész tulajdonosa, és egyben igen-igen szerencsés valaki. A vagyont nem ő alapította. Apja, de azt megelőzőleg a nagyapja is vagyonos ember volt: hajótulajdonos és kereskedő.

Úgy emlékszem, Ossoinack úr volt Fiume leggazdagabb embere.

És én, a kis senki, az előkészítős nautikus, a Leggazdagabb Embert mentem köszönteni!

Nem egyedül, hanem negyedmagammal: Horváth Ferivel, Würtz és Végh nautikusokkal. A Leggazdagabb Ember születésnapját ülte, és az volt a szokás, hogy a köszöntők között ott volt a Nautica is, hiszen egy-egy évfolyamban több ingyenes hely, ösztöndíj Ossoinack úr áldozatkészségét dicsérte.

Ott álltunk hát az egyik októberi délutánon a nagy ember irodájának előszobájában.

Egyenruhánkat erre az alkalomra kivasalták, kikefélték. Bakancsunk fényességét Anton úr vizitálta, és amikor az utolsó bokszsimítás is megtörtént, csak akkor léphettünk ki a Corsia Deákra. Úgy álltunk az iroda előszobájában, mint az orgonasípok: elöl a nyúlánk Feri, majd Végh (a Mohikán), mellette Würtz és végül én, a legkisebb, alakra is, osztályra is.

Az előző nap Daniló bácsi – amikor összejöttünk nála késő délután – éppen ezekről a városi nagyemberekről beszélt, közöttük Ossoinackról is.

– Ö az olyasféle kereskedő, akit kereskedőnek hívnak ugyan, de valójában több bárkinél a városban. Például itt több a mindenhatónak feltüntetett kormányzónál. Akkor teszi zsebre, amikor akarja. Nézzed majd meg jól Ossoinackot. Pontosan ilyen a baltimore-i, a hamburgi, az odesszai, a hongkongi, Ossoinack. De a marseille-i, a glasgow-i is. Ők irányítják a világkereskedelmet, mi, tengerészek, a szolgáik vagyunk.

Először az előszobát láttam meg, számtalan titkárral, óriási iratállványokkal, íróasztalokkal. Tinta–, papír–, szivar– és gázszag töltötte be a levegőt. Az íróasztaloknál hatalmas könyvekre hajolva többnyire kopasz, izzadt arcú emberkék írtak, körmöltek. Mivel a helyiség ajtajára írva volt: Cancellaria (titkárság), úgy vélem, aki itt körmölt, mind titkár vagy ilyesféle személy lehetett. Egy közülük a fő-fő titkár volt, ott állt a középső nagy szárnyas ajtó előtt, hol-eltűnt az ajtó mögött, hol megint előbukkant, de akár kijött, akár bement, mindig intézkedett. Igen kicsi, igen kövér, zsakettbe öltözött emberke volt a fő-fő titkár. Tőle függött, ki jut be a Leggazdagabb Ember színe elé. Előtte legalább úgy hajoltak már meg az érkezettek, mintha már bent lennének a nagyúr előtt.

Az iroda nehéz levegője, szörnyű elzártsága ráült a tüdőnkre. Istenem, milyen más odakint a Riván, a mólókon, a rakpartokon! És milyen furcsa: innen, ebből a merő papír– és íróasztalvilágból irányítják a hajók és a hajósok sorsát, még a *Ragusa* életét is! Mert még a *Ragusa* is Ossoinack úr tulajdona.

Végül elénk állt a fő-fő titkár:

– Most önök következnek – mondta és intett –, arra tessék. Feri ment elöl, mi utána.

– Ha akar, megvesztegetően kedves lesz – hallottam Daniló bácsi hangját, ahogy beléptünk a Leggazdagabb Ember irodájába –, ha akar …. de az is lehet, hogy nem akar. Akkor pedig maga az orkán!

Először Ferenc Józsefet láttam meg. Ott lógott fehér atillában, sárga szattyáncsizmában és piros huszárnadrágban a falon. Alatta egy hosszú asztal vonult a fal mellett végig, az asztal közepén hordónyi földgömb. Lábunk alatt süppedt a padló, vastag szőnyegek tették halkká, nesztelenné a lépést. Balról, a kikötőre néző ablaksornál, lant alakúan ívelt gázlámpa alatt „horgonyzott” az íróasztal, és annak közepén ült Ossoinack úr, a Leggazdagabb Ember!

– Jó estét – intett felénk, mivelhogy már égett a lámpa, és úgy-ahogy sötét is volt. – Jó estét, fiúk, csak közelebb, csak közelebb.

Ossoinack úr kedves volt, ha nem is megvesztegetően, mint Daniló bácsi ígérte, de kedves. Galambszürke Ferenc József-et viselt (egy ilyen festmény alatt nem is lehetett mást), ragyogóan kikeményített ingmellet, a vattázott nyakkendőből gyémántos tű szikrázott felénk, és amikor felállt, láttuk, hogy csillogó lakkcipőt hord. Azóta is mindig ilyennel képzeltem el a Rockefellereket, a Morganokat, a Kruppokat.

Horváth Feri meghajolt, elmondta a mondókáját, hogy milyen hálásak vagyunk nagy jótevőnknek, és a többi távollevő tizenkettő nevében kijelentjük: megbecsüljük az ösztöndíjat, becsülettel szolgáljuk, s nagy lesz az örömünk, ha végzünk, és Ossoinack úrtól meghatározott hajón teljesíthetünk mint hadnagyjelöltek szolgálatot. Isten éltesse!

Ossoinack úr felállt a háromárbocos barknak is beillő góliát íróasztal mellől. Szépen fésült, ezüstös szakállát végigsimította, és könnyedén megpöckölte a gyémánttűt aranygyűrűktől csillogó kezével. Formás, tömör, okos, értelmes beszédben válaszolt. Hogy most háború van, de egyszer annak vége lesz, utána pedig olyan hajózás indul, amilyet még nem látott a világ. Rengeteg hajó elsüllyedt, még több hajós elpusztult. A mi hajóink ott horgonyoznak védett

helyen a novigrádi öbölben, a tengerészfiatalság pedig – íme, csak ránk kell nézni! – alig várja, hogy távoli vizekre induljon. Ő, Ossoinack úr, tudja, hogy nagy üzleteket kötünk majd szerte a nagyvilágban, és a hajókon, amelyekkel ezek az üzletek bonyolódnak, mi szolgálunk.

– Úgy hiszem, igen gyorsan vége a háborúnak, fiúk -mondta a Leggazdagabb Ember. – És akkor irodámnak nem egy szobájában, de tíz szobájában folyik majd a munka!

Kis szünetet tartott, az élénk szemek vizsgálva tekintettek ránk. Majd ezt mondta:

– Reméljük, rendes polgári világ jön, nem az uszkok rablók világa.

Ezzel kezet nyújtott. Meghajoltunk. A szárnyas ajtó kitárult, a fő-fő titkár ott állt a küszöbön.

– Hát csak tanuljatok szorgalmasan – hallottuk a nagyember hangját.

Az utcán megálltunk. Nagyot szippantottunk, a leszálló este édes illatából.

A kikötőben „flaggensalut” volt: az *Ulan* és *Leopard* őrhajókon felhangzott a trombita jel: dóra-haza-haza-szóra!… A tengerészkaszárnya trombitása is fújta az esti takarodót.

Megtárgyaltuk Ossoinack úr szavait. Hogy közeledik a háború vége? Lehet, mert valami ilyesfélét mondott a napokban Anton úr is, sőt Daniló bácsi is.

Daniló bácsi a következőt mondta:

– Mi lenne, Jokkó, Feri, Andrea barátaim – mert mi hárman voltunk nála a kabinban –, ha a *Jadran* rövidesen útnak indulna? Méghozzá veletek!

Rámeredtünk: a *Jadran* (Adria), Daniló bácsi kétárbocos sónerje, évek óta leszerelve a buccari kikötő sarkában, a hajóüzem mellett horgonyzott.

Jokkó szólalt meg elsőnek:

– Odahagyjam a *Ragusá?!*

– És nem hagynád a *Jadran* kedvéért?

– Hogyne, örömmel!

– És ti? – nézett Ferire és rám Daniló bácsi. Feri elmosolyodott:

– A Nautica után miért ne?

Én is valami ilyesfélét dadogtam. Jokkó közbeszólt:

– A bácsi többször azt mondta, csak akkor szereli fel a *Jadrant*, ha vége a háborúnak. Hát vége van?

Daniló bácsi mosolygós arca elkomolyodott:

– Barátaim, nem szeretem a nagy szavakat, a nagy kijelentéseket, de olyan híreim vannak, hogy – rövidesen meglátjuk Buccari kikötőjét. Már persze csak azok, akik követnek. Érzem, fiúk, nagy út előtt állunk!

És ahogy ballagtunk az estében az Ossoinács úrnál tett látogatás után, akarva-akaratlan a két férfi kijelentésére kellett gondolni. Hogy közel van a háború vége. Az egyik is ilyesfélét mondott, a másik is. A nagykereskedő, aki a világból szedi a híreket, és a nagy hajós, akinek a tengerészcimborák mondják el az eseményeket.

Őszintén bevallom: mi mindebből semmit nem láttunk. Valósággal megszoktuk, hogy úgy növünk fel: háború van, sebesülteket látunk, az újságokból hadi jelentéseket olvasunk, fronthíreket hallunk. Ma reggel a mi osztályunk összebújt az asztalnál, és rámeredtünk az újság fekete betűire: „Az osztrák-magyar flottaparancsnokság jelenti: *U-111*. tengeralattjárónk egy cirkáló útjáról az északi Adriáról nem tért vissza. Hivatalos olasz jelentés szerint egész személyzetével elsüllyedt.” … Az *U-111* porto-réi kaland mélyből előbukkanó hadi egysége és a kedves Zaccaria fregatthadnagy meg emberei nincsenek többé! … És Daniló bácsi azt hiszi – vége, rövidesen vége a háborúnak?

Ezen töprengtünk mi négyen Horváth Ferivel, amikor a Nautica felé tartottunk.

Egyszer csak Feri megállt.

Kiértünk a pályaudvar előtti térre. A „Cardiff House” előtt sötét volt.

A „Cardiff House”-t bezárták! Előtte gúlába rakott fegyverekkel szakasznyi tengerészgyalogos őrködött.

És ekkor tűnt fel, hogy a Corsia Deákon alig égnek a gázlámpák. Egy-egy sarkon világoltak, máshol nem.

Komor felhők úsztak az égen, és komor hangulata volt a városnak.

Október vége volt ekkor, és 1918.

Két nappal később a Nauticán.

S. Amadé tanárunk óráját hallgattuk. Fiatal tanár volt, lelkes, színes beszédű. Szerettük őt is, a földrajzot is. A tenger és a földrajz egy. Amadé tanár úr értette a módját, hogyan kell kedvessé tenni a tantárgyat. Hasonlóan csak Garády bácsi, a biológus és H. Márton, a neves csillagász, a légtünettan tanára kötötte le teljesen a figyelmünket. Márton tanár úr kezelte különben a Nautica kertjében a fiumei meteorológiai állomás készülékeit. Akiket segédekül kiválasztott, mint Végh-Mohikánt, azokat egy kicsit irigyeltük. Elvégre mégiscsak nagy dolog ott állni a tanár úr mellett, és úgy tenni, mintha Végh-Mohikán is értené a különféle mérőszerkezetek titkát.

Mondom, földrajzóra volt. Elmélyedve tekintettünk S. Amadéra. A régi térképekről, a középkor tudós térképrajzolóiról és a középkori térképgyűjtés szenvedélyéről beszélt.

– A portugál Tengerész Henriktől, tehát 1400 elejétől számíthatjuk a térkép és a hajózás döntő, örök kapcsolatát… Tengerész Henrik a Kap Segerer várában készítteti a tudósokkal az újfajta, tapasztalásra épülő térképeket, és készítteti a tervezőkkel az új hajótípust, a barkaszból (bárkából) kialakuló több száz tonnás, csukott fedélzetű hajót…

A tanár az ablak felé tekintett. Mi is.

Ebben a percben valami befejeződött: a világháború. De befejeződött egy államforma, a Monarchia, és befejeződött Fiume magyarországi részessége is.

A frontokon lassan elhallgattak a fegyverek, helyettük a forradalmak fegyverei szólaltak meg.

S. Amadé felállt, az ablakhoz lépett.

– Tanár úr, kérem, az előbb sortűz volt! – mondta okoskodva Gróf esik Béla.

– Igen, én is azt hiszem – bólintott a földrajztanár, és kiszólt az ablakból: – Anton úr, mi történt?

De Anton úr nem ért rá felelni, mert egyre erősödő és egyre közeledő fegyverropogás kezdődött!

Ekkor már mindnyájan az ablakoknál álltunk és kitekintettünk. A kereskedők kapkodva ürítették a kirakatokat, felrakták az ablaktáblákat, rángatták a redőnyöket. Emberek rohantak át a vasúti síneken, a Corsia Deák platánjai alatt és a kikötő raktárai között. Mindenütt kiabáltak, adták tovább az értesüléseket.

– Horvát katonák lövik a kaszárnyát!

– A törvényszék épületét ágyúzzák!

– A Fiumara mentén a rendőrség őrházát gépfegyverezik!

Egyszerre vége lett Tengerész Henriknek, a régi térképek és hajózás művelődéstörténeti szerepének.

Fiúmában kitört a forradalom!

Az igazgató ugyan kiadta az utasítást: a tanítás folyik tovább … de hát inkább csörgedezett, mintsem folyt volna tovább.

Egyszerre mindenkit megszállt a nyugtalanság, az izgalom: mi lesz tovább?

A törvényszék ott volt a közelünkben, és amikor a fegyverropogás továbbhaladt, kióvatoskodtunk az intézetből. Velünk jött Anton úr, több tanár is. „Az épületet senki nem hagyhatja el; aki elhagyja, az súlyos fegyelmi vétséget követ el” -így hangzott az igazgatói parancs egy-két órával ezelőtt! De hát forradalom volt, és az épületet elhagytuk.

A törvényszék üres ablakokkal meredt a kikötőre. Az utcán és a téren halmazban hevertek az összetört bútorok, iratszekrények; égtek, óriási máglyákban lángoltak az akták, az iratok.

A tüzek körül a Gomila népe ujjongott, táncolt, lelkesedett, ünnepelte a háború végét és a

forradalom kitörését.

– A fellázadt katonák a kormányzósági palota elé vonultak – mondták a jólértesültek. – Ott lesz a harc! A polgári iskolából a tengerészgyalogságot rendelték ki a kormányzóság védelmére. Nagy csata lesz ott!

Olyan volt a város, mint a felzaklatott hangyaboly. Rohanó, lövöldöző, ordító embercsoportok, menetelő – horvát kokárdát viselő – katonák, állig fegyveres tengerészek, akiket szidalmaz az utca, mert elzárták a kormányzóság felé vezető utakat.

Csörömpölve hulltak ki a kávéház ablaktáblái, és lángot vetett a Zichy-móló melletti raktárépület! -”

Az utcák sarkain verekedő férfiak, nők kavarogtak, akik most gondolták elérkezettnek az időt a maguk kis ügyének elintézésére.

Fiúmében kitört a forradalom!

Lőporfüst és a tüzek füstje telepedett az utcákra, a kikötőre a szélcsendes estében.

Az *Ulan és* a *Leopard* őrhajók ágyúi is megszólaltak.

Gépfegyverkattogás, mannlicherek csattanása, ágyúk dübörgése verte a zajt ezen a napon Fiúmében. Szerettem volna kimenni a hajógyárba, Jokkóhoz, vagy a Gomilába. Daniló bácsihoz, de Horváth Feri azt tanácsolta: maradjunk csak a Nauticán, nem tudni, mi történik a következő órában. De egyben megegyeztünk: nyilván igaza lesz Daniló bácsinak és Ossoinack úrnak – a háború a végét járja.

Este gyertyák és petróleumlámpák világoltak a város házaiban. Nem működött a gázgyár. Suttora bácsi világítótornya egy percre nem villantotta fényét. Alkonyatra nem hangzott fel a trombita jel, és elmaradt a flaggen-salut… És szájról szájra szálltak a hírek: hogy a pólai kikötőben Sam Benelli olasz költő parancsnokságával egy MAS megtorpedózta a *Viribus Unitis* óriás-csatahajót…. hogy pillanatnyilag ugyan leverték a fiumei forradalmat, de csak pillanatnyilag… hogy végig mindenütt felbomlott a front, és a katonák özön-lése megkezdődött hazafelé … hogy a kormányzóságon kiadták a jelszót: a magyar tisztviselők induljanak haza …

Vacsora után ott gubbasztottunk Horváth Feri szobájában, magyar nautikusok.

– Mit tegyünk? – tette fel a kérdést a lassú beszédű, komoly tekintetű Végh-Mohikán. – Mit tegyünk, mert egészen biztos, hogy ránk is sor kerül: megkapjuk a parancsot, hogy induljunk haza. Mit teszünk akkor?

Gyertyafénynél ültünk az ágyak szélén, és főleg Ferire tekintettünk, mint a leghiggadtabbra közöttünk.

Szívszorító, szomorú volt ez az este: az élet közbeszólt, és megmutatta – nem minden függ tőlünk! Mintha foszladozóban lettek volna az álmok, a vágyak: az, hogy tengerészek leszünk! Hazamenni akkor, amikor itt vagyunk, amikor oly szépen haladtak a napok, és mind jobban éreztük: szívvel-lélekkel arra vagyunk teremtve, hogy tengerre szálljunk! És ezt venné el tőlünk egy tollvonással a-sors?

Elcsüggedt, riadt szívű hajótöröttek voltunk, ahogy ott gubbasztottunk az ágyak szélén. A pályaudvar felől felzakatoltak időnként a gépfegyverek.

Különben olyan nagy csönd volt odakint, hogy hallani lehetett, ahogy az *Ulan* gépházában megindultak a dugattyúk.

– Nehéz azt kimondani, mit tegyünk – tekintett ránk Feri. – Valójában azt se tudjuk, mi történt. Már úgy értem, milyen értelemben történt az, ami a hírek szerint más városokban is kirobbant.

Zoller, a kövér cimbora, elcsukló hangon közbeszólt:

– Gondolod, hogy kirúgnak innen bennünket? Feri bólintott:

– Minden megtörténhet, az is. Zoller szemét elborította a könny:

– És akkor te mit teszel?

Erre mindnyájan elmosolyodtunk. Feri is.

– Mit teszek? Ne légy már ennyire gyerek, Zoller. Mit teszel, ha valahol nem kellesz? Elmégy. Talán a horvátoké lesz Fiume, talán, hiszen ez a régi vágyuk. Talán olasz? Ki tudja. De valami történik, fiúk. A mai nap erre mutat.

Horváth Feri szemében megcsillant a gyertyafény.

– Én, amikor idejöttem, már döntöttem: tengerész leszek! Lehet, hogy nem maradok tovább a Nautica hallgatója … de tengerész igen. Erre születtem, talán jut hely nekem valamelyik hajón. Én nem megyek haza, öreg szüleim vannak, szegények, nem mehetek a nyakukra!

Azon az éjszakán nehezen aludtunk el. Zoller a közelemben szuszogott, időnként akkorákat nyögött, hogy talán elhallatszott Anton úrig.

Néhány különös, furcsa, idegesítő nap következett. A kormányzóságon valóban megkezdték a csomagolást, és intézkedés történt, hogy két .különvonat induljon el azokkal, akik elhagyják Fiumét. A Nauticán is megjelent a falragasz: a magyar fiúk lehetőleg induljanak haza …

Budapesten forradalom, Bécsben forradalom! Szálltak a hírek.

Fiume utcáin horvát és olasz érdekek csaptak össze. Hol olasz, hol horvát lobogó lengett a városháza tornyán.

Tovább kattogtak a gépfegyverek, a mannlicherek.

A tanár urak közül többen csomagoltak. Közöttük a légtünettan tanára is. Szegény jó igazgatónk azt se tudta, mit tegyen. Zágrábi volt, tehát nem kellett sietnie, de féltett bennünket. Tudta, hogy nem mi voltunk azok, akik miatt Fiume népe nem szívelte a magyar közigazgatást. De a felelősség az igazgatón volt, és érezte is, hogy végső fokon tőle függ, mit tesznek a magyar fiúk.

Táviratok jöttek hazulról, expresszlevelek. A posta működött, más nem. Aggódó szülők, nagyszülők írták, küldték, hogy induljanak el a különvonattal.

– A legokosabbnak azt találom, ha elindultok – tanácsolta az igazgató.

És Anton úr mit mondott?

– A *Zrínyin* azt tanultam, hogy a jó tengerész kitart a tenger mellett! Most még lövöldöznek, most még forr a bor, hogy kié az igazság, de egyszer nyugalom lesz, és akkor: hajóra, fiúk!

Megalakult a horvát-szerb-szlovén nemzeti tanács is. November elsején este fáklyásmenet ünnepelte a tanács határozatát: Fiume Jugoszláviához csatlakozott!

Többen összeszedték motyójukat, és elindultak a pályaudvarra, ahol katonai védelem alatt indulásra vártak a vonatok. Közöttük volt Grofcsik, Jakab Laci és még négyen a mi évfolyamunkból. Zollerral kettesben döntöttünk: maradunk. Ha nem a Nauticán, akkor elszegődünk valahová hajósinasnak. Meg aztán Daniló bácsi is mondott olyasfélét, hogy a *Jadran* sóner elindul egyszer … Csak éppen Daniló bácsit nem találtuk.

– Hol lehet, merre járhat? – találgattuk Horváth Ferivel nemegyszer.

A „Két Napóleon” feletti lakás ajtaja zárva volt, hiába dörömböltünk, rázogattuk a kilincset.

– A lövöldözés napján elment, azóta se láttuk – vonogatta vállát az osteria gazdasszonya. – Megtette már azelőtt is, hogy szó nélkül elment, és csak hónapok múlva állított be újból. Az ilyen magányos, senkihez se tartozó, bolondos kapitány úgy éli világát, ahogyan kedve tartja!

Az egyik napon előkerült Jokkó is. A nagybátyjáról semmit se tudott.

– Szevér azt mondja – bizonygatta Jokkó –, hogy Daniló bácsi Buccariban lehet. Évek óta leszerelten áll horgonyon a *Jadran* Buccari kikötőjében. Most talán elindulhat.

Jokkó barna képe ragyogott a derűtől, amikor megkérdezte:

– Az ám, Andrea, mit tesztek, ha Daniló bácsi megjelenik, és azt mondja majd: íme, nézzétek, itt a *Jadran.* Vége a háborúnak, szabadok a tengerek, és szabad a *Jadran* is. Aki akar, velem jöhet. Mit tesztek?

– És te, Jokkó? – kérdeztem. Barátom erélyesen megrázta kócos fejét:

– Megyek! Daniló bácsival és a *Jadrannal* elmennék a világ végére is! Nem mondom, remek hajó a *Ragusa*, de beletelik fél év, mire kijavítják . … addig vagy azután is a *Jadran* hajósa leszek!

Az utolsó mondatoknál Horváth Feri lépett közénk.

– Talán indul Daniló bácsi sónerje?

Elmondtuk, hogy Jokkó se tud többet, mint mi, és hogy a kapitány Buccariban lehet, hajója közelében. Jokkó csak kérdezi, megyünk-e, ha erre sor kerülne.

Feri szokott komolyságával bólintott:

– Én megyek. Daniló bácsival a világ végére is! Jokkó feldobta pomponos sapkáját:

– Ezt mondtam én! Hurrá! És te, Andrea?

Rájuk néztem. Mögöttük ott láttam a tegnapi jelenetet; az induló vonatot és a vonat ablakaiban több kedves arcot: Dénes bácsit, aki alig egy-két hónappal ezelőtt oly nagy szeretettel irányított bennünket a Nauticára …– Jakab Lacit, aki a legjobb társak közé tartozott… Gróf csikót, aki a tanárok szerint kiváló tengerésznek ígérkezett… és még több társat. Mindegyik szeme könnyes volt, mindegyik torkát a sírás fojtogatta. Mind, kivétel nélkül, búcsúztak a várostól és a tengertől.

– Úgy hiszem, utoljára látom – dadogta az öreg vasutas, és a Corsia Deák platánjai felé intett. – Ha itt maradtok, fiúk, naponta nézzétek meg helyettem is

Jakab Laci a fülemhez hajolt:

– Ha találkozol Suttorával, a kalózzal és Bojnakkal, a polipvadásszal, mondd meg nekik, hogy köszöntöm őket!

így indultak el, keserű szívvel, könnyes istenhozzáddal… Ahogy Jokkóra és Ferire néztem, ez a jelenet jutott eszembe.

Zsebemben ott volt a hazahívó levél… és mégis úgy döntöttem, hogy – itt maradok! Nem, nem tudnám elviselni, hogy úgy nézzek ki a vonat ablakából: talán többé soha nem látom a tengert! És nem tudnám elviselni: vége a nagy álomnak, a nagy-nagy vágynak, az álom és a vágy küszöbén -hogy soha nem leszek tengerész!

Mondják odahaza polgári nénikék, bácsikák, kegyes vénkisasszonyok, akikből valahogy bőven kijutott a családnak, mondják csak, hogy – lám, megmondtuk! – ilyen szívtelen fiatok van, nem érdemes reá még emlékezni sem! Mondják, mert mondani fogják … és ha fájni is fog: akkor is … és ha nekem fog a legjobban fájni: még inkább – nem megyek haza.

Nem megyek, mert tengerész leszek!

Mindez most villant át rajtam igen tudatosan, igen határozottan.

Ezért ezt mondtam Jokkónak:

– Ha nem zárják be a Nauticát, tovább tanulok. Ha bezárják – Zollerrel együtt csak szólítson Daniló bácsi, akkor a *Jadran* hajósai leszünk!

Jokkó belecsapott tenyerembe:

– Helyes, most már én is tudom, hogy indulunk – egy hajón szolgálunk majd! Ennek a Nauticának is befellegzett egy időre, mint a *Ragusának!*

Ilyesmire már Anton úr is célzott. Nem mintha Anton úr többet tudott volna, mint az igazgató vagy bárki a tanárok közül, de igaza volt, mint mindig.

– Erre a hajóra – mutatott az épületre – más lobogó kerül. Ha a lobogót kicserélik, kicserélik a tiszteket, a legénységet is. A hajót meg tatarozzák, így szokott lenni. Itt egy ideig nem lesz tanítás, figyeljetek a szavamra.

Belesimított pompás Thegethoff-szakállába:

– Én már sok mindent megértem, sokat láttam, még többet megértem a *Zrínyin.* Figyeljetek hát szavamra.

Egyre fogyott a számunk. Elment egy trieszti és egy zágrábi fiú, a felettünk járók közül Végh-Mohikán és Würtz is.

Halkabbak lettek a folyosók, a tantermek, a hálóhelyiségek.

Lassan-lassan megállt a Nautica-hajó motorja, laf fogni kezdtek a vitorlái.

Eltűntek az ismerős tanárarcok. Talán Végh-Mohikán azért is ment el, mert így tett a légtünettan tanára, és árván maradtak a meteorológiai műszerek . . .

Amikor esténként kinyitottuk a szertárt, és Zollerral besomfordáltunk, nem a régi kedvvel tanulmányoztuk kedves tárgyainkat.

Valahogy a mulandóság és a búcsúzás érzése ült a szertár eszközein.

Talán még az eddiginél is nagyobb szeretettel fényesítgettük a *Szapáry* rézveretes kormánykerekét és állványát. Hogy is mondta Suttora, a kalóz? A *Szapáry* a *Petőfi* testvérhajója volt – mindkettő már régen tengeri hullámsírjában pihen.

Összerezzentünk: a szertár ajtaja kinyílt és becsukódott.

Az igazgató áll a küszöbön.

Zoller kezében ott árulkodott a fényesítőrongy.

Az igazgató előbbre jött. Mosoly, szigorúság váltakozott az arcán, a szemében.

– Fény szűrődött a folyosóra … – mondta, de a hangja barátságos volt. – Tehát ti vagytok azok … , ti… értem …, mert azt mégse hittem, hogy Anton úr fényesítené a régi kormánykereket.

Mi csak álltunk, mukkanni se tudtunk.

Az igazgató krákogott, hümmögött. Azután olyasfélét tett, mint talán akkor sem, ha hajózástanból jelesen vizsgázott nála valaki.

Megveregette a vállunkat! Atyáskodó szeretettel.

– Derék . . . nagyon derék … – dadogta, és igyekezett kifelé a szertárból.

Közben sűrűn pislogott. Szeme könnyes volt, mint a vonat ablakában Dénes bácsié és a fiúké.

Azon az estén már nyoma se volt a kikötőben az őrhajóknak. Eltűntek. Vajon merre? – találgattuk, hiszen a hírek ügy szóltak, hogy az osztrák hadikikötőkben mindenütt felbomlott a rend, és olasz, francia, angol egységek szállták meg Póla, Trieszt, Zára kikötőit: Sebenicóba és Cattaróba jugoszláv katonaság érkezett.

Az *Ulan* és társa elhajózott, a romantikusok szerint azért, hogy elsüllyedjenek a nyílt tengeren.

– Lehetséges – bólogatott Anton úr. – Mi a *Zrínyivel* annak idején így tettünk volna.

Este nagy fehér plakátok kerültek a házak oldalára: a horvát bán Fiúmében elrendelte az ostromállapotot!

Egész éjjel kelepeltek a gépfegyverek, szóltak a puskák. Időnként egy-egy éles kiáltás is belehasított a felhős sötétségbe.

Másnap nem volt előadás. Reggel az intézet ablakában könyököltünk, és néztük, mire ébredt Fiume.

Kövér cimboránk éles szeme vette észre a távolban a közeledő hajókat:

– Nézzétek, hajók!

Ekkor már tíz napja egyetlen közeledő, a kikötő felé tartó hajót nem láttunk. Eseménynek számított tehát, hogy a Farasina irányából több füsttorony emelkedett a magasba, és közeledő hajótestek körvonalai látszottak.

Valaki látcsövet hozott, és néhány másodperc múlva elképedve szólt:

– Fiúk, hadihajók!

Kézről kézre járt a látcső, és egyformán azt mutatta, hogy a Farasina-csatornából Fiúmának hadihajók tartanak.

Egy torpedóvadász, két nagyobb romboló és egy csatahajó, vagyis mint akkoriban mondtuk: dreadnaugth (drednót).

– Olasz hajók! – izgult a gukker mögül Zoller. – Látom a torpedóvadász tatján a ferde sávú lobogót!

Többen, az olasz származású növendékek közül, éljenezni kezdtek.

Igen, nem lehet letagadni, élesen szembeállt egymással az olasz és a horvát származású lakosság. A Nauticán is megmutatkozott ez a hangulat, persze csak vitákban, igazságkeresésben. Hogy kiknek van több joga Fiúméhoz: az alapító és a tömeget jelentő szláv oknak vagy a kereskedő és városfejlesztő olaszoknak?

– A dreadnaugth jelzéseket ad! – kiáltotta az egyik fiú. -Nézzétek, a kikötőnek küldi!

A kikötőben akkor már nem volt a helyén a révkapitány, de a tengerészparancsnokság sem. Egyedül talán Suttora, a kalóz tanyázott a világítótorony mellett. De hát neki nem volt feladata, hogy feleljen a jelzésekre.

Megélénkültek az utcák, a kikötő, a házak ablakaiból fürtökben lógtak az emberek.

A csatahajó és a két romboló lassított, a torpedóvadász egyenesen a kikötő bejáratának tartott. A torpedóvadász valósággal belemerült a hullámokba, olyan nagy iramban jött, és túrta szét a vizet.

Ez volt a *Stocco* nevű olasz torpedóvadász, fedélzetén több fiumei olasz lakossal, akik néhány nappal ezelőtt az olasz flotta ideküldése végett utaztak Itáliába. A *Stocco* bekanyarodott a kikötőbe, és az Adamics-mólónál kötött ki. Hogy semmiféle katonai akció nem történt, az egyik romboló is megindult, majd mögötte a csatahajó a fedező rombolóval.

A torpedóvadászt követő rombolón (a *Sirtarin)* volt a flottilla admirálisa, Rainer tengernagy. A romboló a móló másik oldalán állt a parthoz.

Ugyanakkor a Mária Terézia-móló kőgátjánál kibontakozott a csatahajó, az *Emanuele Filiberto* hatalmas teste.

Többen közülünk lementek a kikötőbe, és hozták a hírt, hogy Rainer admirális az összegyűlt tömeg előtt beszédet tartott, mondván: Olaszország királya nevében érkezett, s mindenáron megvédelmezi az olasz lakosságot és az olasz érdekeket! …

így kezdődött meg az az időszak Fiumében, amely hosszú időre Olaszország uralmát jelentette a régi-régi tengerparti városban.

Néhány nappal később újabb csatahajó érkezett, a *Francesco Feruccio.* A tengerről és a szárazföld felől özönlöttek az antant katonák: olasz, amerikai, francia-angol gyalogosok és tengerészek! Az olasz hadihajók mellett ott horgonyzott a *Dorthmont* angol cirkáló és az amerikai romboló, az *Israel.* Ennyi csatahajót soha nem látott Fiume!

Anton úr mondta is:

– Fiúk, remek hajók ezek, de egyik sem ér föl a *Zrínyivel!*

Nem volt utcasarok, ahol a gúlákba rakott fegyverek mögött ne álltak volna marcona tekintetű katonák. Úgy festett Fiume, mint valami forradalmi város, holott csend volt és rémület. Malária és tífusz – két szörnyű járvány – lopakodott be a házakba, főleg a Gomilába! Nem volt már koporsó sem elég, úgy temették lepedőbe csavarva az áldozatokat. Enrico di San Marzano olasz tábornok neve volt olvasható minden falragaszon . . .

A hadihajók érkezésének napján Anton úr kiáltotta a nevemet a folyosón.

– Keres a barátod, a kapunál vár.

Jokkó volt odalent és – Lau Laudon! Jokkó nagy batyut cipelt és a tengerészzsákot. Lau Laudon mellső lábait a vállamra tette, úgy üdvözölt.

Jokkó derűsen nézett rám:

– Kidobtak a gyárból, Andrea. Katonák vették át a parancsnokságot. Minden idegennek el kellett hagynia a gyár területét. Mi is eljöttünk. Magára maradt a *Ragusa.* De nem ezért jöttem, ezt megtudhattad volna holnap is, holnapután is Daniló bácsi üzenetét hoztam …

– Daniló bácsi üzent? Jokkó nevetett:

– Jól sejtettük. Buccariban volt. Dehogyis hagvja ő a *Jadrant,* dehogyis. Nos, azt üzeni nektek, Ferinek, Zollernek és neked, hogy holnap haditanács lesz!

– Haditanács?

A barátom lehalkította hangját, holott a Nautica kapujában rajtunk és Lau Laudonon kívül

nem volt senki.

– így, ahogy mondtam: haditanács. Fontos, hogy eljöjjetek. A „Két Napóleon”-ban – holnap délután három órakor! Gyertek el, de pontosan.

Ezzel felkapta a batyut, vállára lendítette a tengerészzsákot, füttyentett Lau Laudonnak, és megindultak a keresztutcán. ,

A sarkon visszafordult, intett:

– Ott legyetek! …

Ott voltunk. Pontosan három órát ütött a városi toronyóra, amikor Horváth Feri lenyomta a „Két Napóleon” kilincsét. Kutyaugatás fogadott. Lau Laudon kuporgott az egyik asztal alatt, és minden érkezőt megugatott. Mondanom se kell, hogy nem is annyira az asztal alatt, mint inkább Jokkó lábai között lapított a hajótörött kutya, és ismerkedett a szokatlan környezettel. Inkább ismerte a tengert, a hajófedélzetet, mint a gomilai kiskocsmákat, az osteriákat.

– Még egy üveggel a sansegóiból! – hallottuk Daniló bácsi hangját.

A híres tengerész az asztalfőn ült, és onnan intett felénk:

– Fiúk, ide-ide, mellénk! Úgy vélem, mindenki ismeri egymást, de ha nem, úgy csak annyit mondok: ez a három nautikus a barátom. A két legifjabb elsőéves, de talán hajósinasnak beválnak!

Amúgy fiumei tengerész módra, jó hangosan köszöntöttek bennünket az asztalnál ülők.

Ki mindenki volt ott? Daniló bácsi mellett Szevér, Sottomarina, többen a *Ragusa* matrózai közül, természetesen Jokkó és – Suttora, a kalóz! Mellette Gáspár Béla, a torpedómester!

Daniló bácsin kívül tizenketten voltunk.

Tizenketten, pontosan annyian, amennyi emberre egy kisebb sónernek szüksége van.

A „Két Napóleon” gazdája elénk tette a sansegói üveget, melléje három poharat.

– Fiúk – lelkesedett Daniló bácsi –, igyunk. Mindnyájunk egészségére!

Zoller is, én is ebben a pillanatban úgy éreztük – felnőttek vagyunk, vérbeli tengerészek.

Daniló bácsi odaszólt a Két Napóleonnak:

– Attilio, rakd fel a fatáblákat, higgyék, hogy zárva az üzlet.

A Két Napóleon felrakta a fatáblákat, és egyszerre este lett a helyiségben. Egy elég gyenge fényű, de mégis barátságosan pislogó petróleumlámpa vetett világot a „Két Napóleon” összeesküvőire. „Sub rosa” voltunk most mi is … legalábbis annak vélhetett bárki, ha benéz a fatáblák résein.

– Barátaim, még egy pohárral! – buzdított bennünket a kapitány. – Úgy vélem, egyik sem ellensége az italnak, még ezek a moccók sem!

(A „moccók”, hajósinasok, mi voltunk Zollerrel.)

– Helyes, kapitány – dörmögte Suttora –, de az ital mellé harapnivaló is kell!

A pohos, harcsabajuszú Két Napóleon felhördült a kármentő mellől (mert ilyesmi is volt a régi osteriákban):

– Mi az, Suttora, talán bizony elvesztetted a szaglásod? Nézzél a kutyára, merrefelé szimatol!

Lau Laudon, Jokkó lábai között, mereven tekintett a helyiség sötétbe vesző mélye felé.

Ott volt a kicsi zárt konyha, ott sült a dentale, a legfinomabb halak egyike.

Valami igen meleg, igen meghitt hangulat áradt szét a go-milai kocsmában. Mosoly, derű ragyogott az arcokon. Tengerészek voltak, férfiak, kemény legények.

– Barátaim, köszöntelek benneteket – emelte meg poharát a kapitány.

Egyszerre mindenki elkomolyodott. Tengerészszokás szerint a poharakat körbe dörzsölték néhányszor az asztallapon, csak azután ittak.

Daniló bácsi köhintett néhányat, érződött, hogy zavart, hogy meghatódott:

– Évek óta várok erre a percre, barátaim. Évek óta! Tudtam, hogy eljön, de mégis váratlanul ért. Engedjétek meg, hogy kiköhögjem magamat. . .

Erre a férfiak mind köhögni kezdtek.

Sottomarina, az óriás, annyira elérzékenyült, hogy lepedőnyi zsebkendőt cibált a zsebéből elő, és megtörülte szemét.

– Nehogy megríkasson, kapitány – dadogta –, mert az ilyesmit nem bírom!

Daniló bácsi elmosolyodott, és úgy folytatta:

– Jól van, barátaim, ismerjük egymást, nem kell itt sok beszéd! . . . Gáspár Béla, veled sokat hajóztam, sok vihart álltunk ki együtt. Suttora cimbora, kivel szolgáltam együtt a *Báró Keményen*, ha nem veled? … Szevér, Horváth Feri, no meg ti, kicsi Jokkó öcsém, ti mind a tanítványaim vagytok, és ti moccók, hiszem, hogy azok lesztek!… Sottomarina, ki volt a *Jadran* főmatróza, ha nem te annak idején, mielőtt a *Ragusára* kerültetek volna?!… És ti négyen a *Ragusa* legénységéből – mind régi társaim a hajók fedélzetérői! Kell hogy megtudjátok: Buccariban jártam, megnéztem a régi kikötőt és benne a *Jadrant.* A hajó ép, csak arra vár, hogy felállítsuk az árbocokat, elhelyezzük a kötélzetet és a vitorlákat. Kérdem, ki az közületek, aki erre vállalkozik, aki velem jön, hogy kihajózzunk a nagy Adriára?

Hej, ha láttátok volna azt a kormos, füstös, időette osteriát azokban a percekben! Sottomarina felugrott, és akkorát kiáltott ami torkán kifért:

– Éljen a kapitány!

Szevér, Jokkó, Gáspár Béla, Horváth Feri is hurrázni kezdett. Lau Laudon megrémült, és kirohant az asztal alól nagy ugatással: ilyesmit a flottánál nyilván nem tapasztalt! A *Ragusa* négy embere – az öreg Guzsik, az ács és három matróz, Gelletich, az isztriai Krantz, továbbá Gommó, a „majomember” – olyan ricsajt csaptak, hogy a Két Napóleon csendesítésére volt szükség:

– Emberek, a rendőrség menten itt lesz! Még azt hiszik, gyilkoljuk egymást!

Zoller és én szerényen bámészkodtunk, úgy voltunk, mint Lau Laudon – nem szoktuk az ilyesmit. És egy kicsit zavarban is voltunk: éreztük, most érkeztünk el a nagy választóvonalhoz, s dönteni kell, merre vezetjük életünk apró, de nekünk mégis fontos hajócskáját.

– Veled megyek, Daniló, ha isten is úgy akarja! – kiáltotta Gáspár Béla, a torpedómester.

– Újból vitorláson lehetek, nincsen annál nagyobb gyönyörűség!

Szevér a *Ragusa* embereire mutatott:

– Így, ahogy vagyunk, elindulhatunk. Talán egy év is beletelik, míg a *Ragusa* testét kijavítják.

Sottomarina vidáman kurjantott:

– Hát akkor, kapitány, máris indulás! Az öreg Gelletich, az ács hümmögött:

– Az anyjukomtól azért elbúcsúznék…

Horváth Feri átnyúlt az asztalon, és megszorította Daniló bácsi kezét:

– A Nauticát most egy időre bezárják, majd meg átszervezik … Ki tudja, talán nem is kellünk az olaszoknak? … De ha kellünk, addig is – hosszú idő eltelik … tehát, Daniló bácsi, szolgálatára állok!

Suttora ekkor megcsóválta bozontos fejét, belevakart szőrös arcába:

– Azért hívott, hogy magával menjek? De én toronyőr vagyok, meg azután: nekem elég volt a tengerből! Tudja azt is, kapitány, nem jó a fedélzetre venni a magamfajta halálmadarat! Nem, kapitány, nem jó az ilyesmi.

– De ha én hívlak, a régi kapitány, a régi cimbora, és hozzá még az én hajómra, akkor se, Suttora? Egyedül vagy, se családod, se feleséged. Kinek kellesz, a toronynak? Meghalnál úgy, hogy többet nem hajózol, te – a tengerész?! Hát valóban csak ennyi vagy, toronyőr?!

Suttora maga elé bámult, végül is feltekintett. Csoda történt: a kalóz mosolygott!

– Nem bánom, kapitány, megyek, de azután vád ne érjen! Egyedül maradtam a *Petőfiről*… gondolja meg, kapitány.

De hát Daniló bácsi nem gondolt meg semmit. Belecsapott Suttora tenyerébe.

– Velünk jössz, kalóz, nálunk a helyed – majd hozzánk fordult: – Na és ti, moccók?

Nagy eset volt ez, nagy pillanat. Elszegődni egy hajóra, először az életben. Mert valóban úgy volt, ahogy Horváth Feri mondta: mára megtudtuk, hogy „felülvizsgálják” a Nauticát. Zollerrel együtt kimondtuk: megyünk!

Daniló bácsi szikár, kemény arca csupa mosoly volt, amikor végignézett rajtunk:

– Elmondhatjuk, hogy mi, a *Jadran* hajósai, az igazi Fiumét képviseljük. Nincsen közöttünk ellentét: dalmata, horvát, uszkok, magyar, olasz, még osztrák is van közöttünk. De ehhez az kell, hogy a *Jadran* hajósai legyetek!… Tizenketten vagytok, és én a tizenharmadik.

Jokkó felemelte kezét:

– Tévedés, kapitány, mert – a tizennegyedik!

És rámutatott Lau Laudonra, „aki” a konyha küszöbén ült, és szőrös pofáját nyalogatta, a dentale sütésének izgalmában.

– Én csak akkor szerződöm, ha Lau is velünk jöhet! Daniló bácsi kedélyesen intett:

– Legyen Lau is a hajósok között, nem bánom. De ha tengeribeteg lesz, kihajítom!

Suttora ránk kacsintott:

– Én egyszer láttam ezt a kutyát a világítótoronynál fürdeni. Különbül ismeri a vizet, mint akár Celligói!

Így állt össze a *Jadran* kompániája. És így cseréltünk rövid idő után otthont Zollerrel együtt. A Nautica helyett egy sóner lesz az otthonunk, és hazánk a tenger. Három hónappal ez-. előtt, amikor Dénes bácsi lemutatott a Karszt magasáról, hogy amott a tenger és néhány színes vitorlát láttunk a kék vízen, dehogyis sejtettük, hogy rövid idő múltával a kék víz hajósai leszünk. Gyerekfejjel. Igen, gyerekfejjel, de egy becsületes, kitűnő, talpig férfi gondos, atyai keze alatt.

– Behajózás holnapután – mondta Daniló bácsi. – Nem lesz könnyű. Most hadiállapot van, de nekünk a Fakikötőből kell kijutni a vízre. Ott van az a kutter, amin elszállítjuk Buccariba a felszerelést. De hát azzal csak megbirkózunk?

Öreg este lett, mire kinyílt a „Két Napóleon” ajtaja, és mi kiléptünk a Gomila sötétségébe. Lépten-nyomon őrjáratokba ütköztünk, ami mindig izgalmat okozott. A Corsia Deák sarkán már csak mi ballagtunk, Feri, Zoller és én. A többiek elváltak tőlünk, Suttora bácsi legutolsónak.

Az akadémia kertszögleténél árnyék imbolygott a fal mellett. Az árnyék felénk szólt:

– Horváth, ti vagytok?

Konyovics volt, Feri évfolyamtársa. Izgatottan állt Feri elé.

– Ne menj tovább! Zanetta les a kapunál! Feri megrántotta vállát:

– Már miért ne mennék? Nem félek tőle!

Konyovics kapkodott a levegő után.– Megállj! Fegyveresekkel van. Tudod, most akadnak ilyen katonák is! Azzal állított be, hogy most majd elintéz. Anton úr küldött, hogy lesselek, addig szóval tartja őket! Nem mehetsz be az épületbe, Feri. Feri átölelte Konyovicsot:

– Köszönöm, cimbora. Visszamegyek oda, ahonnan most jöttünk. Szervusztok, jó éjt!

A kapu alatti oldalszobácskából kihallatszott Anton úr hangja:

– Lehet, hogy az *Emanuele Filiberto* kitűnő hadihajó, de bizony, ha rajtam állna, nem cserélném el a Zrínyivel!

Zollerrel összenéztünk; az ám, ha tengerre szállunk, ki beszél majd nekünk egy régen eltűnt, porladó, a múlt enyészetében elveszett korvettáról, a csodálatos Zrínyiről? És – bizony, így lesz – hiányzik majd Anton úr Thegethoff-szakállas arca is!

Ahogy beléptünk a kapun, fegyverek csöve meredt ránk!

Amolyan szabadcsapatos fegyveresek voltak, később – amikor DAnnunzio, a költő csinálta itt a forradalmat – bőven mutatkoztak belőlük mindenfelé. Zanetta, a volt nautikus állt az élükön.

– Megállj, lövünk! Dühösen nézett ránk:

– Horváth hol van?!

És Zoller, a kövér fiú, olyan higgadtan, ahogyan egy diplomata sem tudta volna, foghegyről hazudta a következőt:

– Horváth, hát nem tudjátok, Anton úr se tudja? Átment a susaki oldalra, a szerbekhez! Ma délután, én segítettem a csomagját cipelni!

Anton úr is a fejéhez kapott:

– Igaz is, az angyalát, azért szorongatta úgy a kezemet! Most már értem. És egyre azt mondta: nem felejtem, Anton úr a *Zrínyit*, nem felejtem! így mondta!

– Hát ha megmondtátok, legyen. Horváth valóban elment! Zanetta hitte is, nem is. Reggelig lesték Ferit, de világosodásra eltűntek. San Marzano városparancsnok nem szívelte a garázdálkodó bandákat, ha olaszok voltak is.

És az osteriai „haditanácsot” követő másnapon hosszú időre utoljára néztünk a Nautica épületére. Alkonyodott, és Zollerrel kettesben megálltunk a vasúti síneken. Visszanéztünk.

Anton úr a kapuhoz támaszkodott, és szomorúan tekintett utánunk.

– Szanaszét mentek, mint a fecskeraj – panaszkodott, amikor délután beavattuk a tervünkbe, és átadtuk az igazgatónak írt levelet, kérve, juttassa el majd hozzá. – Végül csak én maradok itt, mint a süllyedő hajón a kapitány!

Még egyszer intettünk öreg barátunk felé, azután szaporán siettünk a Riva felé. Nem mertünk egymásra nézni, nehogy meglássuk: mindkettőnk szemébe por repülhetett. . .

A *Szapáry* kormánykereke tovább rozsdásodhat!

A Fakikötő (vagyis a Baross-kikötő) alsó raktárainál ott találtuk a *Jadran* kompániáját. Kis motyónkat leraktuk. Nem volt sok, csak az, ami megilletett, amit már hetekkel ezelőtt megkaptunk a „kincstári” ruhákból, mert a ,,civil”, amiben jöttünk, már régen odahaza pihent a naftáimban.

– A moccók összesodorják és berakják a köteleket – rendelkezett Daniló bácsi.

Ez volt az életben az első tengerészmunkám. Úgy hiszem, mindenki így kezdi, a kötelekkel. Ez már szabály. A kötél szinte szimbóluma a hajónak: azért feszül a vitorla, mert a kötél visszahúzza, azért áll mereven, de mégis ruganyosan az árboc, mert kötél feszíti a hajótesthez, s ha parthoz simul a hajó – kötél rögzíti a szárazföldhöz.

Mindenki csinált valamit, mindenkit fűtött az indulás izgalma. Még Lau Laudont is. Az okos. kutya tudta, hogy tengerre szállunk, vagy legalábbis: elindulunk, hogy majd tengerre szálljunk. Ott rohangált a lábunk között, majd a következő pillanatban bevetette magát a kutterbe, és csaholva követelte az indulást. De ez még messze volt. Előbb mindent a csónakba kellett rakni, gondosan összehajtva (vitorlákat, ponyvákat, .köteleket, jelzőzászlókat) vagy letisztogatva, mint a különböző rudakat (bumrudakat, gaffrudakat) és a mindenféle műszereket ladikostul, a pontos időt jelző kronométert, ami nélkül nyílt vízen hajózni lehetetlenség, a patentloggot, a térképgyűjteményt, a barográfot, a termométert, az aneroidot, a csillagászati számítás szextánsát, száz és száz fontos tárgyat, amire szüksége van a sónernek éppen úgy, mint a barknak, sőt a gőzhajónak.

Jokkó odaállt mellém, és megszorította a karomat:

– Andrea, boldog vagyok, hogy együtt indulunk.

Hű és jó barátom szemében a tiszta ember boldogsága csillogott, így csak azok tudnak nézni, akiket az erdő, a puszta vagy a tenger nevel.

– Nem tudom, merre megyünk majd a *Jadranon*, de úgy hiszem, meglátogatjuk Daniló bácsi szigetét – súgta Zollernek és nekem Jokkó. – Hogy mit akar az öreg, nem tudjuk. Csak azt, hogy indulunk. Nem mehetünk más irányba, mint a déli Adriára. Valamerre ott lehet a sziget is.

Daniló bácsi megállt mellettünk. Megnézte a kötélbálákat, a göngyölegeket.

– Jól van, fiúk, derék munka – s már ment volna tovább. De Jokkó megállította.

– Daniló bácsi, hová megyünk majd Buccariból?

Gáspár Béla, aki a közelünkben hajtogatta és zsákba gyömöszölte az orrvitorlákat, ugyancsak felfigyelt. Mosolyogva nézett, hogy: no, kíváncsi vagyok, mit mond a gazda?

De a gazda nem mondott semmit, vagyis inkább ennyit:

– Azt majd megtudjátok akkor, ha nyílt vízen lesz a *Jadran.*

Gáspár Béla jóízűen nevetett:

– Akár a régi klipperkapitányok, azok se árulták el a kifutásig, merre veszik az irányt!

Öreg este lett, mire végeztünk a rakodással. Erős szél fújt Veglia irányából, és ez megakadályozta a kuttert, hogy vitorlával induljunk. Különben is vigyázni kellett: nagy óvatosságra volt szükség, mert – a rendelkezés szerint – alkonyat után semmiféle jármű nem hagyhatta el a kikötőt.

– Törik, szakad, indulunk – mondta a kapitány. – Eleget vártunk már. Evezőkkel átmegyünk a susaki oldalra, ott lehetőleg partközeiben haladunk, majd Susak alatt néhány kilométerre kibontjuk a vitorlákat. Az evezőkhöz a fiatalok és az erősek ülnek. Szevér, Feri, Gommó, Krantz, Gelletich, Sotto-marina, ti forgatjátok az evezőket. Erős ellenszelünk van, úgy érzem – legalább ötös szél. Kemény munka lesz, mert sietni kell, nehogy ránk lőjenek. A móló felső részén látok egy patrult, már jó ideje ott figyelnek. Azokat kell kijátszani. Gáspár kezeli a kormányt, én a csónak orrába ülök, onnan figyelek. Indulás!

Csöndben, igen halkan, nagy óvatossággal merültek a móló melletti vízbe az evezők. Gyakorlott, ügyes tengerészek forgatták, és bár erős volt a szél, a kutter jól haladt. Elváltunk a part és a móló közeléből, s arra a részre igyekeztünk, ahol a legkönnyebben felfedezhették a kikötőőrség katonái a csónakot. Sötét vízen a fehér csónaktest (de a hajótest ugyanígy) még erős borulás idején is áruló szín.

Erősebben vert a szívem, mint egyébként. Az elmúlt hetekben sok lövöldözésben volt részünk, de ez más volt – most mi kerestük a fegyvercső torkát.

– Talán átcsúszunk – suttogta Daniló bácsi –, talán. Esetleg a szél is segít.

Zoliért és engemet, valamint Jokkót maga mellé parancsolt a kapitány, amikor elhelyezkedtünk a kutterben. Mi ugyan szerettük volna, ha evezhetünk, de hát – bár fiatalok voltunk, de nem erősek. (Ez ugyan némileg bántotta önérzetünket, de a tengerészéletben az ilyesmi megtörténik.)

A csónak, ahogy kiért a móló mellől a nyíltabb vízre, erősen kezdett táncolni a hullámokon. És a hullámok úgy döngették az oldalpalánkokat az orrtőke alatt, hogy valóságos ágyúlövésnek hangzott minden egyes hullám csapása! És erre nem volt orvosság. Lau Laudont is elfogta az indulás öröme. Többször kitátotta száját, hogy szertekürtöli, mennyire örül, hogy újból vízen lehet… de ilyenkor hol én, hol Zoller befogta ugató szerkezetét. Minden ilyen roham halk morgássá zsugorodott össze. Különben az okos kutya igen rövid idő alatt megtanulta: a zajos tetszésnyilvánítások egy időre befejeződtek.

– Talán átcsúszunk – suttogta többször a kapitány.

A kutter alatt porzott a víz, egy-egy hullám felvágott a párkányra. Az evezők is csapódtak, zajt csináltak. Hogyan is mondta a kapitány? Négyes szél volt.

– Milyen erejű az ötös szél? – suttogtam Daniló bácsi fülébe.

Nem kétséges, bárgyú kérdés volt ilyen körülmények között, de megveregette a vállam:

– Majd elmondom, ha kijutunk a bajból – és hátraszólt az evezősöknek: – Fiúk, halkabban és erősebben!

Körülöttünk fortyogott a tengeröböl, a szél is dudorászott, de a fütyülést meghallottam. Fény is villant amott a móló végéről.

Puskagolyó volt, nem vitás!

– Aki teheti, lefeküdni! – parancsolta Daniló bácsi. Lefeküdtünk. (Később jót nevettünk a parancson: mit ér a mannlichergolyó ellen a kutter kétcolos palánkja!)

Egyik puskacsattanás a másikat követte. Felvillant a torkolati tüzek fénye. Hej, de melegünk volt a vitorlák, Lau Laudon szőrös gúnyája és Daniló bácsi háta közé ékelve! Gáspár hangja nyugodtan csengett:

– Nyugalom, emberek. Hányódik a csónak, alig is láthatnak, rossz célpont vagyunk! Nyugalom!

A torpedómester szavára Zoller is, én is felültünk. Úgy gondolom, mégiscsak baj történik, ha egy áldott felhő nem könyörül meg rajtunk. De megkönyörült: feketén, sötéten, komor pompával ráborult a Fiume feletti égre, és ezzel minket is eltakart az üldöző puskagolyók elől.

Füttyszók hangzottak, sípolások. Motorcsónakot küldenek utánunk? No, hiszen küldhetnek, mire a motorcsónak kievickél a nagykikötőből, addigra hol leszünk mi már!

– Ezen is túl vagyunk! – hallatszott Sottomarina derűs hangja. – Most verhetik egymás fejét a móló köveihez!

Suttora bácsi is megszólalt. Az öreg Guzsikkal együtt a kormánypad előtt kuporogtak a ládákon.

– A fene tudja, nem szívelem, ha rám lőnek!

Végre kezdtük oldalba kapni a szelet. A kapitány kiadta a parancsot: evezőket be, vitorlákat fel! …

Sötét volt, semmi fény. De mit számított a nyolc evezőpados, kétárbocos kutter fel vitorlázása? Néhány percet mindössze. Két evezővel szélbe tartották a csónakot, a kormány is igazított az irányon. Sottomarina, Suttora, Jokkó, Gommó néhány perc alatt elkészült a munkával. Vitorlák libegtek-lobogtak, csapódtak a fejünk felett. Szép muzsika volt! A szabadság dalát dúdolták!

– Irány Buccari! – hangzott vidáman a kapitány parancsa.

A kormánypadról megjött a válasz. Vidáman, jókedvűen:

– Irány – Buccari! – Parancsára.

És a kutter lassan, lomha csónakhoz méltóan, de mégis biztosan szélből fordult. Látni igazán alig lehetett valamit, de éreztük, hogy megdőlt a csónaktest, a vitorlák megfeszültek, és most már sokkal könnyebben, mint az evezőkkel, gyors iramban kezdtünk siklani hullámvölgyből hullámhegyre.

Addigra Jokkó is mellettünk kuporgott. Lau Laudon odafurakodott, fejét kis gazdája ölébe fektette, és nagy szusszanások között elaludt.

Oldalt Susak, mögöttünk Fiume lámpái látszottak.

Dünnyögve válaszolta a kalóz:

– Nem világít a tornyod, Suttora – kötekedett a kalózzal Sottomarina. – Elfelejtetted meggyújtani a lámpát!

– Bizony azt tettem. De még a kulcsokat is elhoztam, most kereshetik!

A feszültség feloldódott, megjött a kedve a társaságnak. Egy cserépkorsó is kézről kézre járt: rum volt benne. A hajósok kedvenc itala. Daniló bácsi megbökött:

– Moccók, nem ismeritek a szélskálát?

Mondtuk, hogy nem. Csak hol innen, hol onnan halljuk, hogy „kettes” szellő, „hatos” szél, „kilences” vihar.

– Hát akkor figyeljetek. Azt mondtad, van jegyzőkönyvecskéd. Holnap majd írd be. Addig csak nem felejtitek el. Jokkó úgyis tudja, majd segít. Ezt a szélskálát a világon mindenütt ismerik, és az összeállító után Beaufort-skálának hívják. Amikor elindultunk, azt mondtam: ötös szélerősséggel találkoztunk. Úgy érzem, lassan, de biztosan a hatosba megyünk át. Nos, figyeljetek.

– Ha akarjátok, megjegyezhetitek a szélerősség nyomását is – oktatott bennünket a lassan-lassan éjszakába boruló estében a kapitány. – A szélerősség nyomása az a kilogrammmennyiség, amivel egy négyzetméternyi vitorla terhelődik. A leheletszerű szélben talán fél kiló a nyomás, szellőben 2 kiló és 70 deka, gyenge szélben 5 kiló, a mérsékeltben 8 kiló, élénk szélben 13 kiló, erős szélben, mint amilyennel most haladunk, 18 kiló, igen erős szélben 25 kiló, viharosban 36, viharban 50 kiló, erős viharban 76, nehéz viharban 100 kilónál több, és orkánban legalább 150 kiló.

A Beaufort-féle szélskála ahogy azt a kapitány elmondta:

Szám	Szélsebesség másodpercenként	Elnevezése	Az Ismertető jelek
0	0,3-1	Szélcsend	Füst függőlegesen felszáll, vitorlás hajó nem kormányozható
1	1,5-2	Leheletszerű	Füst ferdén száll fel, vitorlás már kormányozható
2	3-4	Szellő	Légáramlat a bőrfelületen már érezhető; vitorlák meg-meglibbennek
3	4-5	Gyenge Mérsékelt	Széljelző hajózászló mozog, parton a falevelek ugyancsak mozognak
4	7-8	Mérsékelt	Szelj elzô és hajózászló lobog, ágak hajlanak
5	9-11	Élénk	Hajózászló csapkod, széljelző kifeszül, parton a fák ágai erősen hajladoznak
6	11-13	Erős	Szél a hajókötélzeten fütyül, parton a házsarkokon hallható
7	13-15	Igen erős	Hullámok tarajosak, a fák ágai töredeznek
8	15-18	Viharos	Fedélzeten kapaszkodni kell, parton nagy fák hajladoznak
9	18-21	Vihar	Vitorlákat felezni kell, sőt negyedelni, parton fákat csavar ki
10	21-30	Erős vihar	Minden nyílást lezárni, csak a viharvitorlákkal haladni, kikötőbe igyekezni, parton háztetőket sodor le
11	30-40	Nehéz vihar	Vitorla, hajó veszélyben, parton rombol – vízen is
12	40-	Orkán	Parton mindent elsöpör, vízen is

Mondanom se kell, hogy nincs az a vitorlaanyag, amelyik négyzetméterenként kibír másfél

mázsa nyomást, ütést, csapásokat!

– Még a *Jadran* vitorlája sem – dünnyögte igen álmosan Jokkó.

Daniló bácsi felkuncogott:

– Még az sem. Lehet, hogy lesz részünk nagy viharokban, hiszen most kezdődik a bóra időszaka. Előre is félek, mit bírnak majd a ponyvák. Évekig pihentek a raktárban, szerencsére csak néhol kaptak kisebb penészfoltot. Majd meglátjuk, mire megyünk, ha próbára tesz a tenger!

Éjfél jóval elmúlt már, amikor Gáspár Béla, a volt torpedómester megszólalt:

– Kapitány, úgy vélem, a buccari öböl bejáratánál lehetünk!

Akkor már mindenki aludt a kutter utasai közül. Suttora és Sottomarina versenyt horkolt egymással. Daniló bácsi, Zoller és én virrasztottunk a kormányoson kívül.

– Akkor irány a bejáró! – mutatott előre a kapitány. – Ügyelj Porto-Rénél a sziklákra!

– Parancsára, kapitány.

Éjfél után előbújt a hold a felhők közül. Bevonta ezüstös íényével a tengert, és lámpást gyújtott a kutteren. Jokkó a hátamhoz támaszkodva szuszogott.

A kapitány figyelmesen nézett északnak.

– A porto-réi világítótorony se működik. San Marconál vigyázni kell.

– Vigyázunk, kapitány.

Így jöttünk el azon az estén Fiúméból, Lau Laudonnal együtt tizennégyen a *Jadran* sóner tengerészei.

HATODIK FEJEZET

A Rossz időjárás csatornájában – Megkapjuk a tengeribetegséget – Mi a „nausea”? – Irány Zeng! – Pallada, a papagáj – Küzdelem az ellenszéllel – A mi sónerünk – Mit művelünk a déli Adrián? – Az uszkokok eltűnt kincse nyomában – Érkezés és szökés Zengből – Fedélzeten – A navigáció története és tudománya – Asztrolábium, szextáns és kronométer – A hajóláda

A Canale di Maltempóban küzdöttünk az ellenszéllel. Lavíroztunk (németesen – kreutzoltunk) a dalmáciai és a vegliai partok között. A csatorna rászolgált hírhedt nevére, mert hiszen a Canale di Maltempo azt jelenti: a Rossz időjárás csatornája. Mögöttünk volt Buccari és Porto-Ré. Zengbe tartottunk, az uszkokok és Jokkóék városába. Mint valami óriási csőben, úgy tutult szembe velünk a novemberi szél. Bórának nem volt bóra, sem tramontana, de Suttora, a kalóz, így vigasztalt bennünket:

– Majd az lesz, higgyétek el, bóra, mégpedig a javából. Most még csak meresztgeti a körmeit, de egy-két nap kell, s karmol is vele!

Hol a „steuerbordon”, hol a „backbordon” haladt a *Jadran*, azaz cikcakkban, mert hiszen Zeng volt a cél, és a bolondos szél éppen onnan fújdogált. Régi elv a dalmáciai parton, hogy – a bóra Zengben erősödik meg, onnan rohanja le áldozatait. Az Adria hajósait és parti városkákat.

A Rossz időjárás-csatorna megtréfált Zollerrel együtt. Minden fiatal legény, aki először kerül hajóra, és kezdetben elkerüli a tengeribetegség, hajlamos arra, hogy amúgy foghegyről vegye a vízenjáróknak ezt az átkát. Mi ugyanígy voltunk. Nem éreztük a legkisebb rosszullétet sem a gyakorlatok idején, sem a különböző kirándulásokon.

– Rajtunk nem fog a tengeribetegség – hangoztattuk –, lehet, hogy Nelson gyakran ebben szenvedett, de mi olyan kapitányok leszünk, akik hírből sem ismerik!

Hát bizony megismertük.

Mégpedig mindjárt a *Jadranon* tett út első délelőttjén. Már elhagytuk Selsét, és a csatorna torkolata felé tartottunk. Itt jött szembe velünk az a bizonyos szél, ami „még nem bóra”, és erősen megfektette a hajót. Hol a jobb (steuerbord), hol a bal csapáson (backbord) haladtunk. Közben a sóner időnként olyan bakugrásokat tett, hogy ilyenkor a lélegzetünk is elállt. Szokatlan volt a számunkra, hogy ilyen hatalmas test úgy viselkedjék, mint egy könnyű vitorlás csónak. Márpedig így viselkedett.

Zollerrel Guzsik apónak, a hajóácsnak, egyébként a *Jadran* szakácsának segítettünk, mert mint Daniló bácsi mondta: „Jó mocco mindent tud, mindenhez ért, ami a hajózáshoz szükséges, így a krumplihámozáshoz is.” Így tehát mi ketten a hajózásnak eme részét tanulmányoztuk, amikor azt vettem észre, hogy Zoller pirospozsgás arca elzöldül. (Az igazsághoz tartozik, hogy kijelentsem: Zoller azt állította, hogy én voltam az első, aki elzöldült.)

Zoller eldobta a krumplit, támolyogva felállt, és mint a részeg, tapogatódzva a hajópalánk felé igyekezett. Nem tagadom, én ugyanígy tettem.

– Kötelekbe kapaszkodni és kihajolni, jól kihajolni! – hallottuk Gelletich apó utasítását.

Kapaszkodtunk, kihajoltunk …, majd megint kapaszkodtunk és kihajoltunk … és igen-igen szenvedtünk!

Azóta tudom, mi a tengeribetegség. Azóta tudom, nem illik azon mosolyogni, aki férfiasan bevallja: átesett ezen a bajon.

Amikor a vízszintes mozgásból oldalingás lett, amikor a lavírozás menetén a kormánynál állók változtattak, olyankor a gyötrelmek megkétszereződtek. A matróztanya, a kője fülledtségében kibírhatatlan volt az állapot. Előbb oda menekültünk, végül onnan is tovább, Jokkó tanácsára – a hajóraktár közepére.

– A hajó tengelyébe kell feküdni – állította Jokkó, és valóban, mintha engedett volna a gyötrelem.

Horváth Feri is odajött, de nem állta meg nevetés nélkül:

– Ettől még jó hajósok lesztek. Amikor az első nyári gyakorlatot tettem, én is átestem ezen a nyavalyán. Azóta semmi bajom. Ma egy falatot se egyetek, addig feküdjetek így, amíg csak bírj átok. Ha tudtok, aludjatok el. Ha nem – majd vége lesz, mire Zengben kikötünk.

– De mikor érünk Zengbe? – nyögtük.

– Nem tudom, az a széltől függ. Szembe fúj. Bírni kell!

Lau Laudon kettőnk közé telepedett, s láthatólag igen sajnált bennünket. Hol Zollerre nézett, hol rám, de hát volt is mit rajtunk nézni.

Úgy mondják a tudósok, már Hippokratész említi a „nausea” nevű betegséget. Egyidős a hajózással! Sőt, a tengerrel, mert Meckenzie, a halifaxi tengeri biológiai állomás tudósa kimutatta, hogy – a halak is megkapják! Hogyan kezdődik a baj? Imbolygás, szédülés lép fel, majd sápadás következik, és egy igen különös érzés: olyan tömegben fut össze a nyál a szájban, hogy köpni kell. Ekkor a gyomor is megindul. Ettől kezdve egyik roham a másikat követi, holott már a gyomorban semmi nincsen. Ez a görcsös összehúzódás olyan szörnyű, hogy még a halálfélelem is fellép. Nelson is, Thegetthoff is annyiszor kapta meg, ahányszor új rákezdte tengeri szolgálatát.

Azt tudjuk, mi idézi elő (a tenger és a hajó), de azt már nem annyira, hogy a szervezet melyik része a „bekapcsoló” szerv. Wollaston szerint agyvérbőség okozza, Pellarin, Hooper, Binz fordítva mondja: az agyvelő kevés vért kap, mert a hajó bukdácsolásakor összeszűkülnek az erek. (Igen ám, de sok ember, mint a gyakran idézett Nelson is, már akkor megkapja a betegséget, amikor – rálép a csónakdeszkára!)

Darwin és Bourru már azt állítja, hogy az egyensúly érzet megzavarásából áll elő a baj. A Nobel-díjas Bárány Róbert is ezt állítja: az egyensúlyérzés központja a kisagyban van, az egyensúlyzó szerv a fül belsejében. A fül egyensúlyzó szerve három félkör alakú ívből és két kis hólyagból áll. A hólyagocskákban van a „fülhomok”, ami vízszintes helyzetünket jelzi. Ha ezek a kis műszerek megzavarodnak – kiváltják a jellemző, annyi szenvedést okozó gyomortüneteket.

Hát bizony mi Zollerrel együtt nagyon szenvedtünk. Szenvedtünk és szégyenkeztünk. Rajtunk kívül senki sem sápadt el, bármennyire is vártuk.

Jókedvűen, dalolva és nevetve húzták a köteleket, váltották a vitorlákat, amikor erre sor került.

– Vigyázz, vitorlákat átváltani! – hallottuk időnként a kormányos hangját.

– Köteleket elengedni! Köteleket húzzad! – jött a felelet a hajómesterektől.

– Vitorlákat feszítsd! – harsogták néhány perc múltával a hajómesterek.

És mi ketten, moccók, ott feküdtünk tehetetlenül a hajóraktár tetején, csúfos tengeribetegségben!

A *Jadran*, ha nehezen is, de biztosan törtetett előre, kifelé a Rossz időjárás-csatornából – Zeng irányába.

Mögöttünk volt tíz nehéz nap, amikor ugyancsak megkeményedett a tenyerünkön a bőr. Ennyi idő alatt szereltük fel a sónert. Ennyi idő alatt került a helyére a két árboc, az álló-és a futókötélzet, a két nagy vitorla, a két sárkány vitorla, a raumballon (hátszélvitorla) keresztrúdja, a két jib (vagyis: a;,fock” és a „klüver”, az orrvitorlák), az összes létező szerelékek, navigációs műszerek, fedélzeti és hajómélyi eszközök, szivattyúk s a gigg, a mentőcsónak is.

Guzsik apó és Sottomarina, a szerelések nagymesterei remekeltek, hogy mielőbb kifuthasson a tengerre Daniló bácsi sónerje.

– Kilenc nap alatt megleszünk! – állította Sottomarina.

– Tizenegy nap kell! – bizonygatta az öreg, még mindig friss Guzsik apó.

Pontosan a kettő között, a tizedik napon, jelenthette Sottomarina hajómester:

– Kapitány, minden munka kész. A hajó kifutásra alkalmas. Indulhatunk.

Daniló bácsi megtörülte verejtékes homlokát, és boldogan nézett végig a fedélzeten. Igen, minden a helyén volt, úgy, ahogyan azt a legszigorúbb törvények előírják. Daniló bácsi nagyot fújt:

– Ha holnap megkapom a hajópapírokat, és kiadják a tengerészkönyveket, akkor, barátaim, indulunk! Előbb Zengbe, hogy köszöntsük a szülőföldet, és onnan tovább a déli Adriára!

Buccari kis révkapitánysága (akkor még inkább révmestere) megemberelte magát: készek voltak a hajópapírok (a *Jadran* személyazonossági igazolványa) és minden tagjának a tengerészkönyve is. Mi ketten, moccók, valódi, igazi tengerészkönyvet kaptunk! Beosztása: a *Jadran* hajóinasa. Így! Nagy érzés volt ez, nézni a betűket, és arra gondolni: íme, valósággal felnőttnek számítunk már, hiszen – tengerészkönyvünk van!

Elütötte a delet a toronyóra, amikor néhány parti lézengő és a révmester jelenlétében kikanyarodtunk a rossz széljárású, tekervényes kikötőből és öbölből.

– Irány Zeng! – szólt Daniló bácsi.

– Irány Zeng! – ismételte derűsen Szevér a kormány mellől.

És a *Jadran* megkezdte útját gazdájával, igen vegyes nemzetiségű legénységével és egy kutyával. Azaz: egy kutyával és egy papagájjal! Kisült, hogy Suttorának, a kalóznak az is van, egy gyönyörű sárga-zöld tollazatú, piros bóbitájú papagája. Már az első percben, amikor kivette a dobozából, és megszokta szeme a napfényt, s mi kíváncsian körülálltuk, bemutatkozott. Megrázta tollait, ránk pislogott:

– Pallada, csúf zsiványok, Pallada a nevem! Pallada! – így rikoltozott Suttora madara.

Suttora rápislogott Daniló bácsira. Szégyenkezés, gyerekes röstelkedés volt a kalóz szemében.

– Kapitány, elhoztam a madaram. Nem hagyhattam otthon. Még a háború előtt kaptam egy cimborámtól, aki azóta már elveszett a csatákban. Ha otthon hagyom, ez is elvész, holott jobban szeretem, mint sok embert. Pallada, ide figyelj, hogyan csinál a tengerész, ha egyévi hajózás után partra lép? Hé, Pallada, hallod, mit kérdeztem?

Bámulva néztük a madarat, még Lau Laudon is. A tengerész papagája különlegesség volt, hiszen a hajósember a vízi magányban eléggé ráér a neveléssel bíbelődni. De ilyesmit akkor láttam először. Akár hiszitek, akár nem: így történt. Suttora előkotort a zsebéből egy apró matrózsapkát és egy még apróbb angol pipát. A sapka Pallada feje búbjára, a pipa kajla csőrébe került. A kalóz madarát a dekkre (fedélzetre) tette …. és Pallada megindult az előárboc felé. Bámulatos, mit tudott ez a madár. Úgy vélem, Lau Laudon igen szégyenkezett, hogy ő ilyesmit nem tud. Pallada pontosan úgy viselkedett, mint a részeg matróz, amikor kilép a csapszékből. Tántorogva, előre-hátra billenve lépegetett, és közben rekedt hangon kiabált:

– Csúf zsiványok, félre előlem! Pallada vagyok, a kapitány! Csúf zsiványok, félre előlem! Csúf zsiványok!

Sottomarina, Gommó, Jokkó a hasát fogta nevettében, és utánozták Páliadat:

– Csúf zsiványok, félre előlem! … Pallada vagyok … Suttora sűrű szemöldökbozontjai mögül rápislogott Daniló bácsira:

– Kapitány, felveszi a madaramat a személyzeti állományba?

Daniló bácsi előbb ránézett Lau Laudonra, majd Jokkóra és ránk, majd a papagájra.

– Az a kérdés, hogy van-e még elrejtve néhány állat a hajón. Mondjuk, fóka, jegesmedve, esetleg egy csimpánz. Ha nincsen, úgy Pallada, mint igen jó mozgású tengerész, felvétetik. De előbb halljam, hogyan állunk a többi állattal. Sottomarina, Gommó, Gáspár Béla, Szevér, Krantz… ki mit rejtett és csempészett a hajóra? … Senki semmit? …

Guzsik apó előbbre lépett.

– Kapitány, az előárbocnál ott a tyúkketrec! Tíz valódi csirke Vegliáról kapirgál benne!

Így bővült ki a létszám egy madárral, „aki” sok-sok estén szerzett nekünk vidám órát a matrózkoje magányában. Ha fejecskéjére tettük a pici sapkát és csőrébe a pipát, Pallada máris

megindult a felfüggesztett asztallapon: korhely matróz a kikötőben! …

– Irány Zeng! – szállt szájról szájra a kapitány parancsa. És a sóner megkezdte a küzdelmet az állandó ellenszéllel.

Alighogy kiküzdött[1]”!k magunkat Buccari mólója mellől, lavírozásba fogott a szolgálatos kormányos és a legénység. Tudjátok már, hogy bizonyos szögig megközelíthető a vitorlállásával a szélirány. De csak egy bizonyos szögig. A keresztrudas barkhajók sokkal nagyobb szögben vitorlázhatnak szembe a széllel, mint a célszerűbb vitorlaszabású sónerek, viszont ezeknél is sokkal kisebb szögben – szinte valósággal rámehetnek a szélre – a mai marconi-vitorlázatú versenyhajók. A vitorlás hajóknak azt a manőverjét, amellyel ellenszélben, a szélfújás irányában egy bizonyos hajózási célt akarnak elérni, lavírozásnak, kreutzolásnak nevezzük. Minél erősebb a szél, és minél nagyobbak a hullámok, annál nagyobb szögben lehet csak a cél irányában haladni. Gyenge szélnél, fordítva, ugyanez a helyzet, mert a hajótestnek nincs elég „támaszkodása” a vízben, a vitorlákról pedig, ha éles szögben állítjuk a szélnek, szó szerint „lepereg” a szél nyomása. Külön tudomány a jó luvolás, és külön adottság a jó luvolóképesség. (Ezt különben még a Balatonon is megfigyelhetitek, ha az egyenlő építésű, szériában készült versenyhajók küzdelmét figyelitek.)

A *Jadranon* – hamar bebizonyosodott – a jó luvoló Gáspár Béla, a flotta volt torpedómestere volt. Igen nyugodtan, biztos kézzel tartotta a kományt, és vitte a sónert rá a szélre. Ha Szevér állt a kormánynál, a *Jadran* libe esett, mint tengerésznyelven mondják, vagyis a szélből (a luv-irányból) lecsúszott, és veszített a szögmagasságból. Gondolhatjátok, nem volt könnyű feladat az aránylag igen keskeny, sok veszedelmes, víz alatti sziklaszigetet rejtő és a környező meredek partok miatt valóban csőszerű Canale di Maltempóban előreirányítani a hajót! Ilyenkor áll elő a hajóknál az a bolond helyzet, hogy a cél nem több hatvan kilométernél, de a sok luvolással kiegészül – hatszázra!

Mi így jártunk a Jadrcmnal ezen az átkozott nevű csatornán, a nekünk annyi szenvedéssel teli Canale di Maltempóban. Kétszer is felnéztünk, szörnyű nehézségek között, amint a raktárfedélen feküdtünk, hogy merre, is járhatunk.

– Még mindig a selsei part házait látom – nyögte kétségbeesetten kövér cimborám.

Egy fél óra múlva:

– Őrület, nincsen vége ennek a kínnak, még mindig Selsénél vagyunk!

És csak feküdtünk tovább, már nem is szégyenkezve, hanem valóságos letargiában és nagy elkeseredésben: mi lesz velünk, ha így tart tovább a baj? Mi lesz velünk, ha végleg leterít Hippokratész nausea-nyavalyája? Nelson csak legyőzte valahogy, de mi?…

Időnként Horváth Feri vagy Jokkó megnézett bennünket, különben nem jelentettünk nagyobb eseményt. Daniló bácsi többször elhaladt a közelünkben, de ránk se hederített. Úgy véltük, ez azt jelenti, hogy Zengben partra kerülünk, és mehetünk vissza Fiúmába, onnan haza. Vége a tengerészéletnek. Mert – igaz-e? – aki nem állja a tengert, mit akar a tengeren?

– Nem lesz semmi baj, fiúk – nyugtatott Feri, és ezzel ő is magunkra hagyott.

– Feküdjetek nyugodtan, majd kiheveritek – mosolygott Jokkó, és ő is továbbment.

Ami igaz, igaz: nem lehettünk vidító látvány éretlen citromra emlékeztető képünkkel.

– Láttalak már titeket szebb kiadásban – hajolt fölénk Sottomarina. – De hát ezen is át kell esni.

Egyelőre benne voltunk, és még nem estünk át, hogy vinné az ördög a Rossz időjárás-csatornát!

Józanabb, nyugodtabb perceimben, amikor azt hittem: no, talán már szűnik a nausea, éreztem, mint remeg, rázkódik a sóner teste a szél nyomására. A kormány előreszorította, az éles, hegyes, de erősen csapódó hullámok és a „pöffös” (lökésszerű) szél hátrafelé. És a *Jadran* – mégis előretartott.

Hófehér testű, aranycirádákkal ékes, mahagóni felépítményű, kétárbocos sóner volt Daniló bácsi szeme fénye. Nem luxushajó, holott annak tűnt a szemlélő előtt, hanem szabályos

áruszállító sóner. De olyan állapotban, annyira gondos kezelésben, mintha magánjacht lett volna!

– Olyan ez a hajó előttem, mint valami ékszer – emlegette többször a kapitány. – Úgy is bánok vele, mintha ékszer lenne – féltem, óvom. Ezért is állt horgonyon már évek óta … nem akartam, hogy baj érje!

Nem tartozott a legújabb típusok közé már abban az időben sem, hiszen – mint a kormányállás vereté elárulta – „1895-ben készült Hammersteinnél Rotterdamban". Háromszáz tonnás sóner volt a *Jadran*, hosszúsága 38 méter, szélessége 8 méter, legnagyobb oldalmagassága (a taton és a horgonyállásnál mérve) 3 méter, legnagyobb merülése ugyancsak 3 méter. A hajó orrában épült a kétrészes matrózkoje (kabin); a tatrészen a kormányállás előtt volt a „tanya", a felépítmény kis csoportja, amely állt a kapitány kabinjából, ami egyben a navigációs fülke szerepét is betöltötte, mellette a kétfekhelyes kormányoskabin és Guzsik apó „kincseskamrája", a konyha. Ennyiből állt a tanya. A kormányállás alatt épült egy kisebb raktár, szükség esetén kajütnek is megfelelt, de utunkon vitorlaraktárnak használtuk. A két árboc között helyezkedett el a sóner hatalmas tárolója, ahová gabonától kezdve a zsákolt áruig mindent berakhattak. Mivel Buccariban nem tudott a *Jadran* mást kapni, lisztet vettünk fel Sebenico részére. Éppen annyit, amennyi ballasztnak, a hajó merülése, úszása és haladása szempontjából megfelelt: százötven tonnát.

– Többet egy mázsával sem – tiltakozott Daniló bácsi. – Nem akarom, hogy a hajó pékségnek nézzen ki, és mi pékinasnak!

Elindulás előtt átvettük az „őrségeket". Elvileg a következő beosztásban hajóztunk, és váltottuk egymást a jobb és bal oldali őrségekben. Első csoport főkormányosa Gáspár Béla, másodkormányosa és vitorlamestere Suttora, legénysége Jokkó, Gommó és Gelletich volt. A második csoport a következőkből állt: főkormányos Turkovich Szevér, másodkormányos és vitorlamester Sottomarina, legénysége Horváth Feri, Krantz és a „két mocco", vagyis Zoller és én. Az öreg Guzsik, mint már említettem, töltötte be a hajószakács szerepét. Elvégre az ácsnak egy sóneren időnként akad csak munkája, Guzsik apóra hárult a konyha kezelése, vagyis jólétünk gondozása. Mondom, elvileg ez volt a beosztás. De hát a tengeren, hozzá még vitorláson, az elvek mihamar megdőlnek. Például mi voltunk az elsők, akik megdöntöttük kapitányunk beosztását. Az erős ellenszél és a lavírozás miatt gyakran kellett a vitorlákat váltani, a mozgó kötélzetet hol megfeszíteni, hol lazítani. Szevér csoportja így egy embernek számító két moccót vesztett. Helyettünk Jokkó vállalta a munkát.

– Ha jobban lesztek, helyettem álltok be – mosolygott kebelbarátom –, ha nem, az se lesz nagy baj!

Így Jokkó ugrott a parancsra, amikor felhangzott Gáspár Béla utasítása:

– Vitorlákat átcsapni, fordulunk! Köteleket lazítsd!

„Mozgókötélzet", „állókötélzet". Említettem már, mi a kettő között a különbség? Nehogy azt mondjátok, amit a szárazföldi patkány mond: egyik is, a másik is kötél! . . . Az állókötélzet mindaz a kifeszített, lerögzített kötél, amelyiken manőver közben nem kell változtatni. Ezek az árbocot feszítő kötelek, a kötéllétrákká kiképzett oldal merevítők, az orrárbocot (bucksprit) rögzítő kötelek. Mozgókötélzet pedig mindaz a sok, furcsa elnevezésű – és annyi humorra okot adó – kötél, amelyik a hajó mozgása közben állandóan munkában van – csigákon, bikákon, karikákon, matróz markán keresztül mozog!

De hát, igaz-e, hová megyünk?

Még emlékszünk Daniló bácsi szavára, amit két hete a raktárnál mondott: majd akkor megmondom, ha a *Jadran* nyílt vízen lesz … Buccari öbléből kiérve – a tengeribetegséget csak hírből ismertük akkor –, és elhagyva Porto-Rét, majd a San Marco-szirtet, úgy éreztük nyílt vízen vagyunk.

Gáspár Béla derűsen ránézett a mellette elhaladó Daniló bácsira, és így szólt:

– Úgy vélem, kapitány, ideje lenne, ha … Daniló bácsi csodálkozva megállt.

– Ideje? Minek?

– … ha megtudnánk, mit művelünk a déli Adrián?

Erre már odacsoportosult mindenki a kormány köré. Guzsik apó kidugta fejét a konyha ablakán, Zollerrel kettesben letettük a krumplihámozó késeket. Pallada felszállt a kabinok tetejére, és onnan rikácsolt. Laü Laudon a kormányhoz telepedett, és kedélyesen nyalogatta nedves orrát.

– Ejnye, majd elfelejtettem! – vakarta feje búbját Daniló bácsi, és úgy tett, mintha valóban feledékeny ember lenne. -Jó, hogy szóltál, Gáspár, köszönöm.

A csontos, napégette arcon megfeszült az energikus, sok tetterőt bizonyító áll.

– Barátaim, elhiszitek-e, hiszen ismertek, hogy amibe Tur-kovich Daniló belefog, annak van értelme?

Mindenki bólintott, még mi is. Sottomarina szóval is megtoldotta a bólintást:

– Aki ebben kételkedik, annak nincs helye ezen a hajón! Daniló bácsi bólintott:

– Helyes. Ha így gondolkoztok, máris megmondom utunk célját.

Kis szünetet tartott. Pallada rikoltozott:

– Szép az élet, tengerész! Szép az élet!

Suttora levette madarát a kabin tetejéről, hogy elhallgattassa.

A kapitány hangja ünnepélyesen csengett:

– Megkeressük, barátaim, az uszkokok kincsét!

Olyan természetesen mondta mindezt Turkovich Daniló kapitány, mintha arról tesz említést, hogy Zengben felkeresi a régen látott nagynénit is.

– Igen, barátaim, látom: meglepődtök – az uszkokok kincsét keressük majd. Azazhogy nem is keressük, hanem elhozzuk, mert hiszen én azt megtaláltam!

Jokkó pompónos sapkáját a magasba dobta. Suttora megvakarta sűrű szakállát:

– Amolyan igazi kincset talált, kapitány? Sottomarina szeme úgy csillogott, mint a karbunkulus:

– Kelyheket, ékszereket, aranytálakat? És abból jut majd nekünk is?

Micsoda nyüzsgés, izgalom támadt! Komolyan nézett embereire a kapitány:

– Az uszkokok kincsét említettem, barátaim. Hogy mi minden van benne, azt még pontosan nem tudom, de a régi hajós törvény szerint: kalózúton mindenki részese a zsákmánynak. És mi most rövidesen kalózúton leszünk! A legtöbben itt uszkok utódok vagyunk, még te is, Sottomarina, hiszen zengi vagy, ott születtél, ott él most is a családod!

Suttora jóízűen nevetett:

– Kalózút lesz, kapitány. Most már értem, miért hívott engemet – a kalózt!

Sottomarina nem nyugodott. A horvát-dalmát tengerpart óriása, akinek a karjai valóságos oszlopok voltak, a rajta levő tetoválások – a sárkányok és griffek – félelmetesen marcona külsőt adtak a különben melegszívű, majdnem gyerekes tengerésznek, akkorát kurjantott, hogy azt még talán Buccariban is meghallhatták:

– Ha kincs, akkor vannak benne serlegek is! Ideje már, hogy az asszony elé tegyek egy csomót, mondván: nézzed, ezt én szereztem, éppenséggel úgy, mint a régi tengerészek. így lesz-e, kapitány?

Jokkó szólalt meg:

– Daniló bácsi az előbb azt mondta, hogy megtalálta a kincset … majd azt, hogy még nem tudja, mi van benne …

Daniló bácsi mosolygott.

– Előbb azt szeretném tudni, követtek az úton vagy nem? Guzsik szólalt meg elsőnek a konyha ablakából:

– Elcsábít a hajóra …. most meg azt kérdi, követjük-e?! Gáspár Béla, a régi barát, jókedvűen lendített egy nagyot a kormánykeréken:

– Úgy is tudtuk: valami szép oka lesz ennek az útnak, csak azt nem tudtuk, hogy mi. S

mert tudtuk– – azért vagyunk itt. Úgy hiszem, a moccóktól a papagájig mindenki azt mondja: jóban-rosszban együtt vagyunk a kapitányunkkal!

Így döntöttünk hát utunk első órájában a *Jadran* kormányfödélzetén. Együtt a kapitányunkkal! Pallada a lelkesedés zajában vidáman rikácsolta:

– Szép az élet, tengerész! Szép az élet! Jokkó oldalba bökött:

– Látod, ilyen Daniló bácsi!… És Daniló bácsi bólintott:

– Rendben van, barátaim, köszönöm a bizalmat. Tudtam, hogy velem jöttök, de hát mégis feltettem a kérdést. Igazatok van, azt mondtam: megtaláltam a kincset. így igaz: megtaláltam, de fel kell tárni. Tudjátok, mint igazi zengi, és mint a régi karnarói kalóznép múltjának kutatója, felfedeztem azt a helyet, ahol Rabattá János idején az üldözött uszkokok elrejtették a kincset… azt a kincset, amiről így emlékeznek a históriák: az „uszkokok kincse”!

Olyan csend volt a fedélzeten, hogy a szél muzsikáját a kötelek között és a hajó sustorgó siklását a hullámokon lehetett csak hallani. Lau Laudon a kormánykerék előtt ült, és úgy figyelt a beszélőre. Pallada gazdája vállán kapaszkodott, és értelmes fejecskéjét oldalt biggyesztve – hallgatott.

– Tessék már mondani – siettette nagybátyját Jokkó –, merre van a kincs? …

– Nyughass már, Jokkó – intette Szevér. Daniló bácsi folytatta:

– Hosszú időn át talány volt: hol lehet az uszkokok kincse. Különböző írások, emlékek bizonyították, állították, hogy valahol megvan a kincs, mert arról több emlék maradt, hogy elrejtették, de arról már nem – hol is lehet, és főleg, hogy megtalálta-e valaki! Az egy percig nem képezte vita tárgyát: valamelyik szigeten rejtették el a kincset. Igen ám, de hol? Hány létező szigetről tudsz az Adrián, Jokkó?

– Daniló bácsival kiszámítottuk egyszer a térképen, hogy 61 nagy, 546 közepes méretű sziget és 381 scoglio, szirt a tengerből kiemelkedő területek száma.

– Hát tessék – dobbantott lábával a dekken a kapitány –, tessék ennyi rejteken megtalálni az elásott vagy eldugott értékeket, ha azokat olyan hétpróbás titoktartók rejtik el, mint voltak a mi őseink!

– Én úgy hiszem, az Incoronaták valamelyikén dugták el – fontoskodott Jokkó.

Sottomarina is közbeszólt:

– Magam is azt hiszem, ha rajtam áll – oda rejtettem volna. Daniló bácsi nevetett:

– Ma még nem árulom el. Csak annyit: útban vagyunk a kincs felé. Három éve hallgatok róla, mert három éve, hogy felfedeztem azt az iratot, amelyikben pontosan le van írva: hová rejtette el nyolc zengi kalóz, közöttük az én ősöm és egyben Szevér és Jokkó őse is, az uszkokok kincsét. Többször említettem a déli Adriát, hát ott a sziget, ahová tartunk! Egy szép napon majd, ha közeledünk, elétek teszem az iratot, és akkor megtudjátok, hova tartunk. Most csak ennyit: útban vagyunk a kincs felé!

Így azután, ahogy ott feküdtünk a raktárfedélen, erre is gondolhattunk nagy nyomorúságunkban: esetleg nemcsak a tengertől kell megválni, de a nagy kalandtól, a kincskereséstől is!

A kincs ténye valahogy sem engemet, sem Zoliért nem nyugtalanított különösebben, de a kaland, a *kaland* annál inkább! Bár jólesett arra gondolni, hogy távoli otthonunkba egyszer csak beállítunk, matrózládánkban egy-két aranyser-legecskével, mint Sottomarina mondta.

– Te Jokkó, az lesz az a sziget, amelyikre azt mondtad, hogy Daniló bácsié – találgattam, amikor szétoszoltunk a kormány mellől.

Jokkó megrázta kócos üstökét:

– Nem a. Más sziget az. Ami az övé, az az övé. Azt is meglátjuk majd. De a kincs hol lehet? A déli Adrián? De hol?

Igen, hol? Erre igyekeztem gondolni a *Jadran* küzdelmes manőverezése közben.

… Egyszerre csak valaki fölém hajolt. Éreztem, hogy megemelik a fejemet, és szólnak hozzám.

– Még nem untátok el a fekvést? – hallottam Horváth Feri hangját. – Talpra, legények. Kezdődik a szolgálat!

Feltápászkodtam. Este volt. Az előárboc csúcsánál csillagok pislogtak. Vitorlák lehúzva, a hajó mozdulatlanul állt, és a közelünkben olyasféle kopogást hallottunk, mint amikor csizmák, cipők koppannak a kövezethez.

Jobbról házak árnyékát láttam, néhol lámpák világítottak és ablakok.

Zoller egészen felült, két tenyerébe fogta fejét, megrázta, és így nyögött:

– Pocsékul érzem magamat, pocsékul!

Horváth Feri, mert valóban ő volt, a hóna alá nyúlt:

– No, rajta, felállni! Kutya bajotok. Ráadásul már egy órája állunk. – Zengben vagyunk, fiúk, Zengben! Vagy ha másként akarjátok hallani – Sengában!

A fejem még zúgott, de ahogy felültem, úgy kezdtem örülni: a tengeri micsoda percről percre gyengült, tűnőben, távozóban volt. Pontosan azt éreztem, amit akkor, ha fejfájás közben csillapítót vettem be: még tartott a fájdalom, de már érezni lehetett a gyógyszer hatását.

Zengben vagyunk!

Az esti fényben is látni lehetett, hogy a városka dombra épült, egyik házsor a másik mögött emelkedett, mint valami amfiteátrum nézősorai. És itt volt a híres kikötő, ahol valamikor az uszkok rablók hajói horgonyoztak, és a házak mögül elősötétlett a Senj ska drága, a zengi szakadék, ahonnan a bóra „ elő virágzik”. íme tehát Jokkó és Daniló bácsi, Sottomarina és Szevér szülővárosa!

A legendás, félelmetes valamikori hajósnép fészke. Azoké, akik már nincsenek, de akik nyomán haladunk majd, hogy megtaláljuk az eltűnt, titokzatos kincset. Kicsit még szédelegve, megroggyanó térdekkel álltunk a mellvédhez, és néztünk ki az estébe, hogy lássuk, mintha múzeumban volnánk, a mesék városát. Az utóbbi időben de sokat hallottunk róla! Hogy keletkezésének története a mesék korába nyúlik vissza: a tengerpart legrégibb városa. Plinius is említi már Seniát – Zenget, Sengát. Ez az a város, amelyet Attila hadai ostromoltak! …

Valósággal elvártuk, hogy a kikötőre torkolló utcákból előtörnek az uszkok rablók. Vállig érő hajuk lobog majd a szélben, és bőrködmönük alatt hosszú dalmata kést rejtegetnek.

Az uszkok rablók helyett mindössze azt láttuk, hogy Lau Laudon rohan a parton egy kócos eb nyomába, s együtt eltűnnek az utcasarkon.

Kihalt volt a part, és kihalt a hajó. Egyedül Horváth Feri állt a közelünkben, és az előárbochoz támaszkodva Suttora merengett. A kalóz vállán Pallada gubbasztott.

Mi történt itten?

– Amikor kikötöttünk, az egész város idecsődült a rivára -mondta Feri. – Persze, ti ebből semmit sem tudtok. Még üdvözlő beszédet is tartottak a zengiek. Daniló bácsinak velük kellett menni, meg az egész legénységnek, hogy megigyák az érkezés áldomását.

Suttora kuncogva megszólalt:

– Amarra, ni, ott van a Nehaj-kastély. – Romjai között a zengi csárda. Onnan hallani a guzlicák pengését. Én mondom nektek, nem lesz ebből hajnali indulás. Hiszen Sottomarinát a felesége sem engedi, de a bor még kevésbé!

De hát engedte.

Daniló bácsi nem az az ember, akit a honfitársak, a csárdák, a guzlicák lefegyvereznek.

A sötét házak szögletén alakok tűntek elő.

Az uszkokok!

Igen, azok: Daniló bácsi, Jokkó, Guzsik apó, Szevér, Gáspár Béla és a hajó többi tagja.

Úgy jöttek, mintha üldözték volna őket, szapora léptekkel, sietve.

– Barátaim, az árgyélusát, amilyen csendben csak lehet -szerelni!

És már ugráltak a kőpartról befelé a hajóba, egyik a másik után.

– Orrvitorlákat bontsd! – rendelkezett Suttora.

– Előárboc vitorláját húzzad!

– Kikötőköteleket megengedni!

– Kormányt dobd ki szél alá!

– Orrvitorlákat feszítsd!

– Hátsóárboc vitorláját húzzad!

Egyik utasítás a másik után pattogott, ha fojtottan is, de érthetően. Daniló bácsi és Suttora rendelkezett most. A kapitány állt a kormányhoz. Suttora volt a vitorlamester. Gáspár Béla, Szevér, Horváth Feri, mind-mind, még Guzsik apó is oldott, kötözött, húzott és szerelt, Zollerrel együtt nekifeküdtünk a fővitorla felhúzójának, és Jokkó mellett teljes erőből húztuk a vastag kötelet.

– Úgy csinálunk, mintha szöknénk – nevettem Jokkóra.

– Az hát, szökünk! – kuncogott a cimboránk. – Olyan nagy ünnepség készül Daniló bácsi tiszteletére a csárdában, hogy – megszöktünk. Ha nem, háromnapi ivászat lenne belőle. Pedig a terv szerint hajnalban indulni kell . . . hát most előbb indulunk!

Esti szél volt, az a bizonyos, sokat megénekelt „parti szél”, aminél alkalmasabb kevés akad vitorlás hajó részére. Álljanak csak a vitorlák a helyükön, nem kell több, mint a kormánynak könnyű pöccintése, és a hajó máris elszabadul a szárazföldtől.

– Mit szól majd a révparancsnok? – hallottam Feri hangját, amikor Daniló bácsihoz fordult.

– A révparancsnok? De a zenglek! A barátok és a rokonok! – derült a kapitány. – Megtagadják a rokonságot, de nem tehetek másként. Ismerem én az ilyen ünnepséget.

Valaki felkiáltott:

– Sottomarina nincs közöttünk! Jokkó füttyentett:

– Hé, Lau! Hol vagy, Lau?! Merre a kutyám?!

A parti szél megduzzasztotta a két orrvitorlát és a két nagyvitorlát. Mint óriási hófehér hattyúszárnyak, úgy világoltak a kis kikötő fényében a vitorlák.

Sottomarina és Lau nincs a hajón. A tengerész hazament harcias feleségéhez, Lau pedig: ki tudja, merre csavarog?

– Hé! Lau! Lau! Daniló bácsi dühös volt.

– Miért nem üvöltöd végig, hogy a *Jadran* elszökik Zengből! … Indulunk, aki nincs itt – lekésett! … Gommó, kikötőköteleket engedd! Nagy vitorlákat feszítsed!

A hajó megbillent. Daniló bácsi a kormánykerék küllőire rátette kezét.

Gommó átdobta a kötelet a dekkre, és rálépett a mellvédre. Jokkó elkeseredve melléje állt.

Bolond nap volt, hát minden jól sikerült. Feltűnt Sottomarina óriási alakja és mellette loholva – Lau!

Sottomarina elkapta az előárboc egyik merevítőkötelét, és közel másfél mázsás súlyát meghazudtolva – ott termett Gommó és Jokkó mellett. Lau pedig nemhiába nevelkedett a flottánál: a parttól gyönyörű ívben átvetette magát a hajóba!

Teljes volt megint a létszám.

– Nélkülem, kapitány, nem nyúl a serlegekhez – szólt Daniló bácsihoz az óriás. – Pedig tudom, azért akart Zengben hagyni. De hát a kutyával együtt jó a szimatunk!

– Még miattad se iszom le magamat, Sottomarina. Lussinban bevártunk volna.

A parti szél úgy vitte kifelé a *Jadrant* a zengi kikötőből, hogy öröm voit nézni.

Talán ötven méterre se lehettünk a parttól, a két móló között manővereztünk, amikor megtelt a kis riva néppel. Rokonokkal, barátokkal. Az ünneplőkkel. Végre körükben láthatták Turkovich Daniló kapitányt, akit oly nagyra tart a tengerparti nép, és az a Dani]ó most előlük szökik … szökik az áldomás elől!

A rossz világításban nem lehetett jól látni, mennyien lehettek, és mit műveltek. A kalóz szerint, akinek igen kitűnő a szeme, mindenki az öklét emelgette, és a karját rázta fenyegetőleg. De az tény, hogy igen kemény szavakat, sőt mondatokat hozott a derék parti szél a *Jadran* felé. Sokan Daniló bácsi édesapját és nagynénikéit emlegették. A Senjska drágából, a zengi szakadékból nemcsak a bóra virágzik elő, de pattogó uszkok káromkodások is.

– Ha diadallal visszajövünk a legendás uszkok kincsekkel, megbocsátanak a zengiek! – nevetett Daniló bácsi, és a part felé nézett. – Csak ordítsatok, uszkokok népe, tudom, jó torkotok van. Azért is menekülünk, mert jó a torkotok – a bornyelésre!

– A bort ne bántsa, kapitány – dörmögte Suttora. – Hanem inkább a gyors és szép munkáért, a derék indulásért adasson ezzel az aprószenttel mindenkinek egy pint bort!

– Legyen kedvetekre, Suttora. Sőt, kedvünkre, mert én se vetem meg az italt. Guzsik apó, nyúljon a hordó csapjához, ha megvan a hordó!

Egyre messzebb kerültek a városka lámpái, és mindinkább körülfogta hajónkat a szuroksötét tengervíz. És ebben a sötétségben valóban úgy lebegett a hófehér testű, vitorlázatú só-ner, mintha óriási madár lett volna. Könnyedén, kecsesen szállt hullámtól hullámig, mint a tenger ívelt szárnyú viharmadara. Daniló bácsi Szevérnek adta át a kormányt:

– Irány a lussini kijáró. A fényjeleket ismered? Szevér mosolygott:

– Gyerekkorom óta.

Guzsik apó kiszólt a konyha ablakán:

– A vacsora késik, de meglesz. Akkor majd a bort is megkapjátok. A kalóz két pinttel kap, neki dupla porció jár, mert Pallada helyett ihat. Igaz-e, kapitány?

Szépséges, csendes este volt. Láttuk Zenget, de nem láttuk a bórát. Holott november hónapját írta a naptár, a bóra főidényét. Lerögzített kötelekkel, halk nyögésekkel, kotyogásokkal, olykor-olykor panaszosan felreccsenő árbocokkal haladt a kijáró felé a *Jadran,* hogy megmutassa magát a szabad, nagy Adrián.

Lassan elveszett a messzeségben Zeng, mint ahogy elveszett a messzeségben – Fiume is! Vajon mi lehet Anton úrral, a fiúkkal, a szertárral, a Gomilával, a Corsia Deák platánjaival? És az igazgató úrral, meg Jakab Lacival, Gróf esik Bélával és Dénes bácsival? De legfőként Anton úrral, meg az ő Zrínyijével?

Egy másik világ ölel itt körül…, igen, valósággal körülölel – a szabadság világa!

Szevér és Horváth Feri állt a kormánynál. Guzsik apó;,szentegyházából” nyálkát szaporító illatok szálltak elő. (így igaz: addigra úgy eltűnt belőlünk a tengeribetegség minden gyengesége, hogy éhesek lettünk – s mint Nelson annak idején, átestünk a bajon!) Suttora Palladájával a kormány fedélzet lépcsőjére telepedett. Sottomarina gitárt vett elő, és bár mindenki ellenezte, énekelni kezdett. Suttora szerint a Velebit tetején is meghallották az óriási tengerész „énekét”, ami különböző mélységű és magasságú hajókürtök regiszteréből tevődött össze. Krantz, Gommó és Gelletich a kabinok előtt telepedett le.

Gáspár Béla és Daniló bácsi mellénk ült a raktárfedélzetre, ahol délután annyi nehéz órát szenvedtünk át. Itt kuporogtunk Jokkóval, és találgattuk, ugyan – merre is halad majd a sóner, hogy felleljük az uszkokok szigetét?

– Daniló bácsi, az előbb azt mondta Szevér, hogy ismeri a fényjeleket – kérdeztem parancsnokunktól. – De ha nem ismeri, és a hajónak ki kell jutni innen, mit csinál?

Daniló bácsi ránézett Jokkóra:

– Meg tudsz erre felelni?

– Hogyne. Megnézem a térképet. A térképen pontosan feltüntették, hol és milyen messzeségből láthatók a fényjelek, például innen rövidesen látni kell Veglia alsó részén Besca-nuova fényjelét, majd Loparo villanásait. Onnan Lussinét.

Suttora is megjelent Palladájával együtt.

– Mi van a villanásokkal? – szimatolt a kalóz.

A kövér Zoller is vidáman volt már ekkor. Most közbeszólt:

– Igen ám, de ha nem látni a fényjeleket? Ha sötét van, köd, bóra? Akkor mi van?

– Akkor nem indultunk volna el, édes fiam, Zengből – derült Daniló bácsi.

– Jó, rendben van, nem indulunk el – nyakaskodott a társam. – Az más kérdés. De elindulunk, mint most, és útközben ér a köd, a teljes sötétség.

– Akkor navigálunk. Persze okosan, óvatosan. Ha kell, beszaladunk a legelső kikötőbe, mert ilyen veszedelmes helyen, ahol rengeteg a szirt, közeliek a partok, okosabb így cselekedni. De navigálunk, és egyre a célra gondolunk …

– Valójában mi a navigálás, Daniló bácsi?

DANILÓ BÁCSI ELMONDJA A NAVIGÁCIÓ TÖRTÉNETÉT ÉS A HAJÓZÁS TUDOMÁNYÁT

Mi a navigáció, vagy mondjuk így: mi a hajózás? Csűrös Lajos kapitánytársam okosan írja könyvében: „elvinni egy hajót a tenger egyik pontjáról annak egy másik pontjára a legrövidebb idő alatt, de mindenkor a legbiztosabb úton és módon” … Ebből is sejthető, hogy a jó tengerész előtt a „legrövidebb idő” nem mindig a „legrövidebb utat” jelenti. Például: a *Titanic* óriásgőzössel egy időben indult el Európából Amerika partjai felé egy igen régi, kétszáz esztendős fregatt, amit azért szereltek fel, hogy kipróbálják, mit bír az ósdi hajó. Mint tudjátok a *Titanic* 1912. április 13-án New Foundland közelében jéghegybe ütközött és elsüllyedt – a fregatt megérkezett! Az óriásgőzös parancsnoka rosszul navigált: a legrövidebb utazási időt választotta, és a leghosszabb út lett belőle: a *Titanic* azóta se érte el Amerika partjait. De az ósdi hajó igen – parancsnoka hosszabb idővel, de mégis rövidebb úton jutott Amerikába! Ha már a *Titanicot* felemlegettük, említsünk meg valami mást is, amit illik a jó moccónak manapság tudni. A zászló jelek és szikratávíró jelek (rádiójelek) a hajózásnál azonosak. Ez érthető is, hiszen teljesen mindegy, hogy az árbocra felhúzott zászlókkal vagy más módon kérdem meg mondjuk azt a szemben jövő hajótól, hogy mi a neve és nemzetisége. A *Titanic* elsüllyedésének napjáig a süllyedő hajók vész jele a C O D jelekből tevődött össze. Az óriásgőzös távírótisztje, Harold Bride, a parancsnok utasítására leadta a C O D jeleket, de kétségbeesésében megtoldotta az ismert angol ima (Save Our Souls) kezdőbetűivel: SOS jelekkel! Azóta, tehát 1912. április 12-e óta, a veszélybe jutott hajók vész jele a mindenkitől ismert három betű…

De hát, fiúk, nézzünk csak bele a navigáció múltjába. Guzsik apó úgyis késlekedik, van időnk rá. Először is egyvalamivel kell tisztában lennetek, mégpedig azzal, hogy kétféle módon hajózunk: csillagászati (azaz óceáni) és parthajózási (azaz kalauzhajózási) eszközökkel. A régi népek, érthetően, nem merészkedtek ki a távoli tengerekre, hanem lehetőleg megmaradtak a partok közelében, és a tájékozódást is a partokról vették. Az ember akkor győzte le a tengert, amikor tisztába jött a Föld és a csillagok kapcsolatával, mégpedig rájött arra, hogy a Nap (ami egyben az időt is jelenti) és az égitestek segítségével tájékozódhat az óceán vízsivatagában! Ez a felfedezés, ma már jól tudjuk, az emberiség egyik legnagyobb felfedezése volt.

Az égitestek és azok mozgása, a Nap, a Hold, a csillagok törvényszerű állása adta meg a

messze múlt hajrának az első hajózási műszert: a szélrózsát. Amikor ez az eszköz megszületett, ismeretlen volt a világtájak mai elnevezése. Ezért a szelek neveit az alapirányok megnevezésére használták. Az észak, kelet, dél, nyugat főirányok helyén a szélrózsán Boreas, Zephyr, Euros és Notos neve szerepel. A szélrózsa négyes beosztása lassan felszaporodott nyolcra, majd – amikor az iránytűvel egyesítették – harminckettedekig osztották fel a kört. Hogy ki volt az iránytű, a csodálatos, nagyszerű eszköz felfedezője, ma már nem tudjuk. Az utolsó szál a kínaiakhoz vezet, nekik volt egy tsinannak nevezett eszközük, ami az iránytűre emlékeztet, hiszen „tsinan" – délmutatót jelent!

Az iránytű földközi-tengeri használatáról az első adat – jól figyeljetek, mert nem is gondoljátok, hogy ily régi! –, nos, moccók, az első adat 1294-ből maradt meg. Egy régi-régi tengerészkönyv olasz nyelvű sorai mondják el, hogy a *San Nicola* nevű hajón különös eszköz látható: hosszában elhasított tengeri nád közepén acéltű fekszik, a nád és az acéltű egy fatálba öntött vízben lebeg, és mindig egy irányba mutat! Kétségtelen, hogy itt az iránytűvel találkoztunk.

Nem sokkal később már a két eszköz egyesül: a szélrózsa és az iránytű összeolvadt. Ezzel az iránytű nemcsak előremutat, . de a cél beállításával és a skálák, a fokok, valamint a mágneses tű összehangolásával minden irány meghatározható! Az eszközből műszer lett, féltett kincse a hajósoknak. Ládikába került, és a csuklós felfüggesztéssel, amivel a hajó mozgásától függetleníteni tudták, a méréseket már könnyen lehetett elvégezni.

A ma hajóiránytűje (amit bussolának, kompasznak hívunk) már nem mágneses alapon működik. Teljes neve: girokompasz. A forgásban levő pörgettyűnek a Föld forgása következtében fellépő iránymegtartó tulajdonságán alapszik. A *Jadrané* is ilyen, nézzétek meg jól.

Az iránytű segítségével a régi idők hajósa betarthatta a menetirányt. Ezzel együtt fontos volt a megtett út kiszámítása, erre találták fel a loggot! Már a kutteren észrevettem, amikor Buccariba mentünk, hogy ismeritek a logg használatát, így csak annyit említek meg, hogy a logg jelenlegi alakjában nem is régi eszköz. Az 1600-as években találta fel, vagy talán inkább szerkesztette egy Lock nevű angol tengerész. Valamiféle sebességmérőt már Magellán is ismert föld körüli útján, de nem tudjuk, milyen volt akkor a logg!

Tehát megvolt az irány és a sebesség.

Ez nagyjából megfelelt a parthajózás követelményeinek. De hát jó lett volna tudni a hajó – helyét is.

A messze múlt hajósai – így van, moccók – hajóikkal együtt a sötétségbe ugrottak, amikor elindultak a távoli tengerek felé, csábítva aranytól, kincset érő fűszerektől, rabszolgák szerzésétől! Ha elhagyták a partokat – elhagyták a biztonságot is. Szükség volt két olyan segítőre, amely megadja és megmutatja a hajó tartózkodási helyét. Az egyik a térkép, a másik a Nap és a csillagok állásával együttműködő műszer. Igen nehéz volt a kibontakozás. Talán tudjátok: évszázadokra volt szükség, míg kialakult a csak némileg is használható térkép. Előbb fel kellett fedezni a tengereket és szárazföldeket, hogy elkészülhessenek a térképek. Magellán, a spanyol szolgálatba lépett portugál hajós, úgy indult neki a föld körülhajózásának öt haj ócskából álló kis flottájával, hogy hamis térképet tárt tengerészei elé! Azt állította (tudatosan), hogy ismeri az átjárót, amely elvezet a Fűszer-szigetekhez. Holott nem ismerte,

mert előtte ilyen átjárót senki sem rajzolt a térképre, egyszerűen azért nem, mert Magellánék útjáig ilyen átjáróról a hajósok nem tudtak!

Az első tengeri térképek a Földet mint síkot ábrázolták. A középkori térképkészítők, csillagászok és asztrológusok, a legtöbb térképet úgy agyalták ki, mint költők a verset. Minden alap nélkül születtek a térképek, abból kiindulva, hogy „hátha” igaz a térképrajzoló mester kitalálása. Erre épült fel az első felfedező hajósok annyi legendás útja. Magellán társa, Ruy Faliero, ilyen mester volt, és korábban tudósa a földabrosznak. Hamis feltevésre alapított, hamis adatokkal teletűzdelt térképet készített, és azzal indíttatta el barátját, a felfedezésekben részes társát a bizonytalan, szörnyű útnak!

Tudnotok kell, honnan származnak a térképek különböző elnevezései. A rómaiak kezdetben orbis pictusnak, majd tabulának hívták a térképet. A középkorban a latin charta szó után (ami oklevelet jelent) karta volt a térkép neve. Kezdetben szövetre festették a térképeket, és akkor lett – mappa a neve. Ma a tengeri térképet Charts, a rendes földabroszt Maps névvel jelöljük. Az első térképkészítő, aki már figyelembe vette a Föld gömbalakját, Mercator Gerhardt flandriai származású térképész volt. A XVI. században élt térképkészítő neve ma is él: Mercator-projekciók nélkül a ma tengerésze sem létezhet.

Tehát lassan megszületett a térkép, volt iránytű és volt sebességmérő.

A térképpel egy időben kialakult a másik igen fontos, a csillagászati, óceáni hajózás nélkülözhetetlen eszköze, a szélességmeghatározó műszer. Az iránytűvel és a loggal nagyjából ellenőrizni lehetett a hajó helyzetét, ha a kiinduláspontot tartani tudták a múlt idők tengerészei. De hát „a hiba könnyen becsúszott: viharok, szelek, tengeráramlások, még sok minden más akadály könnyen elterelte a hajót, és ezzel a számítások megdőltek. Szükség volt tehát olyan eszközre, amelyik a Föld látókörén túl is meghatározza a hajó helyzetét. Ez a műszer a szélesség-meghatározó és segítségével az égitestek látóhatár feletti magassága után megállapítható, hogy a -tenger melyik részén tartózkodik a hajó.

Látjátok, milyen érdekes ez a fejlődés. Először a szélrózsa, majd az iránytű és a sebességmérő, ezt követően a tökéletesedő térkép és a szélesség-meghatározó.

De hát a szélesség-meghatározó sem volt mindjárt az a nagyszerű műszer, amit mi szextánsnak hívunk. Az elsőt az arabok fedezték fel, a Földközi-tenger hajósai. Ez volt az asztroláb. Pompás kiállítású, fénylő, csillogó rézkarikák sora volt az asztroláb, amivel inkább misztikus jeleket lehetett leírni, de nem az égitestek után igazodni. A középkor tengerészeitől tökéletesített asztrolábium már valamivel megfelelőbbnek bizonyult, mint az első arab találmány. Az asztrolábiummal egy időben a hollandok felfedeztek egy jóval egyszerűbb műszert a szélesség-meghatározásra: a Jakob-staafot, a Jákob létráját. Ez az eszköz egy létrás, fokos beosztású botból és a ráerősített sárgaréz körnegyedből állott, ívén 90°-os beosztással. A nap vagy más égitest (többnyire a Göncöl-Nagymedve) megirányozásával és a látószög leolvasásával igyekeztek a Jákob-létra használói megállapítani, merre is járnak a végtelen vízsivatag titokzatos világában.

Kolumbusz, Magellán, Vasco da Gama, Amerigo Vespucci ilyen eszközökkel, asztrolábiumokkal és Jakob-staafokkal kutatták az ismeretlent. Gomes nevű hajós írásából tudjuk, hogy amikor 1460-ban a Verde-foki szigeteket felfedezte, a felfedezést határozottan a Jákob-létrának köszönhette.

A sejtésekre, elképzelésekre épített térképek helyébe a tapasztalás, a valóság alapján álló „charta” került a parancsnok kezébe. Tengerész Henrik álma lassan valóra vált: bebizonyosodott, hogy a jó térkép a biztos hajózás alapja. A középkor térképtudósai – Fra Mauro, Ruy Faliero, Toscanelli, Be-haim, Ribero, Regimontánus – megtették kötelességüket. Fantáziájuk sok országot, földrészt kitalált, de sokat valóban oda képzelt, ahol – a hajósok megtalálták!

A jó iránytű, a jó térkép mellé megszületett a jó szélesség-meghatározó is.

Ez a szextáns.

A szabad szemmel (és így elég bizonytalan szöget adó) végrehajtott szélesség-meghatározás helyett 1730-ban elkészült az első optikai irányzóműszer. Ez a Hadley-féle quadráns, a tükrös optikájú készülék. Ezt követte rövid időn belül a még tökéletesebb tükrös optikájú szextáns, amit nem kisebb fizikus szerkesztett, mint Newton. Ha tökéletesítve is, de a mai napig a Newton-féle szextáns a mi nélkülözhetetlen szélesség-meghatározónk.

De hát a navigáció tökéletesítői még mindig nem pihenhettek. Hiányzott e kezdőmeridián pontos helye, és hiányzott -a pontos óra!

Ti mindannyian tudjátok, mit jelent a hajósnak a kronométer. Nélküle valamirevaló hajó nem indul el az anyakikötőből. Nehéz elképzelni, mi lehetett akkor, amikor nem ismerték az órát és az óra jelentőségét a hajózásban. Mi ismerjük, és ezért kell a régiek előtt tisztelegve lehúzni a hajólobogót!

Azt hiszem, a te régi hajód, Gáspár, a *Flamingó* bark, vagy a te régi gőzösöd, derék Suttora barátom, a *Petőfi* igen jó kronométert küldött a tenger fenekére! A *Jadrané* is kitűnő, nem adnám semmiért!

De nézzük csak tovább, fiúk, a navigáció történetét – az eszközökön keresztül!

A régi térképek nagy fogyatékossága az volt, hogy hiányzott az a bizonyos nullpont, ahonnan a kezdőmeridiánt számítani lehetett. Enélkül nem volt egységesen pontos idő, és nem volt meg az a pont, ahonnan a hosszúsági vonalakat megjelölhették. Egyszerre több délkör szerepelt a térképeken, mint kezdőmeridián. Például Ribero híres térképén, 1529-ben azt az osztóvonást jelölte meg mint kezdőmeridiánt, amellyel a pápa a Földet felosztotta a portugálok és a spanyolok között. Két évszázad alatt hét különböző meridián szerepelt a hajósok térképein, s – egyik rosszabb volt a másiknál! Cumberland grófja, az ezerötszázas évek végén, térképén Afrika nyugati részét tette meg a számítások alaphelyének. Végül is egységes döntéssel a kezdődélkört a London melletti Green-Wichbe (Grinics) tették, és ezzel a kérdés megoldódott.

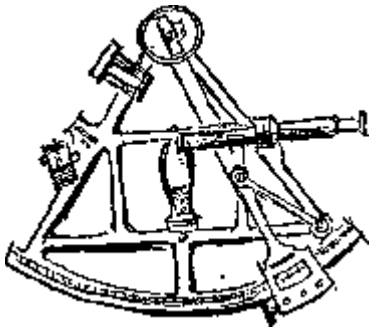
Megoldódott, de – csak félig!

Figyeljetek csak, moccók, jól figyeljetek, mennyi hányódás után alakult ki $. korszerű hajózás. Megvolt a kezdődélkör, de nem volt pontos időmérő berendezés. Messze volt még a nagyszerű hajóóra, a kronométer!… Az időmérő szerkezet gondja több évszázados. Hamar felismerte a tengerjáró, mennyire döntő lenne az égitestek utáni hajózásnál egy ilyen készülék. Mert nem kétséges, ahhoz, hogy megállapítsam a lassan kialakuló – asztrolábiumból és Jákob-létrájából –, megszülető Szextánssal a hajó pontos tartózkodási helyét, ahhoz, barátaim, időmérő, azaz óra kell!

Ráadásul nem akármiféle óra, hanem olyan pontos műszer, amelyik dacol az időjárással, nyirokkal, nedvességgel, hol hideg, hol meleg hőmérséklettel, a hajó hányódásával, orkánnal, szélvésszel! Ilyen óra egyelőre nem akadt!

– Abban az évben, amikor Cumberland grófja rájelölte térképére mint kezdőmeridiánt Afrika nyugati részét (1598-ban), a spanyolok királya, II. Fülöp 6000 dukát jutalmat tűzött ki annak a mesternek, tudósnak vagy alkimistának, aki elkészíti a pontos időmérőt! Fiúk, 6000 dukát aranyat! Óriási összeg volt ez abban az időben, és ebből is sejthetitek, mit jelentett már akkor, mit jelentett volna – egy jó óraszerkezet! De hát hiába, a dukátok maradtak a kincstárban, se tudós, se mester, se alkimista nem akadt, aki értük jött volna.

Angliában 1713-ban parlamenti bizottságot hívtak össze a kérdés megtárgyalására. A tagok között volt Isaac Newton, a nagy fizikus, aki – az előbb hallottátok – a szextáns felfedezésével örök hálára kötelezte a tengerészeket.



Newton javaslatára a parlament a pontosan járó óra megszerkesztésére jutalmat tűzött ki. Mégpedig 20 000 fontot annak, aki világra szüli az ördöngös időmérőt. A feltétel így szólt: olyan időmérő legyen, amelyik tízhetes tengeri út után 60-40, azaz 30 tengeri mérföldön belüli pontossággal működik. A 20 000 font még több volt a 6000 dukátnál is!

Az első jelentkező egy Harry Sully nevű francia műszerész volt. Az óra szárazon kifogástalanul működött, de amikor hajóra került, és a hajó elindult: tengeribeteg lett, megbokrosodott, összevissza járt, sőt meg-megállt! És így járt a többi jelentkező is: a 20 000 fontos jutalom is arra várt, hogy a 6000 dukát sorsára jusson.

Látom, Sottomarina, nagyon csóválod a fejedet, és nem helyesled, hogy ennyi pénz maradt az angol kincstár kasszájában. De nem maradt… a 20 000 font gazdára talált. Ma már alig tudjátok, hogy a greenwichi idővel pompásan összeműködő órát, helyesebben órákat John Harrison nevű ácslegény készítette el. Harrison önszorgalomból, a magas jutalom reményében képezte magát órássá. Első óráját 1736-ban próbálták ki, a Temze-torkolattól Lisszabonig és visszaúton. Az óra kerekei fából készültek, a hőmérséklet-változást ellensúlyzókkal küszöbölve ki. És az otromba szerkezet bevált!

Harrison elkészítette első, majd második óráját, egyre tökéletesítve azokat. Végül fiával együtt összeállították – az első kronométert! Pontosan huszonöt év telt el a lisszaboni út óta, és Harrison még nem kapta meg a 20 000 fontot. Ebből is sejtheted, Sottomarina, hogy abban az időben is meggondolták a jó angolok, hová adják a pénzüket. De hát Harrison is angol volt, keményen belemarkolt abba, amit elfogott.

A fiával, Williammel elkészített óra, amit most már bátran nevezhetünk kronométernek, hosszú útra indult. Ettől az úttól függött Harrison sikere, dicsősége és a – hajózás további sorsa is. A két Harrison, apa és fia, a kronométerrel együtt 1761 nyarán behajózott a *Deptjord* hadihajóra, és megindultak Jamaica felé. Volt részük jó időben, rossz időben, napfényben, esőben, még a Nyugat-indiai-szigetek híres viharaiban is. A Harrisonok boldogan nézhettek egymásra. Hiába követett el mindent a *Deptjord* parancsnoka, Digges kapitány, hogy próbára tegye az órát – a műszer állta a kísérleteket!

Gondoljátok el, fiúk, Anglia partjaitól Jamaicáig az óra eltérése mindössze egy és egynegyed perc volt!

A délkör mellé akadt már pontos időmérője a hajózásnak!

Ha valamelyiktek eljut Londonba, menjen ki Greenwichbe, az ottani múzeumban megláthatja Harrison óráit, közöttük az első kronométert.

Az óceáni, a csillagászati hajózás ezzel tökéletesen felfegyverezte magát. A korszerű tájoló, az öreg loggtól eltávolodott patentloggal mért sebesség, a kitűnő hosszúsági és szélességi fokokra beosztott térképek, az égitestek segítségével és a pontos óra támogatásával dolgozó szextáns, aminek az alapja mindig a greenwichi idő, megoldotta a nagy kérdést: hogyan lehet biztonsággal hajózni messze tengereken. És hogyan lehet okos, higgadt, nem kapkodó, emberéletért és áruért, értékért felelős kapitányoknak, tiszteknek megvalósítani az alaptételt: elvinni egy hajót egy bizonyos kikötőből a lehető legrövidebb idő alatt, a lehető legbiztosabb úton a megjelölt célba! …

Íme, moccók, barátaim, a navigáció története és a hajózás tudományának története is. Nem több az, mint örökös kutatása, keresése olyasminek, ami hihetetlen nehezen valósult meg. A borvitorláktól röpített viking hajók, az időjárás viszontagságainak kitett nyitott fedélzettel, már akkor eljutottak Grönlandba, amikor nálunk a honfoglalás folyt. Nem ismertek semmi műszert, semmi hajózási segédeszközt. Kolumbusz és Amerigo Vespucci az asztrolábiummal jutottak el Amerikába, Magellán ezzel kerülte meg a Földet. Ezekről az utakról kivétel nélkül tudjuk, hogy – véletlenül sikerültek! A hajózás sohase volt könnyű mesterség, manapság sem könnyű. Pedig mennyivel egyszerűbb a mi feladatunk, mint a régieké. És mennyivel könnyebb lesz majd később, alig egy-két év múltával. 1918 végét írjuk, vége a háborúnak, és talán elkezdődhet a békés alkotómunka. Marconi távírójával és a rádiójával a hajók egymással és a kikötőkkel, sőt – Suttora barátom! – a világítótornyokkal érintkezhetnek. Egy gombnyomásra jelentkezik valahonnan a pontos idő, és a rádiópontokkal betájolt hajó percek alatt megtudja, hol van, merre jár! No de, Guzsik apó, mi van már a vacsorával?

Megköszöntük Daniló bácsi előadását. Zollerrel együtt elhatároztuk, hogy mindazt, amit mondott, leírjuk jegyzetfüzetünkbe. Sokat tanultunk már Horváth Feritől, Jokkótól, de a Nauticán is, úgyhogy a füzet – amit társammal együtt féltve őriztünk – idővel összefoglalja mindazt, amit tudnia kell annak, aki hajón él, és jó tengerészszé akar válni.

Szép, csendes este volt. Fények villantak a távolban. Balról Loparo-sziget jelzőtornya fénylett, előttünk mintha már látszott volna Lussin fényjele.

A *Jadran* vitorlái könnyedén feszültek az egyenletes szélben. Csak olykor pendült meg egy-egy feszes, kötél, nyögött az árboc, reccsentek a vitorlakarikák.

A bal oldali piros és a jobb oldali zöld jelzőlámpa színes fénye ott táncolt a hullámokon. A tájoló lámpása rávilágított a kormánynál álló Szevér és Feri bronzszínű arcára. A felépítmény tetején viharlámpás himbálódzott. Guzsik apó vacsoráját kanalaztuk a kiadósan mély csajkából.

A kalózok sem festhettek máshogyan, mint mi, a *Jadran* népsége!

És arról is folyt a szó, a kalózútról. Az uszkokok kincséről. A szigetről, ahová tartunk. Daniló bácsi nem volt közöttünk. Ő megtartotta a régi törvényt: a hajóparancsnok külön étkezett, így azután szabadon beszélhettünk, fantáziálhattunk, találgathattuk kedvünkre a kincsügyet.

– A kincsekkel csínján kell bánni, átok van azokon – jósolgatta Suttora. – Előbb meg kell engesztelni a szellemeket, akik eddig őrizték a kincset.

– Bolond beszéd, mi köze van a szellemeknek a kincshez? – heveskedett Sottomarina.

– Márpedig van, én tudom. Eleget hallottam ilyesmiről! -vágott vissza a kalóz.

Amikor Daniló bácsi kilépett a kabinból, elhallgattunk.

Ugyanakkor Guzsik apó két ládát tett az orrunk elé.

Hajóláda, tengerészláda mindkettő a javából.

Sarkukon rézveret, a láda közepén dióval színezett égetés: egy horgony a földgömb közepén, és a szélén felírás: „ Jadran, Turkovich Daniló kapitány.”

– Ezt kapják a moccók, a *Jadran* ajándékaként – mondta Daniló bácsi. – A tengerésznek ládájának, zsákjának is kell lenni. Hát itt a láda, fiúk. Guzsik apó mesterkedte össze, nem is vettétek észre.

Jokkó füttyentett:

– Ez ám az ajándék! No, Andrea, most van helyed hova rakni a vagyonodat!

– A részesedést a kincsből, ha megtaláljuk! – lelkesedett az óriás Sottomarina.

Bizony felejthetetlen az este, amikor eljöttünk Zengből…

HETEDIK FEJEZET

Ránk tör a bóra – Mekkorák a hullámok, és mekkorák a tengerek? – A világ legnehezebb mestersége – Mit lát Sottomarina? – A hajóroncs – Morter – Jokkó felfedezi a gyilkosságot – Koje, kabin, kajüt – Ciklonok és pamperók – Tengerfejérvár – A normann gályák nyomán A félelmetes jelenség – Suttora aggodalma – A szellemek nem tudnak úszni – Sébenicóban fény derül a Morter drámájára – Kilessük Daniló bácsi titkát

A harmadik napon, amikor elhagytuk Sansego szigetének közelségét, tört ránk a bóra. Tudtuk, hogy jön, hogy nem kerülhetjük el, de mégis – váratlanul érkezett. Még ott, a lussini csatornában megjósolta Suttora, hogy rövidesen meglátogat a szelek apja.

– Nézzétek, amikor a vándorfelhők szegélye piros, mint most – mutatott az égre a volt toronyőr –, akkor bórát küld ránk a Velebit!

Az aneroid is, a légsúlymérő is kapitányunk kabinjában erős időváltozást jelzett. És egyszerre csak a nyakunkon volt a bóra, az adriai szelek királya! Percek alatt.

Tarajos hullámok vágtattak a dalmát partok felől az olasz partok irányába. Minden sötét lett, majdhogynem fekete: az ég, a víz, ez a csodálatosan kék adriai víz és szinte a hajó hófehér teste is.

Egyre magasabbak, egyre hegyesebbek lettek a hullámok, és a vizet valóságos „füst” borította el, a fumarea, a bóra különös kísérője.

– Fiúk, mindenki a vitorlákhoz: reffelünk! – parancsolta kapitányunk. – Első orrvitorlát bevonni, második helyett a viharfokkot felhúzni! Nagy vitorlákat harmadolni! Előre!

Percenként erősödött a szél nyomása… – és megkezdtük a harcot a bórával!

Kint a nyílt vízen, mint mondtam, Sansego alatt jártunk a *Jadrannal.* November volt, a bóra ideje, és Daniló bácsi okosabbnak tartotta, ha kijövünk az Adriára.

– Nem szívlelem ilyenkor a sok csatornát, tekervényt, szigetet, szirtet. Okosabb, ha a nyílt vízen hajózunk.

Így ért bennünket hát a bóra szabad vízen.

Az volt ám a tánc, hej, de milyen tánc, nehéz arról szólni! A hullámok bolond iramban rohantak ránk, és a szél akkorákat csapott öklével a sónerre, hogy csak néztünk Zoller komával: no, most kampec!

– Ilyen viharban volt a *Petőfi?* – .ordította Suttora fülébe Zoller.

A mellettünk elrohanó Suttora megrázta vizes szakállát:

– Ez nektek vihar? Hiszen ez csak bóra!

A „csak bóra” azért elbánt velünk. Daniló bácsi komoran állt a kormánynál, Gáspár és Szevér társaságában. Hárman fogták a kereket, erővel, keményen, vasmarokkal. Sottomari-na és Suttora vezényeltek a vitorláknál, a fedélzeten. Mindent, ahol nyílás volt, lezártunk. Lau Laudont és Páliadat száműztük a matrózkojékba.

–Ha megeszik egymást, legyen egészségükre – nevetett Sottomarina –, de most a fedélzeten ne okvetetlenkedjenek!

A hullámok percenként átbuktak a. fedélzeten, és zúgva csaptak a mellvédekre. Ami mozgott vagy elszabadult, azt vitte a tenger tova! ördögök szabadultak el a Karszt és a Velebit tetejéről, régi ismerősünk, Bojnak, a polipvadász főördögei!

Mint valami óriáshegedű húrjai, úgy visított, pengett, pendült és felsírt a *Jadran* kötélzete. A hajó orra, amit öles és Vaskos tengerikígyó díszített, az orrárboccal együtt többet Volt a víz alatt, mint a hullámok felett.

– Nagy vitorlákat tovább kurtítani! – ordította a szócsőbe (mert már erre volt szükség) a kapitányunk. – Siessetek!

Jokkó, Horváth Feri, Krantz, Gelletich és Gommó úgy vetették magukat a kötélzetre, hogy a szívverésünk is elállt. (Kettőnket Daniló bácsi a kormány mellé parancsolt, és nem engedett le a felépítményről.) Hol Sottomarina, hol a kalóz Máltása pattogott az árbocok között:

– Húzzad! Eresszed, az angyalát!
– Vigyázz, hullám!

És amikor az, hogy „vigyázz, hullám” elhangzott, senki se nézett se jobbra, se balra, csak megkapaszkodott valamibe. Jött a hullám, ráborult barátainkra, akik a következő fél percben már tovább dolgoztak. Hiába volt gumicsizma, zsíros viaszosvászon öltözék, álladzóval lekötött „délnyugati”, nem használt az semmit. Merő víz volt mindegyik. Olykor Jokkó felénk intett: látjátok, ilyen a tengerész élete! Ez volt a szemébe írva.

A tömzsi, szőrös Gommót majomembernek hívták a hajón. Most láttam, hogy nemcsak a szőrössége, de még inkább az ügyessége miatt. Az előárboc nagy vitorla ja megakadt, amikor tovább kurtították. Megfeszült az egyik vezérkötél a csigában. A helyzet veszélyes volt. És abban az ördögi táncban Gommó, mintha kikötőben horgonyoznánk, valóban majomügyességgel mászott fel az oldalkötélzeten a „szálingig” (keresztrúdig), hogy kiszabadítsa a megbokrosodott csigából a kötelet. A cirkuszban tapsot kapna, itt még azt se mondták, hogy köszönöm. A csiga fordult, a kötél kiszabadult, Gommó lemászott az árbocról, és ott termett a többiek között. A vitorla mentve volt.

– Vigyázz, hullám!
– Húzzad!
– Feszítsd, a mindenedet!
– Hé, Suttora, ügyeljetek a raktárfedőre!

A vadul visító, legalább kilences erősségű szél dermesztő hideget hozott magával. Ilyenkor Fiúmében, Zengben, Triesztben, mindenütt a házak védelmében bújnak el az emberek. A kikötőkben kapaszkodva közlekednek. Az árbocot, a felépítményt, a kabinoldalakat kikristályosodott só borítja el! Mintha a Sarkvidéken űzne az orkán, úgy mutat a bórától vert hajó!

A hullámok pedig jönnek, hömpölyögnek, és ijesztő csapódással borulnak rá a hajó szenvedő testére… .– Ilyenkor írják, mondják: „hegymagasságú” hullámok, mint a „felhőkarcolók”, mint a „templomtorony”, olyan magasak.

Igen, mekkorák is a hullámok?

– Daniló bácsi – ordítottuk nagyszerű kapitányunk fülébe –, milyen magas lehet az a hullámhegy?!

Nem lehetett mosolygó kedve, hiszen szeme egyre aggódva nézte a végsőkig feszült vitorlákat, de azért válaszolt:

– A legnagyobb bórahullám nem éri el a négy métert! Csak bámultunk. Ezek a hullámok, ezek a szörnyű erejű, üvöltve csapódó és a *Jadrant* dióhéjként felemelő borzalmak csak négyméteresek lennének? Sőt még akkorák sem?!

Meglepő volt a csalódás. És azóta is, annyi tengeri vihar idején, mindig azt éreztem, hogy tévedés a hullámméretek „leértékelése”. Pedig nem tévedés.

Vihar idején több olyasmi van, ami megtéveszti az embert. Az üvöltő szél, a víz morajlása, az egész belátható terület fortyogó látványa, a dülöngélő hajó, a kalimpáló, recsegő árbocok, a víztől elárasztott fedélzet – mind alkalmas arra, hogy eltúlozzuk a hullámok nagyságát.

Szemmértékünk akarva-akaratlan is csal, és könnyen emlegetjük a „hegyeket”, a „felhőkarcolókat”. Ha a hullám tetejére ér a hajó, és lenézünk a hullámvölgybe, akkor nemcsak a hullám méretét látjuk, de a hajó oldala, felépítménye is megtoldja magasságunkat. Ha pedig hullámvölgybe esünk (szó szerint esünk, a bórában), azt hisszük, zuhanásunkban a tengerfenékig nem is állunk meg, és a hullámok ránk dőlnek! A négyméteres bórahullám nem lebecsülendő, és nem szárazföldi szemmel kell nézni. Ha az nekivágódik a hajónak, akkor valósággal megnő, felcsapódik húsz méterre is, az árbockosárig. Igen, nézzük csak meg, mekkorák is a hullámok. Daniló bácsinak akadt ideje, hogy egy-egy odavetett szóval, de pontos adatokkal megismertessen bennünket az oceanográfia (tengertan) eme kérdésével. És mi ketten, a bórától vergődő sóner kormánya mellett, jól füleltünk, hogy megjegyezzünk;

mindent jegyzetfüzetünk számára.

Időnként megtoldotta az adatokat Feri, Szevér, Gáspár Béla is.

A hullámokat megmérni igen nehéz. A legegyszerűbb és még mindig a „legjutányosabb” mérésmód, ha az észlelő az árbocnak addig a részéig mászik fel, míg a szeme abba a vonalba esik, amely a hullámtarajt a horizonttal összeköti. Természetesen a mérés csak akkor jó (ez is viszonylag), ha a hajó hullámvölgyben van. A különböző hullámmérő műszerek erre az egyszerű eljárásra, de annál komplikáltabb kivitelben készültek el.

A hullám is rezgés, mint a hang. Erre a legjobb példa a földrengés okozta hullámok terjedése. 1896. június 15-én egy rezgéshullám Japán partjait 300 kilométer hosszúságban öntötte el. A tíz méter magasra becsült hullámok percek alatt 30 000 ember életét oltották ki! Ez a hullámkomplexum másodpercenként 185 méteres sebességgel, vagyis óránként 660 kilométeres sebességgel haladt!

Milyen mélységig hat le a felkavart tenger ereje? Richard oceanográfus szerint a hullámmozgás a hullám magasságának 350-szeresével egyenlő mélységig terjed. Az erős viharok a Wyville-Thomson háton fekvő kábelt (1150 méter mélységben) nemegyszer megrongálták. A Földközi-tenger 3-4 méteres hullámnyomai 40 méter mély fenéken kimutathatók.

A hullámok legnagyobb magassága körül még most is sok a vita. Richard szerint igen ritkán érik el a La Manche-on az 5, a széltől gyakran fenyegetett Biscay ai öbölben a 7 métert. A legnevesebb „hullámmérők” egyike Paris admirális volt. Négyezernél több hullámot mért, és szerinte az óceáni hullámok átlagmagasságát 6 és fél méterre lehet mérni. Ő mindössze csak egy alkalommal észlelt 11 méteres hullámot az Indiai-óceánban. A megfigyelők szerint a hullámok a legmagasabbak és a legszabályosabbak a déli Antarktikán, a délsarki óceánon. Egyenletes, állandó erős szelek fújnak ezen a tájon. Az észlelők szerint a hullámok magassága itt 10-11 méter, a hosszúságuk pedig eléri a 300-400 métert is!

A tengeri hullámok közepes terjedési sebessége 11-12 méter másodpercenként, vagyis óránként 39-45 kilométer. Az is érdekes, hogy a szabályosan fújó, erős szélben megfigyelt hullámok hosszúsága a napok múlásával megfelelően növekszik. A derék hullámmérő Paris admirálistól tudjuk, hogy a Jóreménység-foknál szerzett adatok szerint: a jó szélben 6-7 méterig felemelkedett hullámok hosszúsága az első napon 113 méter, a negyediken 235 méter volt.

Megmérték már a hullámok „erejét” is. Hollandia híres halászkikötőjében, Ymuidenben, az északi-tengeri vihar egy szép napon 20 tonna súlyú kőtömböt emelt – és dobott fel a 4 méter magas töltésre! Bonnin közlése és mérése szerint, amikor a híres skóciai vihar szétdúlta a Wiecki-hullámtörőt, egy darab 2600 tonna súlyú betontömböt mozdított el a helyéről!

Anton úrtól eleget hallottunk a *Zrínyi* korvettről. Ázsiai útján a *Zrínyit* erős monszun hajszolta egészen Adentől Ceylon nyugati partjáig. Tizenöt napig tartott a vihar, a korvett csak a legkisebb vitorlafelületet hordta, mégis naponta 500 kilométert tettek meg. A korvett hajónaplója szerint 10-11 méteres hullámokat észleltek. „Látszólag magasabbak a középárbocnál” – írta a naplóba az ügyeletes tiszt. Egy ilyen hullám egyszer oldalt kapta a hajót: oly irtózatos erővel csapott a hajóperemre, hogy az acélból készült ágyúbattériákat (ágyúállásokat) védő páncélperemet 10 méter hosszúságban úgy benyomta, mintha papírból készült volna!

Nem is annyira a hullám magassága a veszélyes, de a rombolóerő, amivel a hullám pusztítani képes.

– Ha viharba kerültök, arra ügyeljetek, minél kevesebb nyílt felületet adjatok a hajóból! – tanultuk Daniló bácsitól.

A tenger hatalmas erő. Kiszámítottátok már az óceánok és tengerek nagyságát? A megfakult jegyzetfüzetből ide írom Horváth Feri számítását, adjátok tovább:

Földközi-tenger 2,9 millió négyzetmérföld
Karib (Amerikai)-tenger. 4,6 „ „
Ázsiai-Ausztrál középtenger 8,2 „ „
Északi-sarki-tenger 15,3 „ „
lUIanti-óceán 79,7 „ „
Indiai-óceán 72,5 „ „
Csendes (Pacific)-óceán 161,1 „ „
A Földgömb szárazföldi területe 136 „ „
Összes tengerek területe… 351 „ „

Nem volt a bóra elől menekülés. Ha visszamegyünk, és Sansego szigetén keresünk menedéket, nagy utat vesztünk. Ha levisz a vihar Pelagosának, ugyanez az eredmény. A *Jadran* Sebenicónak tartott, azzal a bizonyos liszteherrel, ezért kapitányunk – amennyire lehetett – tartotta az irányt. Oldalt dőlt, nyögött, nyelte a vizet, őrült bukfenceket vetett a hullámok tetejéről hullámmélybe a sóner, de egyre közelebb kerültünk Sebenico magasságába.

– Meglátjátok, ott lesz a sziget az Incoronatákon – mondta Jokkó –, azért is vett fel a hajó árut Sebenico részére.

Bizalmasunk, Horváth Feri azonban mosolygott:

– Az öreg többször azt mondta: déli Adria. Márpedig az Incoronata-szigetek még nem „déliek”.

Három napon át vert, táncoltatott, űzött a bóra bennünket, amikor kezdett lehalkulni, „borino” lett belőle. Ekkor már csúfosan festettünk. Mi magunk megviselten, kimerülten végeztük a munkát a fedélzeten, mert bizony a borino jöttére Zollerrel együtt szabályos matrózfeladatokat láttunk el.

– Kiálltátok a bórát, most már nyugodtan dolgozhattok – rendelkezett kapitányunk.

Bizony nem volt egyszerű valami a megtépázott sóneren dolgozni. Akkor már három napja alig aludtunk valamit, hiszen a szörnyű bakugrásoktól nem jött szemünkre álom a koje kemény fekhelyén. (Különben a világ minden vitorlásán minden kojefekhely mindig kőkemény. Nyilván azért, hogy a négyórás pihenő után „frissen” ugorjon a matróz az őrhelyére.) Ráadásul mindenünket átjárt a nedvesség, a szél, a hideg. A bóra jeges, fagyos szél. – Nem akadt a hajón tenyérnyi száraz hely, az öltözékünkből csavarni lehetett a vizet. Három nap óta nem nyeltünk meleg ételt, hiszen Guzsik apó apró konyhájában nem lehetett tüzet gyújtani. Fáztunk, mint a varjak a faluszéli fákon, télvíz idején.

– Gyerünk, moccók, gyerünk! – nógatott bennünket hol Suttora, hol Sottomarina.

Mindig akadt valami elvinni, elhozni, elmozdítani, leszedni való. Ekkor tudtam meg azt, hogy a világ legnehezebb mesterségei közé tartozik a tengeri hajósmunka. Ott, a fedélzeten, az árbocon, a hajó mélyében, a kormány mellett csak az állja meg a helyét, aki a polgári életben nyugodtan kiáll egy ötemeletes ház ereszére, aki egész nap képes a csarnokokban zsákot hordani, s aki télen is elalszik egy kispadon. Az – talán – beválik tengerésznek.

A *Jadran* kötélzete meglazult, a feszítők és a merevítők engedtek. Az előárboc nagyvitorlája a gaff alatt végighasadt. A második orrvitorla, még a reffelés után, menthetetlenül eltűnt. Ugyanerre a sorsra jutott Guzsik apó tyúkketrece. Állítólag Sottomarina hallotta a csirkék panaszdalát, amikor a ketreccel együtt a bóra tovaröpítette őket. A raktárfedőre feszített ponyva is megtépázódott Mindezt pedig rendbe illett hozni. Volt idő erre Sebenicóig.

– Csak fürgén, fiúk, fürgén – rendelkezett Suttora. – örvendjünk, hogy kimenekültünk a bóra markából. Úgy örvendünk a legjobban, ha szorgalmasan dolgoztok!

Fájt a derekunk, a karunk, a hátunk, mintha vén emberek lettünk volna. A legcsekélyebb mozdulatra felszisszentünk, de nem volt semmiféle mentség.

Jokkó, a csupa szív, jóságos Jokkó volt az, aki talán a leginkább megértette panaszunkat:

– Mindenkivel így van ez, Andrea, az első vihar után. Én is így jártam. Azt hittem, kiszakad a hátam, hogy a bórától meggémberedett ujjaim kettétörnek. De nem így van. Ha a kojében maradsz, megbetegszel. De itt a fedélzeten meggyógyulsz! Higgy nekem, így van.

Mert bizony Zollerrel együtt – egymásnak bevallottuk, később Jokkónak, de Ferinek is – a szélvihar harmadik napján annyira elcsüggedtünk, hogy már arra gondoltunk: ha partot érünk Sebenicóban (amiben nem hittünk), búcsút mondunk a *Jadrannakl*

– Alkalmatlanok vagyunk mi ilyesféle munkára – morfondíroztunk, amikor a kője hideg magányában gubbasztottunk.

De Jokkó és Feri buzdítgatásaival valahogyan megembereltük magunkat. Kezdett az életkedvünk visszatérni, és a fedélzeti munka valóban jót tett. Annyit ettünk Guzsik apó főztjéből, amennyi belénk fért, főleg kukoricakását szalonnával, a kojében meg úgy dőltünk le, mintha szebb és jobb helyen képtelenek lennénk aludni.

A bórától megviselt utunk negyedik napján, amikor már valahogyan, Daniló bácsi utasítása szerint helyrehoztuk a sónert, láttuk meg a hajóroncsot.

Egy valódi, igazi hajóroncsot a tengeren!

Délután volt, és egyenesen az Incoronaták déli csücskének tartott a *Jadran,* hogy ott elhaladva, Sebenico kikötőjébe kanyarodjunk.

Addigra már az is megdőlt, hogy az Incoronatán keressük az uszkok szigetet.

– Csak annyi időt töltünk Sebenicóban, amennyi a kirakodásra és a holt ballaszt felvételére szükséges, utána elindulunk, hogy felkeressük a szigetet – mondta ezen a reggelen a kapitány.

Rákacsintottunk Jokkóra:

– Na látod, Jokkó, mégse erre van a keresett sziget. Akkor előbb oda mennénk, nem Sebenicóba!

A roncsot Sottomarina vette észre.

– Adja ide a távcsövet, kapitány – kérte Daniló bácsit. – Fura valami úszik a vízen.

A jelzett irányba néztünk.

– Ne bolondozz, nem látok ott semmit! – morgott Daniló bácsi.

– Nekem se kell szemüveg, de én se látok – vonogatta vállát Suttora.

De hát Sottomarina állította, hogy igenis jól lát.

– Ott, ni, a szigetek irányában! Hol az a távcső? Daniló bácsi kihúzta a tokból, átadta.

– Nézzed.

Az óriás belenézett, majd levette szeméről, csettintett:

– Hajóroncs!

Hiába, nemcsak az erejéről, de sasszeméről is híres volt Sottomarina.

– Haj óroncs? Mutasd!

Most Daniló bácsi nézett a távcsőbe.

– Igazad van, barátom. Hajóroncs. Gáspár, irányt kissé keletebbre! Megnézzük, miféle hajó.

A hajóroncs mindig izgalmat okoz. Lehet ismerős, lehet bajba jutott hajó, amelyik segítségre vár. És lehet – elhagyott hajó, ami annyit jelent a felfedező számára, hogy minden, amit talál, övé, és nem a volt tulajdonosé!

Lassan kibontakozott a távolból, a hullámzásból, a szürkeségből – a hajóroncs.

– Kétárbocos trabaccolo, de árbocok nélkül! – állapította meg kapitányunk.

Némileg oldalt billenve, majdnem a fedélzetig elmerülve, alig egynéhány méteres árboccsonkokkal hányódott a hullámokon a roncs.

– Ezzel ugyan elbánt a bóra – sajnálkozott Gáspár Béla. -Talán emberek is vannak rajta!

– Valószínűtlen – csóválta fejét Daniló bácsi. – Akkor a fedélzeten látnánk őket. A fülkében nem tartózkodhatnak, hiszen az félig vízben lehet. De mindenesetre megnézzük, mi maradt rajta.

Addigra már egészen közel értünk a roncshoz. Szánalmas, lehangoló látvány volt: tehetetlenül vergődött, bukdácsolt, hol mélyebbre merült, hol kiemelkedett, ahogy a hullámok emelgették a nyomorult trabaccolót. Az ügyes, közel hetventonnás, sok teher befogadására épített, és sehol máshol, mint az Adrián nem használatos vitorlás valóban már csak roncs volt!

– Ebből már többé nem lesz hajó – dünnyögte Suttora. – Néhány óra, és megy halakat etetni!

– Ha nem volna erős ellenszél és a bórától felkavart hullámzás, megkísérelnénk a bevontatást Sebenicóba – sajnálkozott a kapitány. – Akié a hajó, nem lehet úgysem gazdag ember, örülne, ha megkapná.

– Feltéve, ha nem veszett el a bórában – szólt közbe Szevér. Ekkor már Sottomarina, Guzsik apó, Gommó és Gelletich a *Jadran* második mentőcsónakját, a „bocit” leeresztette a fedélzetről. Ez a kis gigg, a boci, kikötői használatra készült, inkább két ember, mint három ülhetett benne. Feri és Jokkó vállalkozott, hogy terepszemlét tartanak a trabaccolón.

– Velünk ilyen hullámzásban nem merül el a boci – mondta Feri, és elindultak.

Daniló bácsi megkísérelte, hogy szélbe álljunk, ami annyit jelent, hogy megeresztett, lazított vitorlákkal pontosan a szélirányba fordult a hajó, és esetleg úgynevezett vászonhorgonyt dob maga elé, hogy így maradjon a megfelelő helyen. De a hullámok erősek, a szél is elég heves volt, így fel-alá lavíroztunk, míg a fiúk átkutatják a trabaccolót.

Láttuk, hogy sokat küszködtek, míg megközelítették, de talán ennél is többet, hogy feljussanak a csúszós, hullámoktól mosott fedélzetre. A bocit hosszú pányvára a roncs mögé engedték. Amikor visszafordultunk, és elhaladtunk a közelükben, Horváth Feri átkiáltott:

– A *Morter* nevű kétárbocos Sebenicóból! Tulajdonos: Krisztics fivérek!

Daniló bácsi hosszasan nézegette ekkor már a roncsot távcsövén keresztül. Most szócsövön átszólt a fiúknak:

– Nézzétek meg az árbocfeszítő köteleket jól. El vannak-e vágva, vagy szakadtak! Jól nézzétek meg!

Feri és Jokkó a hajóperemhez imbolygott. Tengerészmunka volt a javából. A roncs megmerült a hullámokban, de ez nem zavarta barátainkat. Figyelmesen nézték a köteleket, majd Feri tenyerével tölcsérezett, hogy hangja eljusson a távolodó *Jadranig:*

– Éles késsel el vannak vágva!

Erre mindnyájan felfigyeltünk. Mit, késsel vágták el a köteleket?

Daniló bácsi visszaszólt:

– Nézzetek le a kabinba, hátha láttok ott valamit! Ami mozgatható, azt hozzátok át!

Jokkó megindult a kabin vagy inkább a trabaccolo mélyített szálláshelyisége felé, ami a rúdkormány alatt épült. Kapitányunk komoran nézett ránk:

– Barátaim, az az érzésem, hogy a hajót szándékosan elsüllyesztették, de a bóra valahonnan kihozta, a belseje levegőt kapott, és most újból úszik!

Guzsik apó, mint a fának és a hajótesteknek szakértője, bólongatott:

– Ilyen eset, ha nem is sok, de akadt már! Suttora, az elsüllyedések nagymestere, helyeselte:

– De mennyire lehet. Sokszor álmodtam, hogy a *Petőfi* így járt. De hát nem fából épült…

Gáspár Béla a kormánytól ránk szólt:

– Emberek, fordulunk! Vitorlákat tedd át! Pányvaköteleket húzzad!

Láttuk ám, hogy Jokkó álmában is nélkülözhetetlen pomponos sapkájával integet.

Most könnyű ívben, hogy majd idejük legyen a visszatérésre, közelítette sónerünk a roncsot.

Jokkó integetett, hogy közelebb, közelebb! Végre meghallottuk a hangját:

– Egy ember van a kajütben! Halott! Megölték! Látszik a nyakán a vágás! Mit tegyünk?

– Halott! Megölték!

Daniló bácsi higgadtan intézkedett:

– A halotthoz és a hajóhoz nem nyúlunk, vigye a tenger őket isten hírivel. De ha ruhaneműt találtok, vagy bármi ismertetőjelet, ami igazolja, hogy a trabaccolón voltatok, azt hozzátok el. Egyébként gyertek azonnal vissza!

Hogy irigyeltük Ferit és Jokkót! Elvégre mi is átmehettünk volna a bocival, ha kis szerencsénk akad. De nem akadt. Mi jelenthettük volna: halott a hajón, és gyilkosság!

A gigg elvált a roncstól, és jött felénk. Mindnyájan – a két kormányos kivételével – a hullámpalánkhoz tömörültünk. Csurgott róluk a víz, amikor felmásztak a sónerre. Több ruhanemű, kendő, sapka, egy halászkabát került át a roncsról és a tatról a trabaccolo névtáblája: *Morter, Sebenico…* Feri egy talált fejszével lefeszegette.

Daniló bácsi megölelte Ferit és Jokkót:

– Jó munkát végeztetek! A névtábla lesz a koronatanú, ha bejelentjük, mit találtunk a tengeren!

A roncs pedig, imbolyogva, dülöngélve, le és fel bukdácsolva, egyre messzebb tünedezett.

Jokkó szokatlanul sápadtan, reszkető hangon mesélte egy idő múlva nekünk a kojében:

– Amikor a kajüthöz kúsztam, gondoltam, néhány kacatot látok majd odalent úszni. És akkor megláttam a halottat, ide-oda lökődött a vízben, nyakán a vágással! Azt hittem, odapottyanok a rémülettől melléje!

Ugyanakkor Daniló bácsi kajüt jenek asztalkájánál írta a hajónaplót:

„…. Nyílt tengeren, pontosan az északi szélesség 44°-án, Lunga szigetének magasságában, a mai napon, idő szerint délután 2 óra 17 perckor a Jadran első vitorlamestere, Sottomarina, jelentette, hogy hajóroncsot észlel északkelet-kelet irányában. A hajóroncs, mint azt az átküldött F. Horváth és J. Turkovich nevű matrózaim megállapították, a M or t er elnevezésű, Sebenicóban lajstromozott kétárbocos, 70 tonnás trabaccolo volt. Nevezett trabaccolót látszólag a bóra tette hajózásképtelenné, de mint azt megállapítottuk: merénylet történt, elsüllyesztés és gyilkosság …”

Késő este értünk az Incoronata-szigetekhez, a sebenicói szigettenger útvesztőjének bejáratához. Opat szigetének teknősbéka háta fenyegetően intett felénk a szürke tengerből kimagasodva. Kihalt, növénytakarót alig viselő, vad szigetek az Incoronaták. Opat különösen az. Mintha Dante alvilágából hozta volna ide Mac-Majlic ördöghada!

– Azt hittem, itt találjuk az uszkokok kincsét – mutatott Jokkó Opatra, amikor elhajóztunk a sziget mellett. – De hát magam se tudom, fiúk, mire gondoljunk többet: a gyilkosságra vagy a kincsre?

A kője védelmében, végre száraz ruhában, tele gyomorral heverhettünk a kényelmetlen, de lassan kényelmessé váló fekhelyeken. Négyen szorongtunk ezen a szálláson: Feri, Jokkó, Zoller és én. A deszkafallal elválasztott szomszéd kojében Gommó, Krantz, Gelletich és Guzsik apó aludt, ha erre éppen módjuk volt. Eléggé zajos, és ami a fő: igen mozgékony helyre tervezte a *Jadran* építője a matrózszállást. A hajóorrba. Minden hullám olyan dübörgéssel vágódott a hajóhoz, hogy azt hittük; no, most szakad be a kője fala! Amikor régi jó tengerészszokás szerint a szállás ellen zúgolódtunk, Daniló bácsi így szólt:

– Amikor a haditengerészetnél a katonaidőmet szolgáltam, és már kadett voltam, az *S. M. S. Kerka* jelző (avizó)-hajón olyan kabinom volt, hogy a fekhely közepén keresztülvezetett a

kormánylánc csőoszlopa! Az volt ám a kunszt, úgy aludni!

Koje, kabin, kajüt. Hogyan is állunk csak ezek ismeretével? Jokkó pontosan tudta. El is mondta. A kője általában az a matrózszállás, ahol elég szűken, de elfér két-négy-hat ember a koporsószerű ágyládákban. Egyesek magát az ágyládát hívják kojének. Az ágyon valóban ágyládát kell érteni: magas oldala van, nehogy kiessen belőle a mélyen alvó. Később láttam olyan kőjét is, ahol nem ágy ládában, de ágyszekrényben aludtak a matrózok. A magas északon, a Sarkkör táján járt az a hajó, amelyen így védte a hidegtől tengerészeit a tulajdonos. A kabin – nagyobb helyiség. Főleg az utasszállító hajókon jogos a kabin elnevezés, ha szállás– vagy lakóhelyet említünk. Többnyire a parancsnok és a tisztek fülkéje is -kabin. A kajüt – kisebb helyiség. Versenyvitorlásokon, ötvenes, hetvenötös, százas jachtokon jogos a fedett hely – kajüt elnevezése. Mint ahogy itt az árboc előtti, fedélzet alatti fülkét, a vitorlák raktárát és egyben pótszállást hívják kojének.

– De hát a kajütöt és a kabint úgyis annyira összezavarják, hogy nem is érdemes manapság itt az igazságot keresni -szólt át fekhelyéről Feri.

Amikor lejöttünk, Opat már elveszett a sötétségben. Az Incoronaták alsó részén tucatnyi szirt, sziget leste az este hajósait, hogy orvul megtámadja a szigetek némaságába behatoló hajót. Az útvesztő rejtekén haladt a *Jadran* Sebenico felé.

Széltől, szélrohamoktól védve, egyenletes tempóban vitorláztunk a sebenicói útvesztőben. A kője meghitt magányában jobbra-balra lengett a dekkgerendára erősített olajlámpás.

– Szerencsénk, hogy nem a hetekig tartó bórából kaptunk – elmélkedett Feri barátunk. – Igaz, hogy az már nem is bóra, hanem boron! Nincs egy felhő az égen, üvegzöldek a hullámok, és a sistergő hab, mint a hó! Valójában erős borinó volt, ami megtáncoltatott!

Zoller kuncogott:

– En már azt hittem, hogy ciklonba kerültünk! Feri jóízűen nevetett:

– Ciklonba az Adrián!? Tudod te, Zoller, hol találod a ciklont?

Zoller – mi tagadás – tétovázott. Jokkóval együtt összenéztünk: az ám, hol is „él” a ciklon? Feri bólintott:

– Látom, nagyon hallgattok/Megmondom: a ciklon a bengáli öbölben születik, és az Indiai-óceán veszedelmes szél-fajtája. Vele hasonló értékű, erejű, sőt „természetű” szél az Atlanti-óceán nyugati felében, az Antillák és Észak-Amerika déli részén gyakori hurrikán, vagyis a tulajdonképpeni – orkán! Amikor tavasszal a Jeges-tenger levált jéghegyei vándorlásukban elérik legdélibb pontjukat, akkor kezdődik meg a hurrikánok főidénye. A Sárga-tenger nagy szele a tájfun, erősebb még a ciklonnál is! A Kordillerák hóval fedett csúcsairól indul el, és erősödik fel az argentínai pampákon a pusztai szél, a pamperó! És ebből lesz a szörnyű erejű óceán-pamperó, ami már annyi hajóst küldött a másvilágra! A Vörös-tenger félelmetes szele a khamszin. A forróságot és a homokot a Szaharából hozza. A mi bóránk és borinónk, de még *a* boron is – csak amolyan iskolás gyerek a felnőtt orkánok mellett! Azok bizony tizenkettes, tizenegyes szelek! Minden vitorlát le, és elő az imádsággal i

Jokkó kimászott a „koporsóból”, és kidugta a fejét a dekk-ről a kojéba vezető csapóajtón. Majd leszólt:

– Akár a csiga, úgy haladunk. A hajóorrban Gommó, a kormánynál Daniló bácsi és Gáspár Béla. Még messze lehet a sebenicói „kanál”. Úgy érzem, Zarevecchia magasságában, Pasman-sziget vonalán lehetünk.

Feri nemhiába volt Daniló bácsi tanítványa, tudott ő is egyet-mást a régi időkből:

– Zarevecchia neve valamikor Tengerfej ér vár volt. Két éve az *Előre* gőzössel lejöttünk egészen idáig, az egyik hajózási gyakorlaton. Akkor láttam, micsoda erős várfalak védték a régi Tengerfej érvárt. Itt lépett partra Kálmán király menyasszonya, Busilla grófkisasszony. A híres normann fejedelem, a szicíliai Roger gróf lánya volt a szép Busilla, aki királyi gályán érkezett Szicíliából, és akit háromezer fegyveres várt a tengeröbölig leérő várfalak alatt…

így beszélgettünk, fecsegtünk a kője csendjében, a sóner ifjú hajósai. Amikor Jokkó után

én is kinéztem az éjszakába, hogy legalább sejtsem, merre is van Pasman szigete, az éjszaka ridegsége, a különös árnyak, a hold ezüstös fénye, a partokon fellobbanó pásztortüzek és egy, a hajó felett elszálló madár ijedt rikkantása, felidézett bennem egy soha nem látott képet.

Szicíliából Zarevecchiába csakis erre, az Incoronaták alatt, a Lunga-grossa legdélibb részén jöhettek a normannok hajói. Itt, ahol a *Jadran* jár, törtettek előre Roger úr hosszú, kerek pajzsokkal oldalazott, hegyes orrú, evezőkkel gyorsított szicíliai gályái. A bőrpáncéllal védett, szárnyas sisakkal ékesített, szakállas és vad legények kurjantása belehasított a néma, rideg Incoronaták csöndjébe, mint az előbb a magányos sirály rikkantása. Az egyik gályában ott ült, bizonyára dobogó szívvel, hiszen új hazába és új emberek közé jött a lenhajú Busilla, a magyarok jövendőbeli király asszony a. 1097-ben történt mindez, beláthatatlan régen, de elnézve a valamikori Tengerfejérvár irányába, úgy véltem: látom a normann gályákat, hallom az evezősök rikkantását, vad, barbár nevetését és látom Roger úr lányát, Busilla grófkisasszonyt, amint csipkés kendőjébe rejti arcát, és zokog, hogy a pálmás szicíliai part helyett micsoda ősvilágba hozzák őt!

… Amikor mi kerültünk őrségre éjfélkor, Szevér és Horváth Feri vették át a kormányt. De Daniló bácsi változatlanul a fedélzeten maradt. Alig pihent ezekben a napokban, de olyan friss, eleven volt, mintha órákkal előbb ébredt volna. Évek óta nem hajózott, most hát elemében volt.

– A „kanál” nyelénél vagyunk – adta át a kormányt Gáspár Béla, Suttorával együtt.

Szevér és Feri odaálltak az iránytű elé. Kezüket rátették a kerékre.

– Köszönöm – bólintott Szevér. – Jó éjt.

– Jó éjt – bólintottak Gáspárék.

– Jokkó és az egyik mocco – mutatott rám Daniló bácsi – átveszi Gommó őrségét. Figyeljetek mindent ott elöl, nehogy beleszaladjunk valamibe. A másik mocco itt marad a kormány mellett.

Jokkó val a hajóorrba telepedtünk. Szőrös test furakodott közénk. Lau Laudon volt. A hűtlen. A bóra-kaland óta nem volt hajlandó a kojében tartózkodni. Eleget kiállhatott a három nap alatt Palladával együtt a lezárt helyiségben. Különben is rájött arra, hogy a konyha igen jó hely, és hogy Gu-zsik apónak is van szíve, csak meg kell nyitni. Lau igen értette a szívnyitogatásokat. A múltkor láttuk, hogy titokban Suttora megvakarta a kutya fejét, holott egyszer a kalóz azt mondta, hogy a kutyákat utálja …

Lau közénk préselődött, de az őrséggel nem sokat törődött, mert fejét Jokkó ölébe hajtotta és elaludt.

Én Busillára, Jokkó a *Morter* trabaccolóra gondolt. A távolban fények villantak. Azok már Sebenico világítójelei voltak.

– Te, Andrea, mit gondolsz – suttogta Jokkó –, elsüllyedt már a *Morter* a halottal együtt? Vagy még mindig lebegnek a hullámokon, és eljutnak az olasz partokig?

Éreztem, hogy Jokkó megborzong. Reszkető kézzel simított végig a kutya oldalán.

– Szörnyű látvány volt, én mondom. Azt hittem, elróká-zom magamat, amikor megláttam a szerencsétlent – elvágott nyakkal, úszkálva az elárasztott kabinban! Mit gondolsz, mi történhetett azzal a trabaccolóval?

– Elsüllyedt, vagy még mindig bolyong? A barátom tovább fantáziált:

– Úgy vélem, bolyong, időtlen időkig vándorol majd az Adrián . ,.

Éjfél után voltunk, kísértetidőben. És ekkor, figyeljetek, mi történt.

Felettünk halkan percegtek a feszülő orrvitorlák, és alattunk, mert hiszen egészen a hajóorrban kuporogtunk, kotyogott a sónerhez csapódó hullám.

Jokkó felemelte kezét, előremutatott, de szólni nem tudott.

A hajunk égnek meredt!

Nagyot csobbant a víz.

A hold fényében jól láttuk, hogy a vízből kibukkant egy ember, egészen mellig

kiemelkedett, és rámeredt a hajóra.

A szeme sárgásán villogott, mint a macskáé!

Ember volt, fejéről csurgott a víz, haja csapzottan lógott, és – bajusza is volt. Mindezt kitűnően láttuk, és hol a hideg rázott, hol a veríték csurgott a homlokunkról.

Lau Laudon felébredt, és a vadászkutya ösztönösségével máris megérezte, hogy valami rendkívüli történt. Szőrét felborzolta, nyüszített, hörgött, morgott – elfogta a rettegés.

Lau Laudon az első árbochoz hátrált, és reszketett a rémülettől.

Az ember nézte a közeledő hajót, majd akkorát sóhajtott, hogy messze elhallatszott.

Ott hátul megsejthettek valamit, különösen kutyánk hörgéséből, mert hallottuk, hogy valaki közeledik a fedélzeten.

A valaki Daniló bácsi volt.

Ekkor az ember, aki kétségtelenül a *Morter* trabaccolo áldozata lehetett, még egyszer kiemelkedett a vízből, még egy nagyot sóhajtott, és azzal eltűnt a hold fényétől csillogó, ezüstös hullámokban.

Az ember eltűnt.

Jokkóval úgy meredtünk egymásra, mint akik az előbb kísértetekkel táncoltak.

– A halott volt – nyögte Jokkó, és egyre a vizet nézte, ahol az ember eltűnt. – Jól láttam, pontosan ő volt…, megismertem …

Ekkor ért hozzánk Daniló bácsi.

– Ki volt, kit láttatok?

Jokkó elfakult szájjal, reszkető hangon ismételte:

– A halott, akit meggyilkoltak …

Daniló bácsi hátba vágta Jokkót, utána engemet. Akkorát nevetett, hogy attól újból megijedtünk.

– Fiúk, micsoda őrség vagytok! Ördögöt volt halott. Nagyon is eleven volt: láttam én is, amikor lebukott, fóka volt! Az Adriai-tenger fókája, az orso marino, a barátfóka. Él még belőlük jó néhány az Adrián, különösen itt a szigetek között, de csak éjjel jönnek elő barlangjaikból, rejtekeikből. Fiúk, így megijedtetek hát, és te is, Lau, te haditengerész?!

Hittük is, nem is, amit Daniló bácsi mondott. Igaz, hallottuk, hogy van fóka az Adrián, öreg tanárunk, Garády bácsi a biológiaórán elég gyakran felidézte, hogy több alkalommal Árba szigetén és Jablanac partjain látott fókákat, meg azt is, hogy Pelagosa, Pomo, Busi, Andra szigeteken csapatosan élnek … mindezt tudtuk, de azon az éjfél utáni időn, Jokkóval együtt, és nyilván Lau Laudon is, azon a véleményen voltunk, hogy ezúttal nem mi, hanem a derék Daniló bácsi – tévedett.

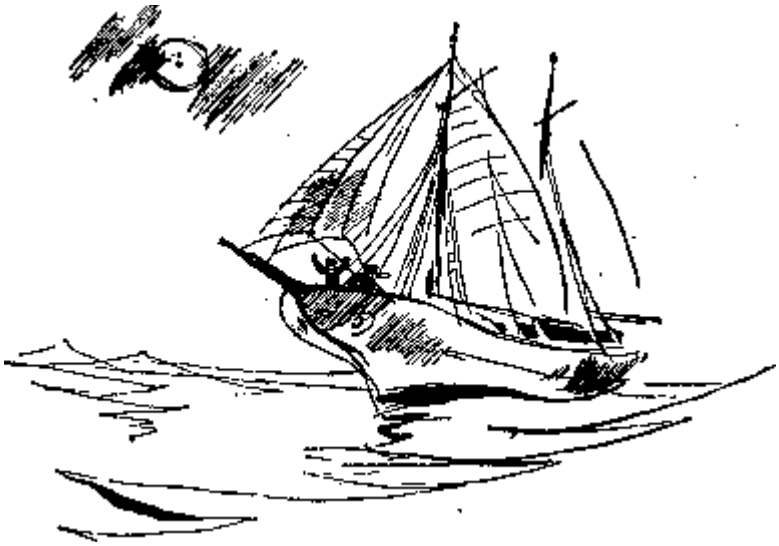
– Dehogyis volt, dehogyis fóka! – dünnyögte Jokkó, mikor kapitányunk visszament a kormányállásra. – A *Morter* halottja volt, jól láttam, még a nyakán a metszést is észrevettem.

Őszintén szólva: én nem láttam semmiféle metszést, sőt, ahogy múlt az idő, és kezdett világosodni, úgy foszladozott előttem a „halott”, és kezdtem egyre jobban az éjszakai vándorban a fókát felismerni. De hát Jokkónak erről nem szóltam, és a társak előtt is izgalmas volt bizonygatni: az ám, micsoda kalandunk akadt az éjjel!

Suttora komoly tekintettel, ócska pipáját szortyogtatva, vállán Palladával, hallgatta reggelink falatozása közben, kivel találkoztunk. Nem szólt semmit, figyelmesen leste minden szavunkat, és csak akkor, amikor már Gelletich, Sottomarina, Gommó, Guzsik apó, Krantz is elmondta véleményét, meg Zoller, aki „lemaradt” az eseményről, akkor szólalt meg a kalóz:

– Hát én amondó vagyok, beszélni kellene a kapitánnyal. Nem tetszik nekem az egész kincshistória. Tengeren halottal találkozni kész szerencsétlenség, ezt tudja mindenki, akinek van sütnivalója! Lámcsak, te is tudod, Guzsik! … Ráadásul a halott elénk jött, mint azt a fiúk látták, meg a kutya is érezte, ez mindennél több. A halott jót akart, és figyelmeztetett minket: álljunk el az úttól! Ebben én olyan biztos vagyok, mint annak idején, amikor a kínai megátkozta gőzösünket! Ismerem én jól a jeleket. Ilyenkor már fordulni is kell vissza, nincs

értelme az erőszakoskodásnak!



Majdhogynem forradalom tört ki a hajón. Szerencsére a sebenicói kikötőben álltunk már, közvetlenül a rivához simulva, a gyönyörű Dóm tövében. Daniló bácsi nem volt a hajón, Gáspárral és Szevérrel a városban járt, a révkapitánynál és a rendőrségen, így a fedélzeti vita nélküle zajlott le. Az ellenlábas különösen Sottomarina, Gommó, Krantz volt, de mi is az óriás tengerész pártjára álltunk. Mit, még csak az kellene, visszafordulni?!

– Bolond vagy, Suttora – dohogott Sottomarina –, bolond. Mindenféle csodabogarat kitalálsz, mert ilyen a természeted. Azért, mert egyszer azzal az ócska ládával olyasmi történt, hogy egy kínai megátkozta, nem kell mindenben átkot meg jeleket keresni. Csak ne szólj te semmit a kapitánynak, tudja ő jól, mit kell csinálni. Turkovich Daniló nem az az ember, hogy összetévesszen egy embert és egy fókát. A fiúk tévedhettek. Meg különben is, ha elvágtak annak a pasasnak a nyakát, akkor hogyan úszott elénk!? A szellemek sem tudnak úszni, ha elvágják a nyakukat, ezt meg én hallottam!

Végül is megállapodtunk abban, hogy Suttora nem szól a kapitánynak. Sottomarina érvétől a kalóz is megrendült; elgondolkozva szortyogtatta pipáját, simogatta Palladáját, és végül is azt mondta:

– Látod, Sottomarina, erre nem is gondoltam. Igazad lehet, de hát hogyan tévedhettek a fiúk?

Az óriás felcsattant:

– Hogyan tévedhettek? Mert még fiúk, gyerekek. Embernek néztek egy fókát. Megtörtént ez már mással is. Fordítva is megtörténhet. Esküszöm, ha te kibújnál a vízből, Suttora, mindenki elordítaná magát: no né, fóka! Holott ember vagy, igaz-e? …

Ezzel vége lett a vitának. Sottomarina győzött, hiszen már napok óta– annak az álomnak élt, hogy végre kincset talál. Kelyheket vihet haza a zengi házba, a házsártos asszonynak:

Hogy létrejött a megegyezés, kiültünk Jokkóval a rivára. Volt mit nézni. Szálas pásztorok, szőrködmönös hegylakók, bosnyák sapkás halászok jöttek-mentek előttünk. A parti házak üzlethelyiségeiben korallcsiszoló műhelyek, szivacsárusok, mészárosok, hálókészítők sorakoztak. A háztetők mögül kiemelkedett a Dóm hatalmas tornya. Híres templom a sebenicói Dóm: 1300 közepén épült, nincsen benne sem tégla, sem fa, terméskőből épült.

Jokkó a foga között sziszegte:

– Gyere!… Jönnek!…

Visszamásztunk a hajóra, ahol Feri, Gommó, Gelletich és kövér cimborám a fedélzetet mosta.

A munka abbamaradt. Daniló bácsi, Gáspár és Szevér jött a hajó felé. Mellettük egy pohos

férfi, goszpodin Rejza rendőrkapitány, tőle jobbra a révkapitány, egy csomó polgáriruhás, egyenruhás rendőr

A korallcsiszolók letették a reszelőkorongot, a hálókészítők a fonalpálcákat, a mészárosok a késeket. A hegylakók, a pásztorok megálltak.

Az egész riva összefutott!

Percek alatt elterjedt a hír, hogy a *Jadran* legénysége fellázadt, most tartóztatnak le bennünket. Lau Laudon a szárazföldi egyenruhák láttára olyan patáliát csapott, hogy Daniló bácsi parancsára a kojéba száműztük. Szegény kutya, ez sem felejti el a bórát és a sebenicói kikötőt.

A rendőrök hátrább tanácsolták a bámészkodókat. Néhány perc alatt a házak tetején is függtek emberek, és lestek, mikor vernek bilincsbe mindnyájunkat. A bórától megtépett hajó meg a bórától és a sok kínlódástól megtépázott, borotválatlan, szakadozott, gyűrött ruhájú kompániánk könnyen ilyesmit hirdethetett. Ráadásul maga a rendőrkapitány, egy csomó rendőrségi ember és a révkapitány – mi lehet más itt, mint nagy esemény?!

Valóban az volt, nagy esemény.

Goszpodin Rejza, egy tiszt és a révkapitány bement Daniló bácsival együtt a kabinba. Utánuk Sottomarinát szólították, majd kijött, és akkor Feri meg Jokkó következett. Utánuk sorba mindnyájan mi, még a moccók is. Goszpodin Rejza ránk nézett:

– Látták a trabaccolót, a kétárbocos *Mortert?*

– Láttuk.

– Hallották, hogy a kapitányuknak azt jelentik a trabac-colóra küldött matrózok, név szerint Horváth és Turkovich, hogy halottat találtak a hajón, akinek a nyakát elvágták?

– Hallottuk.

– Valóban olyan erős ellenszél volt, és a trabaccolo annyira elmerült a vízben, hogy szó sem lehetett a vontatásról?

– Szó sem lehetett. Goszpodin Rejza intett:

– Elmehetnek.

Majd Jokkó bevitte a *Morter* névtábláját, a hajón talált ruhaneműeket.

Utána kivonult a kabinból a rendőrkapitány, a tiszt, a révkapitány és Daniló bácsi. Mindenki kezet rázott a parancsnokunkkal, bólintottak felénk, átmásztak a hajó mellvédjén, és eltávoztak. Mögöttük egy rendőr vitte a táblát, a ruhaneműeket – bizonyítékot, hogy valóban a *Mortert* találtuk künn a tengeren.

A tömeg bámult: hát nincs lázadás? Hát nincs lefogás?

Mi intettünk, hogy nincs.

És rövidesen végigszáguldott a városon egy másik hír: a *Jadran* sóner megtalálta a nyílt tengeren a Sebenicóból egy hete eltűnt *Morter* trabaccolót és rajta az Öreg Kriszticset, meggyilkolva!

Délutánra már mindenki tudta, mi magunk is, mi történt.

Daniló bácsiért, Sottomarináért, Feriért és Jokkóért egy rendőr jött, hogy a goszpodin kéreti őket.

Amikor visszajöttek, volt mit mesélni. Feri az idősebbeknek, Jokkó nekünk mondta el, mit láttak, mit hallottak.

– Fiúk, akár hiszitek, akár nem – goszpodin Rejza kezet fogott velem, és azt mondta: az egész város nevében köszöni, hogy felfedeztem a gyilkosságot! Azt is mondta, hogy minden ezen múlt. Ha nem látom meg az öreg Kriszticset – akkor a fiai vidáman élnek, kutya bajuk se lesz.

– A fiai? – csodálkoztunk. – Mi köze van a gyilkossághoz a fiainak?

Jokkó igen megelégedetten, mint aki valóban mindent felfedezett, mosolygott:

– Hogy mi köze … Ó, ti jámbor vízi népek!… Hát nem is sejtitek? A fiúk ölték meg az apjukat!

– De a trabaccolo? Világgá engedték? Hiszen az nagy érték, valóságos vagyon, hetventonnás kétárbocos? Megőrültek?

Erre Jokkó pontosan, tüzetesen elmondta a szörnyű családi drámát.

– Fiúk, így történt…

Tíz nappal ezelőtt az öreg Krisztics, két fia és egy hajóslegény elindult a Morteren, hogy bort szállítsanak a közelbe, Zirone szigete alá, Sollába. öt nappal ezelőtt megjött a két Krisztics fiú, a révkapitányt keresték, és bejelentették, hogy Zirone szigeténél elkapta őket a bóra, a *Mortert* a szirthez vágta, apjuk és a hajóslegény a tengerbe veszett, ők csak a legnagyobb nehézségek árán menekültek meg. A révkapitány sajnálkozott, hogy így, hogy úgy, igen derék ember volt Krisztics, becsületes, szép vagyont is szerzett, meg hogy kár érte… A fiúk könnyeztek, sírtak, hogy bizony így van: kevés olyan apa akad Sebenicóban, mint volt az ő apjuk. De hát a tenger kegyetlen. Ezzel elmentek a városházára, és ott is bejelentették a történteket. Hogy az apjuk is, a hajóslegény is a tengerbe veszett, elvitte őket a bóra, a *Morter* trabaccoló-val együtt, mert a tenger kegyetlen! … Ki gondolt arra, hogy a fiúk a két ember gyilkosai, hiszen ott. az elveszett trabaccolo, azt csak nem dobja oda az enyészetnek senki? Különösen nem az, aki örökös is, mint a fiúk. Pedig ők éppen erre építettek. Mindenki tudta, hogy az apa és a fiai között állandóan háborúskodás dúlt, a fiúk egyre követelték a részüket, s az apa erről hallani sem akart. Van egy kis malom a Kerka-völgyben, három ház Sebenicóban, egy fatelep, egy kőbánya; még szőlő is a hegyoldalban. És a *Morteren* kívül még egy trabaccolo, a *Lunga.* Senkinek nem tűnt fel semmi, legfeljebb” az, hogy – túlságosan sokat zokogtak a fiúk az ismerősök, a városbeliek előtt. Ennyire talán mégse szerették az apjukat? … Már osztozkodtak az örökségen, amikor befutott a *Jadran* a sebenicói kikötőbe.

– Láttam mind a két Kriszticset – mesélte Jokkó. – Váltig tagadták, hogy mi nem láthattuk a trabaccolót, sem az apjukat megölve, mert a hajó a szemük előtt süllyedt el apjukkal és a hajóslegénnyel együtt a Zirone-szigetnél. Akkor goszpodin Rejza nem tett mást, mint a szoba sarkába mutatott: egy asztal volt ott, lefödve. Rendőr állt az asztal mellett. Goszpodin Rejza intett, és a rendőr levette a takarót. A *Morter* névtáblája, a ruhaneműek és egy darab késsel elvágott árbockötél volt az asztalon. Ha láttátok volna a két Kriszticset! Egymásra néztek, összeborultak, majd a kapitány lába elé vetették magukat. Goszpodin Rejza azt mondta: gyűlöltétek az apátokat, kellett a vagyon, ezt megértem, de miért öltétek meg a hajóslegényt, egy öreg- és egy fiatalasszony, meg négy apró gyerek támaszát?

A fedélzeten összebújva hallgatta kompániánk Feri beszámolóját. Ott kuporogtak a felépítmény és a második árboc között.

– Csak azt a sok jó bort sajnálom – ingatta fejét az óriás Sottomarina. – Hiszen azt vitt a *Morter* Sollába, igaz-e?

– Nem, a bort kitették, visszafelé történt a hajósüllyesztés.

– Az már más – bólintott Sottomarina. – A borért kár lett volna. Legalább a sollaiak megisszák. És ezek azt hitték, hogy elsüllyedt a hajó?

– Azt. Meglékelték, az árbocait letörték, a hajóslegényt bevágták a tengerbe, de az apjuk holttestéhez már nem mertek nyúlni. Ott hagyták a kabinban. Mindez Zirone alatt történt, amikor kitört a bóra. A ladikkal kieveztek – a bóra hajótöröttjei!

Guzsik apó, nemhiába ács volt, eltalálta, miért nem süllyedt el azonnal a *Morter*.

– Alighanem a hordók tartották fenn a hullámokon, nem a szél és a víz nyomása.

Suttora megelégedetten dünnyögött:

– Úgy vélem, megszabadultunk a halott átkától. Megtaláltuk a gyilkosait, minket nem érhet most már semmi üldözés a részéről. Mármost akár ő volt, az öreg Krisztics, akár nem, hanem egy fóka, nincs nekünk vele kapcsolatban egy csipetnyi bűnünk. Bár abban igazat adok neked, Sottomarina, hogy nemigen lehetett a halott szelleme. Temetőkben, templomokban, várakban, öreg házakban szeretnek a szellemek tartózkodni, de nem a vízben! Ahány vár van

erre mifelénk, márpedig minden valamirevaló községben van egy, Fiúmétól Cattaróig, mindegyikben tanyázik szellem …

Napokig mi voltunk Sebenico eseménye. Állandóan nagy csoport bámészkodó állt a ríván, és nézte a hajót. Akadtak olyanok is, akik egy pohár italra hívták valamelyikünket. Lau Laudon soha annyi csontot meg egyéb jó falatot nem evett, mint azokban a napokban. Állandóan a sarki mészáros boltja előtt tanyázott, ö volt „a kutya a gyilkosságot felfedező haj óról”.

Az egyik este, az indulás előtti napon, Jokkó a kojében Zoliért tanította a palackhajók készítésére. A mi kövér cimboránk ügyes fiú volt, jól rajzolt, faragott, és így nagy kedvet kapott a palackhajók fabrikálására is. Csipesz, drót, tű, ragacs meg néhány apró fadarab, rongy, papírszeletke segítségével, ha nem is teljesen hiba nélkül, de igen ügyesen begyömöszölt egy „hajóravalót” Guzsik apó borospalackjába.

Bárki megismerhette, hogy a palackhajó nem más, mint a mi *Jadran* sónerünk.

Amikor kellőleg kigyönyörködtük magunkat Zoller művében, kimentünk levegőzni a fedélzetre. A megvilágított ríván sietve mentek át az emberek. Hűvös szél fütyörészett a Kerka völgyéből elő.

Guzsik apó is bezárta kis konyhája ajtaját, úgy készítette – szokás szerint elkésve – a vacsoránkat. Daniló bácsi kajütjének fedélzeti ablakán erős fény világított a dekkre és az árbocokra.

Benéztünk a kabinba.

Egy lélek sem volt ott.

Hol van a kapitány?

Gommó, aki a hajópallónál állt, és azon tétovázott, menjen a városba, vagy maradjon a hajón, megszólalt:

– A kapitány a városba ment. Azt mondta, a révkapitánynál akadt valami dolga.

Jokkó intett, akkor eloltjuk a lámpát. És beléptünk a kabinba.

Meleg fészek volt ez, akárcsak Daniló bácsi gomilai otthona. Első tekintetre meglátszott, nemcsak a kapitány, de a tulajdonos is itt lakik. így van ez már a hajókon ősi idők óta: aki „átmenetként” használ egy kabint, olyan is ott a rend, a berendezés; akinek „otthona” a kabin, mint ahogy Daniló bácsinak az volt, ott megkapóan kedves minden.

Daniló bácsi kabinjának faburkolatát keleti szőnyegek, jávai és kínai szőttesek, kendők borították. Kínai legyezők, japán kardok, indiai ezüsttárgyak, kasmíri lakkállványkák, polinéziai csigafaragványok ékeskedtek a szögletekben. Még könyvállvány is volt, sőt navigációsasztal, rajta térképmappa és a műszerek. Szextáns, kis Bézárd-tájoló, háromszögelő, párhuzamos vonalzó, körző várta a gazdája kezét, hogy felvegyék.

– Nézzetek körül, azután menjünk – mondta fojtottan Jokkó, azzal az áhítattal, ahogy az emberek templomban vagy múzeumban beszélnek.

– Ó, ha valaha nekünk ilyen kabinunk és ilyen hajónk lenne! – gondoltuk Zollerrel együtt.

Jokkó már nyúlt a lámpa felé, hogy lecsavarja, amikor mozdulatában megállt.

Az asztalra nézett. Mi is. A mappától félig eltakarva igen vastag anyagú, igen elfakult, barnássárga színű térképet fedeztünk fél. Legalább két évszázados lehetett a térkép, ha nem több. Akkor láttuk, hogy a navigációsasztalon penészes bőrhenger is fekszik, a térkép megviselt tokja.

A térkép elég szemléltetően és elég hűségesen a régi szigetvilágot mutatta. „Mare Adriatico” – hirdették a szép, kalligrafikus betűk. A térkép bal szögletében városkép díszelgett, körülötte ugyancsak betűk: „Prospettiva délia Città di Fiume, anno 1670.” Felette, vékony tűvel megerősítve, egy papírcédula, rajta mai írással: „Az uszkokok szigetét feltüntető térkép.”

– Daniló bácsi írása – mutatott a cédulára Jokkó. – Jól ismerem.

Az uszkokok szigetét feltüntető térkép! Egymásra néztünk.

Jokkóban feltámadt a rokoni szemérem. Indult volna kifelé.

– Nem szereti, ha kotorásznak az asztalán.

Kettőnket, Zollerrel, valósággal vonzott a térkép. Ráadásul ismerős is volt: mintha a Nauticán láttuk volna a párját. „Mare Adriatico”…

Zoller felemelte a mappát, hogy jobban lássunk. Láttunk is: Pelagosa, Gazzá és Lagosta háromszögben egy-egy piros jel.

Nyilvánvaló, hogy ebben a háromszögben kell keresni az uszkokok szigetét, vagy a három sziget valamelyikében.

Felfedeztük Daniló bácsi titkát!

Zoller visszahúzta a mappát. Jokkó a lámpához fordult, lecsavarta – sötét lett.

– Erről senkinek egy szót se – suttogta Jokkó, és megfogta a vállunkat.

– Senkinek egy szót se! – ígértük.

Kiléptünk a dekkre. Guzsik apó akkor csörömpölt a lábas fenekén:

– Hé, legények, kész a vacsora!

Lau Laudon törtetelt elsőnek, mint „legény”, a konyhai felé.

– Egy szót se!

– Egy szót se …

Tehát Pelagosa, Gazzá vagy Lagosta rejti el immár századok óta az uszkokok annyit keresett kincsét!

És amikor Daniló bácsi megjött a városból, és közénk lépett, majd bement a kajütjébe, s ott meggyulladt a lámpa, egy kicsit mind a hárman úgy éreztük, mintha máris loptunk volna az uszkokok kincséből …

Azon az estén valahogy nem ízlett úgy a vacsora, mint egyébként.

NYOLCADIK FEJEZET

A népszerűség méregpohara – Hurrá! – A kézi zászlójelzés tudománya Cirrusok és kumulusok – Irány dél! – Horizont és magasság – Előttünk egy torpedóromboló – „K P” – A francia tiszt – Emberevő cápa,– Hiba csúszott a számításba? – Lissa fényjelei – A száguldás mámora – Vigyázz, a Calabria! – Daniló bácsi vallomása – A rejtett írás – A „másik Három Szigetek” – Hol ásták el a kincset? – Közeledünk – Az uszkokok titkos szigete – Erődök és sziklák – Partra szállunk – Hol a tervrajz? – Csüggedés – Negyven láda ekrazit – Nincsen meg a barlang – Homokföveny és tarka csigák – A hajóláda értéked – Kutyaugatás a mélyből – Megtaláljuk a barlangot – Egy tőr és egy csontváz – Betűk a barlang falán – Jokkó kézszorítása – A Püspök-sziget felrobban – A gigg, Jokkó nélkül – „T D L”, jó utat mindenkinek!

Újból kint jártunk a tengeren, egyre távolodva Sebenicótól.

Ideje volt már elbúcsúzni a minket ünneplő várostól, mert a színpompás Sebenico is, mint minden város, rossz hatással volt a tengerészekre. Lau Laudon például odáig züllött máj- és pacalrajongásában, hogy képes volt Pomozi dalmata mészáros üzlete előtt negyedórákig a fenekén ülni, és mellső lábaival pitizni, mint az a bizonyos „kutya a gyilkosságot felfedező hajóról”. Mondanom se kell: Pallada is komoly esemény volt a kikötőben. A mogorva Suttora, akit Fiúmében emberek között látni nem lehetett, itt a népszerűség méregpoharából kortyintott. Palladáját ott sétáltatta az ámuldozó férfiak, gyönyörtől visítozó gyerekek és fuldokolva kacagó nők között.

Pallada fejecskéjén illegett, billegett a kicsi sapka, és csőréből kalimpált a még kisebb pipa, amikor a riva kövezetén tántorogva totyogott, és rikoltozta:

– Csúf zsiványok, félre előlem! Pallada vagyok, a kapitány! …

Sottomarina heccelte is Suttorát:

– Miért nem húzatsz a madaraddal planétát? Agyonkeresnéd magadat!

Mindenkit valamilyen formában meglegyintett a népszerűség láza. Még Jokkót is, ezt a csupa természetességet és őszinteséget árasztó, nagyszerű fiút. Lassan a kikötő minden egyes lakója tudta, hogy ő az, aki felfedezte az öreg Kriszti-eset, így azután alig tette ki a lábát a hajóból, egy csomó ember, gyerek, legény hozzája szegődött, kérve: mondaná el, mint történt az eset. Végül már ilyesféleképpen indult a beszámoló:

– Hát tudjátok, nem gondoltunk mi semmire, amikor felmásztunk a hajóroncsra. Előfordul, hogy roncs kerül a hajós elé… ezúttal is azt mondtuk: íme, egy roncs, nézzük meg, mit találunk rajta, amit magunkkal vihetünk! összeszedtünk egy-két vacakot, és mondtam a társamnak, no, most már végeztünk, indulhatunk, úgyis süllyed ez a nyavalyás hajó, amikor megmerevedett a lábam. Valaki szólt a hajó mélyéből, igenis szólt, hallottam, de nemcsak én, a társam is, aki pedig nem félénk gyerek! így kezdődött, akár hiszitek, akár nem.

Persze a kojéban Jokkó aztán jót nevetett szárazföldi élményein:

– Fiúk, úgy tátották a szájukat a sebenicóiak, hogy már azt hittem, sohasem tudják összecsukni! Milyen bolond is a szárazföldi népség!

Pedig Jokkó nem volt károrvendő, dehogyis. Csak hát a „kikötői betegség”, a nagyotmondás, a feltűnés vágya őt is elragadta – különösen, hâ ezt a szárazföldiek pontosan így is akarták. Az emberek szeretik a hősöket, ha nincsen, akkor csinálnának.

De hát a sebenicói szép napoknak is vége lett egyszer, és amikor visszafelé vitorláztunk a „kanál” nyelén, s végre megint feltűntek az Incoronaták, fellélegeztünk. Szemünk előtt ott volt a tenger, a végtelen tenger, a hajunkat megborzolta a levantei szél.

– Hurrá! – kiáltotta Sottomarina, amikor a szabad víz felé fordult a *Jadran* aranykígyóktól (tengeri kígyóktól) díszes orra. – Hurrá, *Jadran!*

És Daniló bácsi ezúttal először kapta le ellenzős sapkáját, és lengette meg feje fölött:

– Úgy van, Sottomarina! Hurrá! Hurrá! Hurrá uszkokok szigete!

Mindnyájunkat elfogott a lelkesedés. Úgy néztünk a vitorlakötelek, orrvitorlák, kormánykerék mellől kapitányunkra, hogy büszke lehetett a rajongó tekintetekért. Még a

komqjy Gáspár Béla is, aki szolgálatban soha nem tegezte parancsnokát, ezúttal kivételt tett:

– Isten segítsen, Daniló!

A kormánynál álló Szevér megkérdezte:

– Az irány, kapitány? Daniló bácsi nyugodtan intett:

– További intézkedésig dél-délnyugat.

– Igenis, dél-délnyugat.

Jokkóval és Zollerrel összenéztünk: vajon melyik a három közül, Pelagosa, Gazzá vagy Lagosta? … Jokkó arca hirtelen komoly lett:

– Egy szót se senkinek! Egy szót se …

Esküszöm, egész kalózutunk legszebb pillanata volt, amikor kikanyarodtunk a „kanálból", és előttünk terült el a nyílt víz. A déli Adria. Mare Adriatico. (A „kanál", hogy tudjátok: így nevezik a tengerészek a sebenicói útvesztő bejáróját, mert egy hosszú csatorna vezet befelé, ez a kanál nyele, és végül kiszélesedik, ez már a kikötő, a kanál feje.)

A legszebb pillanat volt, fiúk!

A könnyű levante megduzzasztotta vitorláinkat. Utunk alatt először húztuk fel a gaff fölé, egészen az árboc csúcsáig, a „top"-ig, a háromszög alakú sárkányvitorlákat. Mindenki jókedvű, kipihent, vidám volt. A hajó ragyogóan tiszta, ruházatunk is száraz, gyűretlen. Pallada a kabinok tetején mászkált, Lau Laudon pedig a haladás mámorát élvezte. Fel és alá rohant a fedélzeten. Boldog izgalom bizseregtette a szívünket: útban voltunk a sziget f ele!

– Gondolod, előbb kikötünk Ragusában, és kirakjuk a szállítmányt, s csak azután keressük fel á szigetet? – kérdeztük Horváth Feritől.

Feri tagadólag rázta fejét:

– Nem hiszem, hogy kikötünk. Az öreg csak az irányt, de nem a helyet adta meg. Márpedig, ha kikötnénk, megadta volna Ragusát.

Jokkó is ezen a véleményen volt, sőt Sottomarina, Szevér, Suttora is.

Az „öreg" nem mondta, hogy Ragusa, márpedig a szállítmányt ott kell átadnunk, tehát előbb a sziget következik. Pelagosa, Gazzá, Lagosta.

– Pelagosát ismerem – suttogta Jokkó szokott koje-magányunkban. – Két szigetből áll. Az egyiken van a világítótorony, a toronyőr lakóházával. A másik alig néhány méterrel odébb egy kisebb sziget, úgy hívják, St. Andrea. De barlang egyiken sincsen. Márpedig anélkül a kincset hová rejtik el?

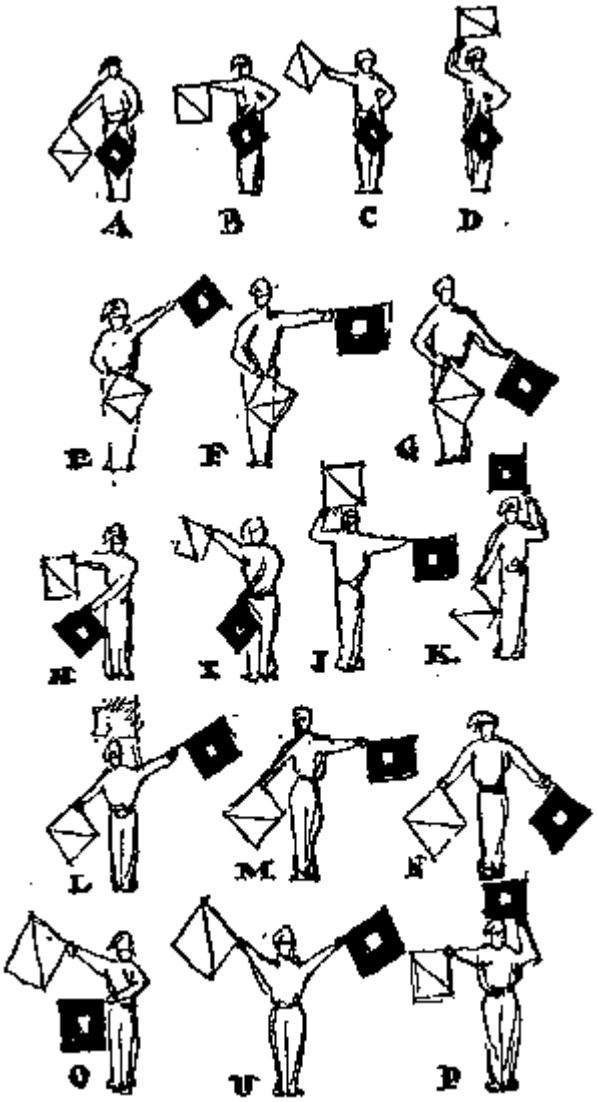
Igen, ezen elgondolkoztunk: a kincs elrejtéséhez, így tudtuk, barlang kell. No de Gazzá és Lagosta? … Arra is járt már Jokkó, mégpedig a *Ragusa* barkón, de nem emlékszik, miféle szigetek is.

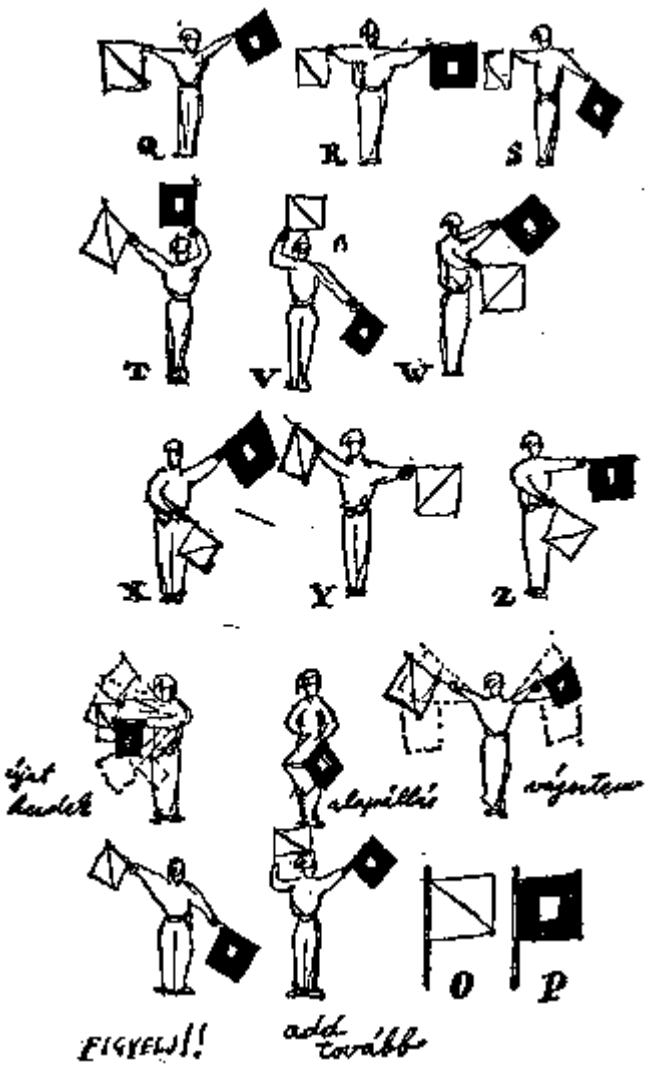
– Úgy gondolom, Lagosta nagy, sőt lakott sziget. Barlang sok lehet rajta, nem is egy.

Így azután abban maradtunk, hogy bizonyára Lagostán kötünk majd ki.

Már a gondolatra is feldobogott a szívünk: útban vagyunk, – hogy megkeressük az uszkokok kincsét!… Daniló bácsin ugyanezt az izgalmat láttuk. Kitűnő kapitányunk, bár tüntetően tagadta, de nyugtalanabb volt, mint egyébként. Látszott rajta, hogy mennyire csak egy gondolatnak él: utunk céljára gondol mindig. Szórakozottan, merengve állt a kormányos közelében, majd hirtelen megindult, leszaladt a kormány felépítmény néhány lépcsőjén, és hosszú időre eltűnt a kabinjában.

– Nem tudom, mennyi lehet, mennyi maradt a zengi rablók kincséből· – mondta egyik nap még Sebenicóban kapitányunk. – Lehet, hogy igen sok, lehet, hogy váratlanul kevés. Azt akarom, hogy mindnyájan részesüljetek belőle, barátaim. Ha sok – Zengnek is juttatunk belőle. Esetleg a kiöregedett tengerészek otthonát szervezzük meg egy részéből.


A
B
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M
N
O
U
P



Nekem nem a kincs a fontos, hanem a tény; sok éve kutatok, keresek, és szeretném bebizonyítani a történészek előtt: igenis nem mese, nem kitalálás, hogy az uszkokok elrejtették valóban rablásból harácsolt vagyonukat, amikor veszélybe kerültek, és Rabattá meggyilkolása után a császáriak sereggel törtek rájuk. Én azt hiszem, sikerül bebizonyítani, hogy ha rablók is voltak, egymást nem fosztották ki! …

Szívből kívántuk, hogy Daniló bácsinak legyen igaza, és ne a tudósoknak.

Különben ne higgyétek, hogy a *Jadranon* csak tátottuk a szánkat. Volt ott bőven tennivaló. A fedélzet és a felépítmények, minden szerelék és felszerelés ragyogott a tisztaságtól. A majomügyes Gommó és Krantz volt ebben a nagymester, és mi ketten, moccók, mint szaksegédek.

– A sónernek úgy kell ragyognia, mint egy hadihajónak! – szokta mondani Gáspár Béla, volt torpedómester.

És ragyogott is. Igaz, hogy néha szikrázott a szemünk, a derekunk meg majdhogy ketté nem tört a kimerültségtől, de a hajó – ragyogott!

Ha nem dolgoztunk, akkor tanultunk. Daniló bácsi utasítására naponta kötelességünk volt valamivel elfoglalni magunkat.

– Azt akarom, hogy a legrövidebb időn belül képzett tengerészek legyetek – buzdított már az első napon parancsnokunk. – Szevér is, Feri is oktathat, jut erre idejük. Esetleg én is.

Jokkótól megtanultuk és beírtuk, berajzoltuk füzetünkbe a code-zászlók, a jelzőzászlók betűit. A kézi zászló jelzést persze nem ismertük. Sokszor feltűnt, hogy a hajók parancsnoki

híd-jain, felépítményein matróz áll, és egy-egy zászlót tartva kezében, azokkal jelzéseket ad. Különösen kikötőben, rövidebb távolságon, vitorlás vitorlásnak ad még manapság is a kézizászlókkal utasítást, feleletet, kérdést.

– Jokkó, add ide a két kézizászlót – utasította öccsét Szevér. – Ti pedig minden figurát nemcsak megjegyezzetek, de rajzoljátok is le. Figyeljetek.

Jokkó kezében ott volt már a két zászló. Ismerős code-zászlók voltak. Az egyik a sárga-piros mezőjű „O” betű, a másik a kék alapon fehér téglalapú „P” betű volt.

– Igen – folytatta Szevér –, ezek a kézi jelzőzászlók. Ebben az esetben is a betűk ugyanazt jelentik, mint az árbocra felvont code-lobogók jelei. Tehát mondjuk az „NS” = veszélyben, a „C” = igen, a „D” = nem és így tovább. A kézi zászló jelzés sem ötletszerű, csak amolyan ukmukfukk kitalálás. Ha megfigyelitek, rájöttök, hogy pontosan felépített, rendszeres, sőt törvényszerű beszélgetési forma és lehetőség két hajó között. Például az első hét betűnél, A-tól G-ig, csak egy zászló mozog, azaz mozdul megfelelően, a másik marad az alapállásánál.

Tehát most vegyük sorra a betűket. „A”.

Ezzel Szevér kézbe vette a jelzőzászlókat. Vigyázzállásban megállt, a bal kezében tartott zászlót a hasára tette, a jobb kezében levőt combjától kicsit kifelé tartotta.

– Ez az „A” betű.

A jegyzetfüzetből kimásolt, harmincegy apró ábrás rajz, mint látjátok, hűen mutatja, mint áll Szevér. Természetesen igen nehéz jól az emlékezetben megtartani ezt a jelzési formát – nehezebb, mint a különböző élénk színű code-lobogókat –, de ezzel is úgy lesztek majd, mint akárcsak mi Zoller-rel: kis gyakorlat kell mindössze és akarat, a többi valóban magától megy! Próba szerencse, fiúk!

Horváth Feri is jó tanárnak bizonyult. A felhők mineműségéről és az időjárás jelenségeiről világosított fel bennünket. Persze itt is a jegyzetfüzet ábrái után igazodunk.

– Nézzetek az égre, véletlenül most teljesen sima az ég, alig egy-egy felhőfoszlány száll alig láthatóan a fejünk felett. Csináljatok róla vázlatot, és írjátok melléje a felhőtípus nevét: Cirrus vagy pehelyfelhő …

ÍME, FERI ADATAI ALAPJÁN A KÜLÖNBÖZŐ FELHŐK NEVEI, ADATAI, RAJZAI:

1. „Cirrus” = pehelyfelhő. A magas szint jégtűkből álló felhője. A felhők nagyjából egy szinten lebegnek.

2. „Cirro stratus” = magas rétegfelhő. Hasonlatos az előzőhöz, de sűrűbb. Különben a „cirro” mindig azt jelenti, hogy „magas”. Tehát a cirrók magasan szálló, így lassan is haladó felhők.

3. „Cirro cumulus” = a jól ismert bárányfelhők. Már nemcsak fátyolszerű felhők, de erősebb formájuk van, „bárányok”, a tengerészek előtt „mackerele”-k, halak. Valójában jégkristályokból álló, fényes fehér felhőréteg. Közötte sok pehelyfelhőt is látni.

4. „Alto cumulus” = párnafelhő. A tengerészek ezt hívják bárányfelhőnek! Középmagasán szálló gomolyfelhő az „alto cumulus”, 2000 és 6000 méter magasságban vonul tova, elrendeződése igen szabályos. Vízcseppekből áll, és a megvilágítástól függően hol fehér, hol szürke színű.

5. „Alto stratus” = lepelfelhő. A középmagas felhőszint sima rétegfelhője. Többnyire az egész eget beborítja, a Nap és a Hold átlátszik rajta. Az esőfront megelőzője, de még nem esőfelhő. A fátyolfelhő megvastagodásából keletkezik, alsó rétegében vízcseppek vannak, felső rétegében jégkristályok. Magassága 2000 és 6000 méter között.

6. „Strato cumulus” = alacsony gomolyfelhő. Mint a fonott kötelek sora, olyan az egymás fölé rétegeződő „Strato cumulus” felhősora. Mint a neve is mondja: igen alacsonyan, néha csak 500 méter magasságban, olykor 2000 méteren száll tova lomhán. Vízcseppekből álló, alig 200 méter vastag felhőréteg. A hamar távozó zivatar felhője.

7. „Nimbus” = esőfelhőréteg. A tengerészek „ombrella”, esernyő névvel tisztelik. Vastag, alulról sötét, elmosódó alapú, egész eget beborító felhőréteg. Vastagsága több ezer méter lehet, ezért igen elsötétíti a Napot. Alsó részében vízcseppek vannak, túlhűlt állapotban, felső részében jégkristályok és hó. Ez a két halmazállapot eredményezi, hogy az „ombrella” a bőséges csapadék felhője.

8. „Cumulus” = gomolyfelhő. A tengerészek „üstforraló” felhője. Valóban olyan, mintha hatalmas üstből szállnának fel a nyár jellegzetes felhőgomolyagjai. Kivétel nélkül a talaj felmelegedése folytán keletkező hoáramcsövekből képződik, és azok tetején látható. Vízcseppekből áll, és bár nem gyakran, de rövid ideig tartó, bőséges esőt is ad. Vizek és hegyek fölött órákig látható, de nem kell tőle félni, csak látszólag ijesztő jelenség.

9. „Cumulo-nimbus” = a „valódi” zivatarfelhő. A tengerészek „dörgő”-je, a „Thunder”. Hatalmas tornyos felhő, a felhő füstölni látszik, benne cirrus-ernyő, „üllő” keletkezik. A jégeső mindig ebből a felhőből lesz. A heves, záporszerű lecsapódás felhője.

10 „Stratus” = alacsony rétegfelhő. Többnyire csak néhány száz méter magasan lebegő, legfeljebb néhány száz méter vastag, vízcseppekből álló, teljesen sima felhőréteg. A hűvös idő felhője. Ilyen lebeg lehűléses időben a hegyek lábánál, a szigetek felett.

Az én ördöngös, kövér cimborám szorgalmasan rajzolt. Feri megnézte a füzet rajzait.

Bólintott:

– Jól van, Zoller, ügyes fickó vagy. De ezt a cumulo-nim-bust megsűríteném. Helyes? … így természetesebb.

Jokkó is ott kuporgott mellettünk. Neki igen tetszettek a szakszerű szavak, Feri magyarázatai.

– Nem is tudtam, hogy tízféle felhő van – ingatta fejét Jokkó.

– Van több is, de ezek a főfelhők. Nekünk elég ennyit tudni. Sőt, ha jól tudjuk, teljesen elég. A legtöbb ember – pedig valóban elmondhatjuk: a feje fölött van – nem ismeri a felhőket. A tengerésznek, a természetben élő embernek ismernie kell. A jó tengerész az időjósláshoz is ért. Tudja például, hogy ha a csillagok homályosak, akkor rossz időjárás következik. Ha a holdnak erősen látszó karimája, „udvara” van, az a közeledő időromlás jele. Ha kora reggel fülledten, erősen tűz a nap – délre, délutánra vihar következik. Ha a távoli hegyeket, szigeteket, partokat, hajókat közelinek látod – ugyancsak időváltozást, sőt: tartós időváltozást jósolhatsz. Ha az aneroid, a barométer erősen esik: zivatar jön, ha meg egész nap esik, és csak nem következik be gyorsan a zivatar, akkor nagy vihar jön. Ha vihar közben is esik a barométer, akkor tartós lesz a rossz időjárás. Ha a nap tisztán nyugszik – szép idő, ha vörösen megy le – erős szél lesz másnap.

– És ha a harangzúgás, a hajókürt hangja, az emberi kiáltás bár messziről jön, s mégis közelről hallatszik, az is az időváltozás jele! – mondta mosolyogva a mellettünk elhaladó Daniló bácsi.

Ezekből a példákból is láthatjátok: nem abból állt az életünk a sóneren, hogy a fedélzeten heverésztünk. Amikor már leheveredhettünk a kojében, igen becsületesen megszolgáltuk Guzsik apó főztjét. De hát így volt ez jó, így volt ez szép, vi dám élet. Már annyira „benne voltunk” a tengerészségben, hogy szinte elmosódott a közelmúlt, utazás otthonról, Fiume, a Nautica, a tanárok, az igazgató, a szertár (a kormánykerékkel!), Gelligói kapitány, Anton úr, a *Zrínyi* korvett, az eltávozott Jakab Laci, Grofcsik meg hát sok-sok ismerős arc, élmény, emlék. Mindezek messze voltak.

A jelen nagy élménye a *Jadran* és a cél: az uszkokok szigete, az ismeretlen sziget. – Irány dél-délkelet – Gáspár átadta a kormányt.

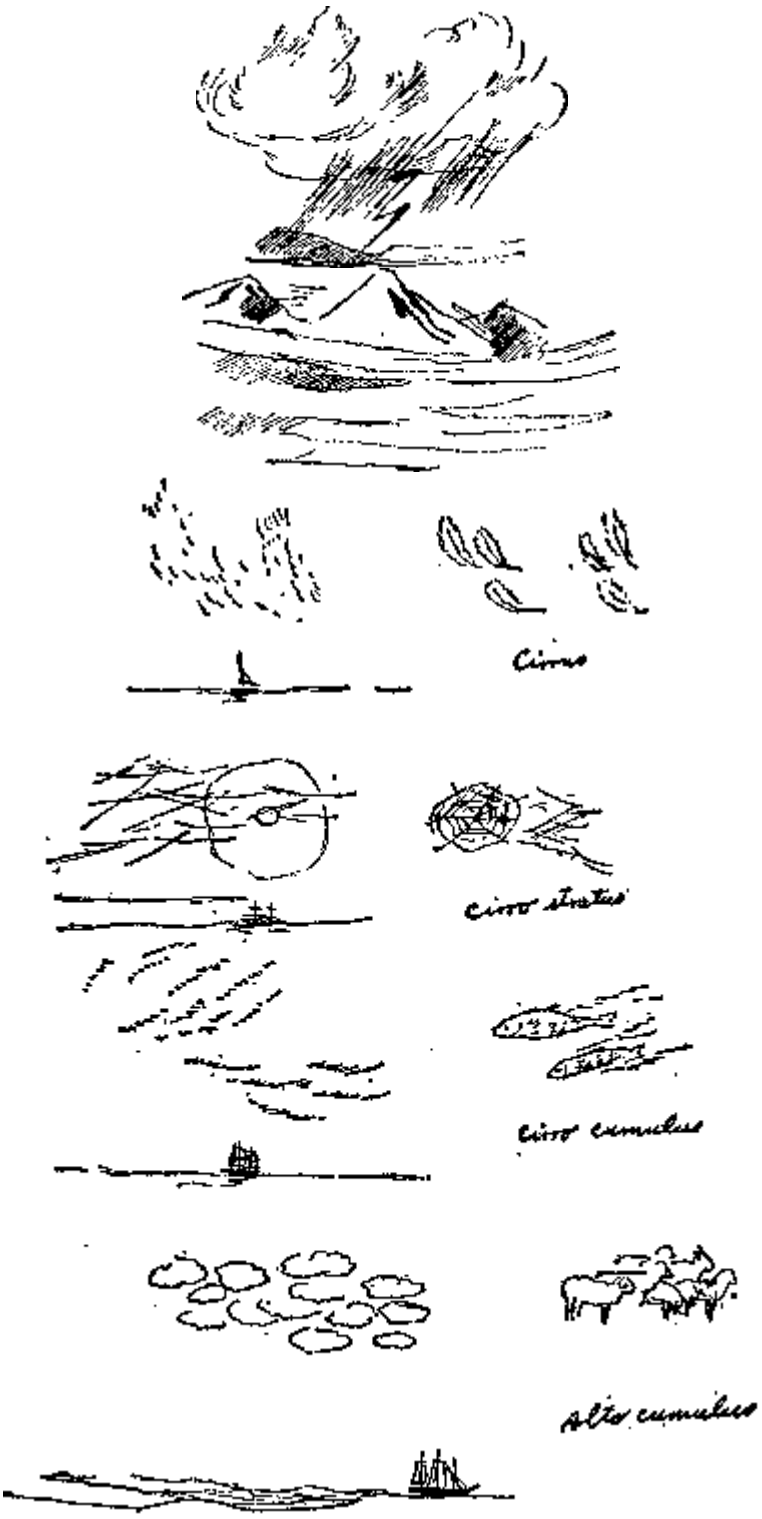
Tehát az előző, szabad tenger felé tartó dél-délnyugat irányon változtattunk.

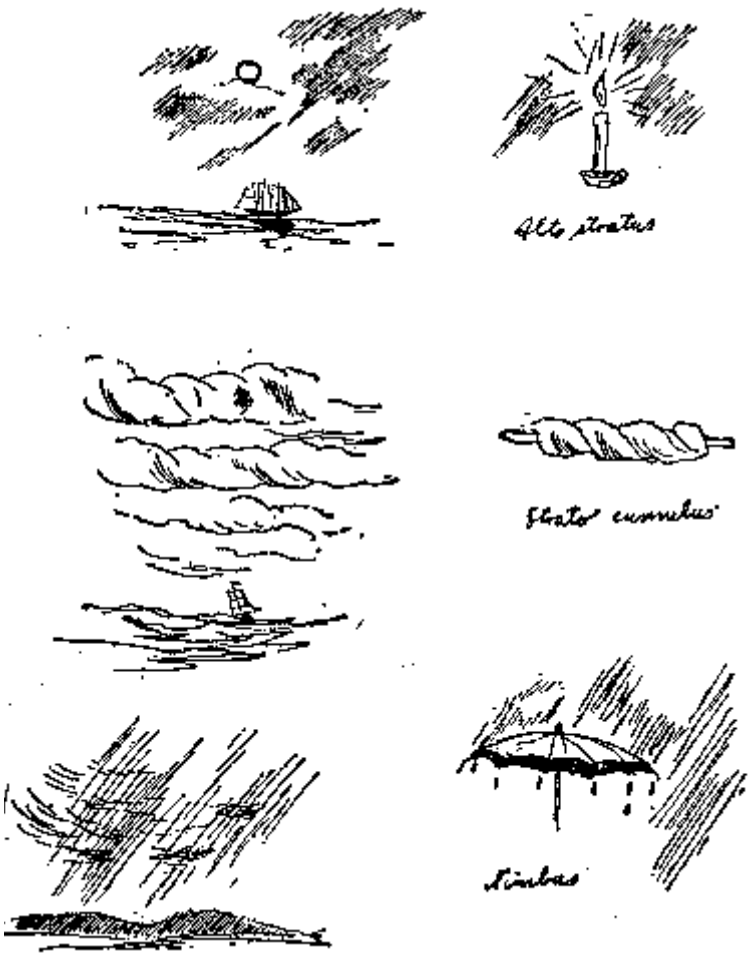
Most már valóban a déli Adriára tart hajónk, érdekes célunk felé. Hányszor, de hányszor feltettük Jokkóval, Zollerral együtt a kérdést: vajon megtaláljuk-e a kincset? Vajon igaza lesz-

e Daniló bácsinak, az uszkok-iva-déknak, hogy a mesékben annyit szereplő rablók a sok vérrel zsákmányolt kincset nem dobálták el, nem herdálták el, de elrejtették, abban a reményben, hogy új életet kezdenek, ha megszabadulnak a bécsi császár rabigájától?

– Hátha valamelyik a kincs élrej tői közül kiásta már réges-régen, és mint Monte-Cristo élt va-merre? – tettem fel a kérdést. Jokkó ezt nem hitte:

– Nem lehetetlen, de mégis az. Egy uszkok ilyesmire nem vállalkozott. Rablók voltak, de egymás között – a becsület harcosai! Csak így tudtak évszázadokon át maroknyi törzsként nagy erőkkel harcolni. Velenceiekkel, törökökkel, császáriakkal!





Ó, igen, Jokkónk kitűnő uszkok tanítványa volt a nagybátyjának.

– Kapitány, haladási irányunk felől hajó közeledik! – szólt hátra a hajóorrból Gelletich tengerész.

Daniló bácsi kijött a fülkéből. A távcsövet szeméhez igazította.

Sottomarina a kojében szundikált, és nyilván arról a serlegről álmodott, amit majd hazavisz Zengbe.

– Az árboc formájából és a felépítmény sziluettjéből azt gondolom, hogy hadihajó – szólt hátra a kormányhoz parancsnokunk. – A kormányt öt fokkal keletre, Szevér.

– Öt fokkal keletre – bólintott Szevér.

Általában semmiféle vitorlás nem szeret nagy sebességgel közeledő hadihajó menetvonalába kerülni. Sok évtizedes rossz tapasztalatok bizonyítják, hogy a hadiegységek nem tartják be a nemzetközi szabályok első alappontját: gőzzel fűtött hajó köteles a vitorlásnak kitérni. Már csak „tréfából” is – fittyet hánynak a nemzetközi paragrafusnak! Ki ad igazat a szegény kereskedelmi kapitánynak?

Öt fokkal keletre.

– Tizenkét-tizenöt kilométer távolságra lehet – nézett el a távolba a kapitány.

– Annyira legalább – helyeselt Gáspár Béla, aki szintén mellénk állt.

Miből sejtik a tengerészek a távolságot?

Erre mindjárt meg is adta Daniló bácsi a feleletet.

– Fontos, hogy tudd, milyen messzire látsz el a horizonton. Tudnod kell, hogy bizonyos magasságokat milyen távolságból észlelhetel. Tornyok, házak, árbocok, világítótornyok, dombok, hegyek, ha nagyjából sejted, vagy még inkább, ha tudod a méretüket, főleg a hajótípusok felépítményeinek magasságát, mind alkalmasak a távolságbecslésre. Bélával

együtt mi már tudjuk, hogy egy romboló közeledik amott. Felépítményeinek magassága, az árbocot nem számítva, legalább tizenöt méter. Mivel már jól látjuk, ebből gondoljuk, hogy tizenkét kilométerre lehet. De itt van az én zsebtudományom, lapozzátok fel a háromszázötvenedik oldalt. Mindjárt ki is írhatjátok belőle a legfontosabb adatokat.

Ezzel átadta a „Nautical Handbook” piros kötetét. A háromszázötvenedik oldalon a következő fontos adatokat találtuk:

Ha a hajótest, árboc, sziget, torony magassága

10 m, meglátod 11,3 km-ről	50 m. meglátod 25,3 km-ről
20 m, meglátod 15,6 km-ről	100 m, meglátod 35,7 km-ről

Ha a hegy, sziget hegyen levő torony magassága

200 m, meglátod 50,5 km-ről	10O0 m, meglátod 112,9 km-ről
800 m, meglátod 61,9 km-ről	2000 m, meglátod 155,1 km-ről
500 m, meglátod 79,9 km-ről	S000 m, meglátod 195,6 km-ről

Mire füzetünkbe bejegyeztük a kitűnő, hasznos adatokat, a hadihajó már igen közel került. Szabad szemmel is jól láttuk a fedélzetet, a parancsnoki hidat, a felépítmény páncéltornyait, a hajóorr felett a torpedóvető csöveket. Gáspár Béla a szakember szemével nézegette az egyre közeledő, sőt – felénk közeledő hajót!

– Mivel nem húzta fel a hadilobogóját, úgy vélem, hogy vagy angol, vagy francia lehet – mondta a torpedómester. Ha olasz lenne vagy az új jugoszláv flotta valamelyik egysége, akkor lobogóját látnánk. Ők nem kímélik a szél tépésétől az országzászlót.

És a romboló egyre felénk tartott.

– Ez valamit akar – csengett nyugtalanul Daniló bácsi hangja.

– Esetleg csáklyázni! – dünnyögte Sottomarina. Addigra a legénység minden tagja a fedélzeten volt. Híre

ment, hogy hadihajó közeledik, és – „valamit” akar.

Lehetett egy kilométerre, amikor oldalán feltűnt a száma: „D77”. Nevét, mint a rombolóknál általában, nem lehetett látni. Árbocán, a száling magasságában, kibomlott egy zászló.

– Kapitány úr, üzenet a rombolóról – jelentette a kormány mellől Szevér.

Függőlegesen piros-fehér mezőre osztott lobogó lengett a „D77” árbocán. A „H” betű. Vagyis – jöjjön közelebb.

Utána a másik két zászló nyílt ki valamivel alacsonyabban.

A függőlegesen sárga-kék mezőre osztott „K” és a kék alapon fehér téglalapos „P”.

– Kapitány, újabb jelzés a rombolóról! „K P” – forduljon szélbe, és álljon meg.

– Jokkó, azonnal jelezd vissza, hogy megértettük! – pattogott Daniló bácsi. – Szevér, erősen luv-oldalra a hajót, majd manőver után állj szélbe!

Sottomarina hangja valósággal bömbölt:

– Mindenki a kötelekhez! Parancsra: vitorlákat lazítsd!

Az idősebbek csizmáinak és a mi cipőinknek a kopogása, mint a jégeső verte a fedélzetet. Ki-ki elfoglalta helyét az orrvitorlák és a nagyvitorlák köteleinél. Figyeltük Sottomarinát, ő meg a kapitányt. Ugyanakkor a kapitány a „D77” rombolót figyelte.

– Francia – mondta valaki.

És valóban az volt: a francia köztársaság flottájának egysége. így közelről igen nagyot, majdnem cirkálót mutatott a”D77”.

Fedélzetén több kék zubbonyos, fehér nadrágos matróz állt, és érdeklődéssel nézett a sónerre. Kék sapkájuk tetejéről messzire virított a piros pompon, a francia tengerészek szilvásgombóca.

Ugyanakkor a parancsnoki híd szélére felállt egy tengerész, és kézizászlókkal leadta a

jelzést. Pattogott a sárga-piros zászló a szélben, és Szevér a kormánynál betűzte:

– A parancsnok … üzenete … Csónakot… küldök … vizsgálatra …

A rombolón a csónakdaruk kihajoltak, és máris csúszott lefelé egy bárka, utána pedig vagy tíz pomponos ugrott az evezőkhöz. Tiszt is volt velük.

Vizsgálat.

A hadihajó nagy úr. Szabad vízen bármelyik nemzet hadiegysége bármikor megállíthat kereskedelmi hajót. Különösen ilyenkor, mint mi voltunk: néhány héttel a világháború után, amikor csempészek, sőt dezertőrök bőségesen lavíroztak a tengereken.

Sottomarina utasítása is elhangzott:

– Vitorlákat lazítsd! Hajót szélben tartsd!

A „D77” bárkája gyors, ütemes evezőcsapásokkal közeledett felénk.

Gáspár Béla mélabúsan mondta Daniló bácsinak:

– így közeledtünk a *Flamingóhoz* is …

Mit akar ez a bolond romboló? Békés vitorlás vagyunk, igaz, hogy „kalózúton”, de mégis békések.

Gommó és Krantz a *Jadran* oldalán kidobták a kötéllétrát. A csónak ott billegett a sóner mellett. A fiatal tiszt fürgén mászott, majd ugrott a fedélzetre. Mögötte két fegyveres altiszt következett. Olajos képű, bajuszos, alacsony délvidékiek voltak.

Daniló bácsi a tiszt elé állt:

– *Jadran* kétárbocos sóner Buccariból. Tulajdonos a kapitány, Turkovich Daniló hosszú járatú kapitány. Rakományunk fa Ragusa részére. Se lőszert, se dugárut nem viszünk …

A mi zordon, sőt végtelenül puritán világunkban különösen hatottak ezek a ragyogó egyenruhájú, mosott, vasalt tengerészek. Különösen a tiszt: lakkcipőben, csillogó markolatú karddal, aranygombos hosszú kabátban, a francia tisztek némileg szögletes, erősen aranyszegélyes sapkájában. Fiatal volt, nem sokkal idősebb Horváth Ferinél, és lerítt róla, hogy „hadieresztés”, gyorsan talpalt tisztecske valahol Toulon, Nantes, Brest akadémiáiról. A tiszt szélirányban állt, tehát jól éreztük a felőle áradó illatot: parfüm, pacsuli, haj brillantin szagát!… És mégis, rokonszenves volt nyílt, fiatalos tekintetével, magabiztos mozgásával. Igaz, volt is miben bíznia: mögötte ott lebegett a tengeren a francia köztársaság, jó néhány ágyúval, gyorstüzelővel, torpedóvetőcsövekkel.

A tiszt angolul beszélt:

– Kérem a hajólajstromot, a hajónaplót, a személyzeti jegyzéket, a szállítási iratokat.

Daniló bácsi bólintott, és a kabin felé intett:

– Kérem, kövessen.

Bementek a szentélybe, a szőnyegek, selymek, kínai legyezők és térképek közé. A két altiszt komoran állt az árboctőnél. Sottomarina intett nekik, olaszul szólt hozzájuk:

– Üljetek le legalább, úgy álltok, mintha naponta franciákat ennénk.

Még csak nem is mosolyodtak el.

– Beszélhetsz te ezekhez, franciák. Ha egyenruhát vesznek fel, megbolondulnak, tulajdon apjukat sem ismerik meg – morgott Suttora.

De nyílt a kabin, és Daniló bácsi kijött a tiszttel. Mintha egy árnyalattal barátságosabb lett volna a tisztecske: legalábbis mosoly volt az arcán, amikor ránk nézett.

Kapitányunk Sottomarinát utasította:

– Nyissátok ki a raktárt!

Hát az bizony leponyvázva várta a legközelebbi bórát.

– Azt hiszi ez a nyálas, hogy csak úgy kulcsra jár – hörgött a foga között az óriás. – Egy délelőtt elkínlódtunk, míg lezártuk! …

De kinyitottuk, mint Suttora mondta: nehogy nyugtalan álma legyen a „D77” parancsnokának.

A franciák odaálltak, lekémleltek a *Jadran* hasába, ahol garmadában sorakozott a

fatömeg, „ab Ragusa”. Látszott a tiszten: igen nagy kedve lenne lemászni a mélybe, mert sohase lehet tudni, egy ilyen kétárbocos, hozzá még ilyen kalózkinézésű népséggel a fedélzetén, hátha lőszert szállít valamerre – lőszert a szerbeknek, a Fiumét lassan bekerítő D’Annunzio felkelő, olasz csapatai ellen, vagy esetleg pont D’Annunziónak a szerbek ellen. Vagy esetleg D’Annunziónak a királyi olasz csapatok ellen, mert hát ilyenről is szó volt már abban az időben a fiumei zűrzavarban …

De a tiszt végignézett magán, gyönyörű egyenruháján, az aranymarkolatú kardon.

Megfordult. Mosoly volt az arcán. Szalutált Daniló bácsi felé.

– Köszönöm – mondta, és intett a két altisztnek. Szétváltunk, utat engedtünk nekik. A mellvédhez léptek. A tiszt megállt, visszafordult.

– Tapasztalataimat jelentem a parancsnokomnak. Csak akkor indulhatnak el, ha arra utasítást kapnak. Addig várakozzanak. Csempészhaj ókat kutatunk. Lőszert, fegyvert visznek az elhagyott háborús raktárakból, és adnak el a fegyveres bandáknak; Franciaország azt akarja, hogy végre béke legyen a Balkánon.

Újból szalutált, és átlépett a mellvéden. Lau Laudon farkcsóválva nézett utána, hiszen haditengerészeket látott.

Hosszasan néztünk utánuk. Majd a csónak odasimult a romboló oldalához, a daru karjai kinyúltak, és legénységestül, tisztestül felemelték a csónakot. Láttuk, amint a tiszt kimászik a csónakból, és megy felfelé a parancsnoki hídra.

Suttora a vitorlákra nézett:

– Addig szórakoztatott bennünket ez a hadi madár, míg elállt a szél!

Valóban: szélcsöndbe kerültünk. A vitorlák bágyadtan lógtak, fuvallat sem akadt. Csak holt hullámok lóbálták a hajót, recsegtették az árbocokat.

A „D77” mögött felkavargott a tenger. Megindultak a nagy erejű gépek.

– No, ez még annyit sem mond, hogy befellegzett?! – morgott Guzsik apó a konyhaajtóból.

Ebben a pillanatban láttuk, hogy mozog a romboló árbockötélzete: apró gombócok emelkednek a magasba. A keresztrúdnál kibomlottak: három lobogó, a piros-fehér-kék, a kék mezőjű háromszögletes, fehér körös és a kockás sárga-fekete code-zászlók. „TDL”, vagyis = Jó utat, mehetnek.

„TDL”!

A csuda tudja, megkönnyebbültünk. A tengerészek általában nem szeretik, ha őrhajók, fináncok, hadiegységek állítják meg hajójukat. Az ördög nem alszik. Soha nem lehet tudni a szárazföldtől elszakadt hajón, mi lesz egyik napról a másikra bűnné a szárazföldön!

– Jó utat, de mivel? – néztünk a romboló után.

Innen estig bajosan mozdulunk el, azt már előre láttuk. A legátkozottabb őszi szélcsönd terült az Adriára. A romboló nagy olajfüstöt eregetve, dübörögve távolodott, és rövidesen eltűnt a messzeségben.

– Három kilométer … öt kilométer … Nyolc kilométer … Tíz kilométer … Már alig látni… Tizenegy kilométer!

– Na, Gáspár, nem fáj a szíved, hogy hadihajót láttál? -ugratta barátját Daniló bácsi.

Gáspár Béla, a néhai torpedómester, komolyan nézett kapitányunkra:

– Elég volt a háborúból, Daniló. Sohase kívántam, de a *Flamingó* óta még látni sem szeretem őket!

Különös az ilyen adriai szélcsönd. Honnan, honnan nem, de valahonnan igen gyorsan előkerül egy fényes csík a kékeszöld vízen.

Jokkó szeme meglátta.

– Pescecane, cápa! – mutatott a hajó felé közeledő, vízből kiemelkedő acélos hátuszonyra.

A Mese-öbölben, ahol Bojnakkal találkoztunk, láttunk apró, félméteres cápákat, de az a példány, amelyik most felbukkant, igen nagy lehetett. Emberevő cápa! Látszott az uszony méretén, mert igen kiemelkedett, és széles volt. Egyre közelebb jött hozzánk, és lassan körözött a szélcsöndben vesztegelő hajó körül. És mint mindig a világ összes tengerészét, ha cápát látnak, a *Jadran* hajósait is elfogta a vadászláz. Guzsik apó nagy darab avas húst kotort elő valahonnan, Gommó a kampót hozta. Végül is Sottomarina szerezte meg a felszerelést, és vitte a kötéllel együtt a sóner oldalához.

– Megfogunk, cápa, utasunk leszel! – rikkantott az óriás, amikor bedobta a csalétket.

De a cápa nem nagy hajlamot mutatott, hogy közelebbi ismeretségbe kerüljön a konccal, Sottomarinával és a *Jadran*nal. Olyan közel jött hozzánk, hogy a fénytörésben és az eléggé átlátszó vízben megláttuk méreteit.

– Hű!! – nyögte mellettem Zoller. – Ha ez bekapna!

– Legalább ötméteres – saccolta Suttora. – Legalább!

– Van ez hat is – bámult Guzsik apó.

Daniló bácsi is köztünk volt.

– Inkább öt, mint hat – bólintott kapitányunk –, de az is elég.

Acélosan kékesszürke, néhol piszkosbarna színt mutatott a cápa, ahogy körüllebegte a hajót. Sottomarina feléje hajította a horgot, de a vizek vándora fittyet hányt neki. De azt láttuk, hogy felfelé pislog, és a hajóra figyel. Lau Laudon nemhiába volt hajókutya, menten észrevette, hogy valami szokatlan látható a közelünkben. Rátette a mellső praclijait a korlátra, és veszett ugatásba kezdett. Jokkó erősen fogta az örvet, mert bizony a dühös kutya nem sokat teketóriázott: ha lehet, ugrik, és nekimegy a vizek tigrisének!

A cápa Lau Laudont nézte! Az apró, különös fényű cápaszemekben éles fény csillogott.

– A kutyát bekapná – nevetett Gommó –, arra fáj a foga! És mintha csak mutatni akarná, milyen jó fogai vannak, a fenevad oldalra fordult, és kitátotta száját. A roncsolásra „szerkesztett”, előre-hátra álló, különböző sorrendbe nőtt cápafogak előcsillogtak a sötét száj boltívéből!

– Az árgyélusát, ha ezekkel beszopogatná a lábamat -nyögte megint csodálkozva az én kövér társam.

Ezzel a cápa be is fejezte látogatását. Feljött egészen a felszínig, ott nagyot csapott farkuszonyával a vízre, és mint a torpedó – hirtelen fejessel eltűnt a mélyben.

– Na, Sottomarina, ezt ugyan nem fogtad meg! – kacagott Daniló bácsi óriásunk meglepett arcán.

Sottomarina úgy meredt a cápa után, mintha nem is hinne szemének.

– Még csak meg se szagolta – forgatta kezében” a vaskampóra erősített húst. – Pedig olyan büdös, hogy óriáscápának való!

Egyedül Suttora, a kalóz járt tovább gondterhelten a fedélzeten. Sejtettük, hogy „jelt” talált megint.

– Így is van, fiúk, jelt – mondta zordonan. – Az a hajóroncs se tetszett nekem, a halott még kevésbé. De hogy kiengesztelődött, üsse kő, mondtam. Hanem – ez a cápa! Tudjátok, mit jelent, ha egy cápa körülússza a hajót, és felnéz a fedélzetre? … Hát az azt jelenti, hogy kinézte a hajót, és kinézte a megfelelő falatot magának! Így, ahogy mondom! Ezzel a cápával még találkozunk, úgy vélem. Most elúszik oda, ahol majd újból meglátjuk. Így lesz az, fiúk

…

Egész nap egy helyben lebegtünk, szellő se rezzent a kötélzetén.

Másnap délelőtt támadt valami kis szél, és vitt bennünket dél felé. Késő este megint a mi csoportunk volt őrségen. Jokkóval együtt a hajóorrban kuksoltunk, nekitámaszkodva a horgonyfelhúzó szerkezetnek. A hold hol előbukkant, hol eltűnt.

Komor esőfelhők húzódtak az olasz partok felé.

A messzeségből fény villant, majd erősödött.

Jokkó felállt.

– Megtudom Szevértől, merre járunk.

Amikor visszajött, vele volt Zoller, aki a kormány mellett moccóskodott.

Jokkó hangja remegett, ahogy megszólalt:

– Lissa fényjelei amott elöl! Szevér azt mondja, hogy Lissa és Busi között, pontosan a 46° északi szélességen és a 16° keleti hosszúságon haladunk át, és onnan tovább Gazzá és Lagosta között. így mondta Szevér.

Zoller bizonygatta:

– Ez volt Daniló bácsi parancsa. Hallottam.

– Gazzá és Lagosta „között”? így mondta, hogy – között, és nem oda valamelyikhez?

Zoller esküdözött, hogy: igenis, között.

– Van fülem meg annyi eszem is, hogy megértsem!

Összebújtunk, tanakodtunk. Hát akkor rosszul emlékeztünk, nem néztük meg jól a térképet? A három sziget jelölve volt, a térképre pedig odaerősítve a cédula: az uszkokok szigete …

– Ha Gazzá és Lagosta között kell elmenni, akkor Pela-gosáról szó sem lehet – találgatott Jokkó. – Pelagosa künn van az Adria közepén.

Zoller mintha fején találta volna a szöget:

– Esetleg mégis Pelagosa lesz, vagy éppen Gazzá, de az öreg előbb Ragusába irányítja a hajót? Ha így döntött? Kirakunk Ragusában, és csak később keressük meg a szigetet?

A hold előbukkanó fényében összenéztünk.

Hiszen, lehet. Így is lehet.

Daniló bácsi kabinjában égett még a lámpa. Olykor árnyék vetődött a kerek hajóablakra. Daniló bácsi fel-alá járhatott a kicsiny helyiségben.

Daniló bácsi nyugtalan lehetett.

Kétszer is kijött a kabinból, elnézett a hajó menetirányába, majd bement. Máskor odalépett a kormányhoz, hogy megtudja a pontos állást.

Ezúttal dem így tett.

– Hátha valami hiba csúszott a számításba? – tamáskodtam én. – És a hibát csak most fedezte fel Daniló bácsi?

Jokkó megrázta fejét:

– Nem hiszem. Daniló bácsi nem az az ember. Hanem tudjátok, mire gondolok?

Kis szünetet tartott. Kuncogott.

– Hátha tévedtünk? Hátha a sziget nem is az Adrián van?

– Hol lenne? – meredtünk a társunkra.

– Lehet, hogy az egész kutatás titka itt van? Mindenki az Adrián kereste, és mégse ott kell keresni? Nem lehet? Dehogyis nem lehet!

A nehéz felhőkből esőcseppek hulltak. A hold teljesen eltűnt. Zoller felkiáltott:

– Látod, Jokkó, ez lehetséges! De ha nem az Adrián, akkor: hol? A Csendes-óceánon?

Nevettünk.

Az ám, az lenne az élmény – eljutni az óceánokra!

– Majd meglátjuk – mondta Jokkó. – Rövidesen meglátjuk, merre vesszük irányunkat. A szél jó, hamar elérjük Lissát.

Az esőfüggönyön át is egyre közelebb láttuk Lissa szigetének magas sziklahátra épült világítótornyát, vagyis a toronylámpások fényét. Körbe forgott a fény, harminc másodperces időközökben tűnt fel, és vetette csóváját húsz kilométer távolságra.

Zoller visszament a kormányhoz, mi Jokkóval kettesben maradtunk őrhelyünkön.

– Tudod-e, miről ismert Lissa?

Alig láthattam barátom arcát, de sok színnel árnyalt hangja büszkén csengett:

– Mi itt mindnyájan tudjuk. Itt verte el Thegethoff az olasz flottát!

Igen, talán pontosan ezen a helyen süllyedt el az admirálisi hajó, melyet az olasz flottából Thegethoff elsőnek kinézett, és páncélos orrsarkantyús hajójával valósággal felöklelt.

A sűrűsödő eső egyre erősebb függönyt vont hajónk és a lissai világítótorony közé. Mögöttünk felcsattant Szevér éles, pattogó hangja:

– Hé, amott elöl, őrség! … Erősen figyelni! … Látás gyengül!… Ha kell, percenként öt másodperces jelzést a kézikürttel! … Szembejövő hajókra különösen ügyelj!… Ügye-e-el j!

A lissai fény, amikor egy vonalba kerültünk a világítótoronnyal, csak mint gyenge sugárka, fénypászma mutatkozott. Ebből is tudtuk, hogy elkerültük a veszedelmes Busi szigetet, a fókák tanyáját. Nem is olyan régen, alig néhány hete, erről a szigetről beszélt jó öreg tanárunk, Garády bácsi. Hogy sokat járt erre, sokat is írt ezekről az utakról, hogy látta a fókákat, de mindenekfölött látta – a csodálatos, emberi szemtől elrejtett busi szigeti kékbarlangot. Akkor, a nauticai természetrajzi órákon dehogyis sejtettem, hogy rövidesen, egy izgalmas éjszakán, a kékbarlangos, fókás sziget mellett visz el utam!

Mert bizony izgalmas volt az az éjszaka.

Erősödött a szél, zuhogott az eső. Magasodtak a hullámok, s hajónk döngve vágódott a vízre, amikor a hajóorr felemelkedett a hullámhegyen, és egy idő múlva – zúgva, sisteregve – rázuhant a következő hullámhegyre.

Előkerültek a viaszos köpönyegek, a „délnyugati” sapka, a gumicsizmák. Ugyanakkor Lau Laudon, morgások és tiltakozások között, a kojéba került. Úszott a fedélzet az esôtôkés a tengervíztől. Áztunk, mint az ürgék, és fáztunk, mint Shack-leton azon a bizonyos dél-sarki csónakúton. De a helyünkön kellett maradni. Kémlelve figyeltük az éjszakát, halljuk-e közeledő gőzös ködkürtjét, vitorlás hajó kézikürtjét. És percenként megráztuk, megforgattuk a kézikürt szerkezetét, hogy jelezzük az éjben: sóner közeledik, vigyázz!

– Hé, elöl, őrség, vigyázz! – hallottuk Szevér buzdító kiáltását. – Vi-i-igyázzzz!

Daniló bácsi is kijött a fülkéből. Egyáltalában mikor aludt vagy pihent Daniló bácsi? Ezt senki se tudta. Vagy a kabinon dolgozott, vagy a fedélzeten volt. És mindig jókedvűen, Ruganyosan, frissen.

Azon az éjszakán is többször előre jött, hogy megnézze, bírjuk-e erővel, idegekkel a figyelést.

Jokkóval bírtuk. Isten tengerésznek teremtette Jokkót. A legnehezebb munkát is vidáman végezte. Helyesebben: a hajón nem volt olyan feladat, amitől félt, húzódozott volna. Az árbocon, a köteleknél, a fedélzet bármelyik részén, kormánynál, hajóorrban, vízen és víz alatt Jokkó derűsen állt helyt. Elnézve a múltba, annyi tengerészarcon végigtekintve, úgy vélem: az ideális hajómatróz (a *matróz*, amire annyira vágynak a kapitányok Magellán óta mindmáig) az én drága, kérges kezű, gyerekszívű, olajos képű, dallamos beszédű cimborámban volt megtalálható.

A hirtelen lecsapó november végi viharban, ami ugyan nem mutatkozott bórának, hiszen esővel jött, de mégis kemény próbára tett hajót és embert, Jokkóval lestük, mit hoz velünk szembe a sors.

Teljes vitorlázattal haladtunk, ami ilyen esetben szabályellenes, hiszen a hajónak sűrű esőben, ködben, viharos időben óvatosan szabad csak haladnia, és könnyen kezelhetőén. Daniló bácsi ezúttal nem tartotta be a szabályokat. Nem reffeltünk, nem kurtítottunk se orr-, se nagy vitorlát.

– Mutassa meg a *Jadran*, mit tud! – lelkesedett Daniló bácsi. – Ha bírjátok, a hajó is bírja!

Bírtuk. Valami gyönyörű mámor ejtett rabul bennünket! A száguldás, a fenegyerekeskedés mámora. Lassan mindenki a fedélzetre jött. Senki sem akart a kojében maradni. Az olyan emberek, mint Gáspár Béla, Guzsik apó, ugyanúgy, mint Sottomarina, Gommó vagy Horváth Feri és Szevér, nevetve figyelték a hajó iramát. A pokoli sötétségben csak lámpáink némi világításában láttunk valamit. Néha az volt az érzésünk: no, most dől a hajó!

És mégis, nem akadt egy közülünk, hogy azt mondta volna: kapitány, ne kísértsük a bajt, a veszedelmet! … Egyedül Suttora bácsi, a kalóz, szorította jobban fogai között a szutykos pipát, és morgott egy-egy szót, félmondatot, amiből cápát, jelet, hajóroncsot, megölt embert, Petőfit, kínai mágust lehetett érteni. De ki törődött Suttora aggályaival, amikor úgy száguldott a sóner, mint valamikor a nagy hírű teaklipper: teljes vitorlázattal, még a kapitány ingét is kifeszítve, hogy ha szakad, akkor szakadjon! Felül a sűrű eső, alul a tenger -mindenütt, mindenhol víz és víz!

Ha bírjátok, a hajó is bírja!

Még az uszkokok szigetéről s a kincsről is elfelejtkeztünk.

Ittunk a bolond száguldás poharából, és megrészegedtünk tőle. Ritkán fogja el az ilyesmi a tengerészt, de ha elfogja – a mámor utolsó csöppjét is üríteni akarja.

Lissa már messze volt, amikor – bizony, barátaim, mint a mesék váratlan csodája! – felbőgött a közelünkben egy hajó!

Felbőgött, és már hallottuk is gőzgépeinek zihálását, a hullámokból kiemelkedő csavarjának csattogó dübörgését.

Ugyanakkor felcsillantak a lámpák is – a kivilágított kereskedelmi gőzös teljes fényben!… Suttora megesküdött, hogy abban a pillanatban tudta: jön a cápa, és mindennek vége! Kár volt otthagyni a fiumei világítótornyot!…

A gőzös ott volt a közelünkben, alig kődobásnyira!

Hatalmas, öt-hatezer tonnás kereskedelmi hajó volt, megdőlve a hullámoktól, imbolygó óriás a vizek felett. Annyi idő után még most is látom különös formáját, amit az éjnek, a rossz látási lehetőségeknek, az esőfüggönynek s a hajó lámpáinak lehetett köszönni. Olyan volt így, itt-amott megvilágítva, néhol élesen, néhol megtörten, máshol sehogy, mint valami furcsa hajótorzó. Egy különös hajó, amit csak a lázálom talál ki. Holott igazi hajó volt, nagy és magas felépítésű, büszke kolosszus.

Nemcsak Suttora, de Jokkó és én is, majd később mindnyájan tudtuk, hogy végünk van. Egy villanás az agyban, és előttünk a való: ebből menekülni nem lehet! Ott magasodott előttünk a gőzös, s mi, a hozzá képest csöppnyi *Jadran* tárt karok közé rohantunk!

Daniló bácsi hangja üvöltött a szél, az eső, a hullámok, a hullámokat hasító sóner és a dübörögve közelgő gőzös hangkáoszában:

– Vigyázz, a *Calabria!*

A veszedelem ellenére, egy villanás is elég volt kapitányunknak, hogy felismerje a hajót, az olasz *Calabriát*, amely csapatokat szállított azon a napon Zárába.

A figyelmeztetést követte a másik utasítás:

– A hajót szélnek!

Ha akadt remény a menekülésre, akkor ott, a luv-oldalon volt. Bárkivel fogadok: száz parancsnok közül ha kettő akad, aki így rendelkezik! Ilyen helyzetet felismerni – több mint zsenialitás! Isteni szikra kell ide, vakszerencse. Bele a szélbe, veszélyeztetni a mozgást azzal, hogy szélbe fordulunk, és elvesztjük a tempót, ráadásul alámenni a veszedelemnek, amelyik a szél felől, a luv-oldalról ront ránk! Pedig csak itt, egyedül itt volt az a bizonyos rés … ha volt.

És volt.

Szevér és Feri balra küllözte a kormányt, a *Jadran* még inkább megdőlt, fedélzetét elborította a hullám. Ugyanakkor a *Calabria* a széltől *nyomva* – szél felőli oldalunkra *csúszott.* Vitorlázatunk farésze, a gaffok és bumok, mint a cséphadarók, verték a gőzös

oldalát! És itt is szerencsénk akadt. A *Calabria* az elrohanás pillanataiban nem *felénk* dőlt, de ellenkezőleg: a nekünk igen megfelelő li-oldalra.

Annyit tudok, hogy behunytam a szememet. Nem, nem akartam látni végső pusztulásunkat. Előttem is megjelent a cápa, a tátott száj, a kékcápa szörnyű fogsora.

Felettünk bőgött a *Calabria* ködkürtje, és mellettünk zúgott a hajócsavar.

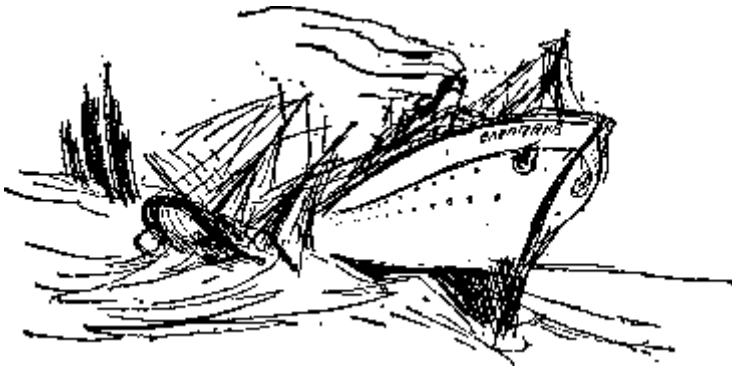
Egyre távolabb, távolabb bőgött a kürt, és zúgott a csavar.

Egyikünk se hitte, de hinnünk kellett: megmenekültünk!

– A mindenit! – nyögte Zoller, és a nyakamba borult. Élünk?

Éltünk! A *Calabria* eltűnt az esőben, az éjben és a hullámok mögött.

Daniló bácsi hangja nyugodtan csengett:



– Legények, reffelni! Sebességet csökkentjük! Kormányállás: dél-délnyugat. Kijjebb a szabad vízre!

Mintha annyi se történt volna, hogy nekimegyünk egy cserebogárnak. Csodálatos, valóban csodálatos, hogy semminek nem történt baja. Se gaff, se bum nem törött, kötél sem szakadt. Holott úgy hittük még percekkel előbb: a sónerből egy szilánk sem marad!

Tovább vitorláztunk tehát, és szinte alig beszéltünk a *Calabria* gőzössel való találkozásunkról. Különösen nem Daniló bácsi előtt. Nem kellett nagy tudomány hozzá, hogy lássuk: ugyancsak szégyelli kalandunkat.

Csak Suttora dünnyögte szerte a fedélzeten, Palladával a vállán:

– Már a cápa torkában voltunk, fiúk, már szopogatta a lábunkat!

Reggelre elértük a „háromszöget”: a szél felőli oldalon hagytuk el Gazzát, a szél alattin Pelagosát. Gazzá után Lagosta tűnt el a reggeli napfényben.

Mert a komor éj után napfényes reggelre ébredt a tenger. És vele együtt mi is.

Most érkezett el arra az idő, hogy Ragusa felé kanyarodjunk. Ha nem, akkor megyünk tovább, és – talán Jokkónak lesz igaza?

A kojéban aludtuk az igazak álmát – valóban az igazakét a szörnyű éj után –, amikor csak rázzák a vállunkat. Gommó, a majomember, a kegyetlen ébresztő:

– Hé, moccók, te is, Jokkó, a fedélzetre! Az öreg hívat.

A fedélzeten a fő- (a kormány melletti) árbocnál együtt a kompánia. Előttük Daniló bácsi. Haditanács.

– Úgy hiszem, ideje, hogy újból elővegyük az uszkokok szigetének ügyét.

Sottomarina felhördült:

– Bizony így van, kapitány. Ideje, mert már azt hittük: füstbe ment a terv!

Daniló bácsi hunyorított:,

– Előbb megkérdezzük Suttorát, mit mondanak a jelek? Menjünk, ne menjünk?

Suttora kivette szájából a pipát, azután nagyot köpött a mellvéden keresztül a tengerbe, a vállán tekergő papagájt is eligazította.

– Mit mondanak a jelek, kapitány? Hát, őszintén szólva, a jelek nem biztatóak. Már az a

találkozás sem volt biztató a ronccsal, semmi esetre sem a cápával, főleg nem a *Calabria* gőzössel. Csak vigyorogjál, Sottomarina, meg te is, Gommó, olvasok én a jelekből. A kapitány kérdezett, és én feleltem. A fókáról nem is szóltam. Hátha mégis ember volt.

Daniló bácsi mosolygós arca most komoly volt. Komolyan is válaszolt.

– Igen, Suttora, kérdeztelek és feleltél. Köszönöm. Éppen azért, mert hajón vagyunk, ahol a hajózás felfedezése óta annyi babona gátolta a tengerész életét, tettem fel én is a kérdést. Valóban: babonás világunk „szabályai” szerint rossz előjelek között hajózunk. Hallottam, hogy a vadászok visszafordulnak, ha nyúl szalad át előttük vagy macska. Számunkra ilyen nyúl volt a *Morter* és meggyilkolt utasa.

Gáspár Béla közbeszólt:

– Nem vagyunk vénasszonyok, Daniló. Elismerek egyes „jeleket”, de túlzásba nem esünk, mert akkor inkább papok lennénk, mint tengerészek. Márpedig tengerészek vagyunk.

Mindenki bólogatott, még Suttora is.

– Kérdezett a kapitány, feleltem – bizonykodott a kalóz.

Kapitányunk nekitámaszkodott a kajütök falának:

– Helyes, értjük egymást. Barátaim, most felteszem a kérdést: követtek, ha továbbhaladunk, ha – csak kis mértékben is – de elhagyjuk az Adriát?

Csodálkozó arcok meredtek kapitányunkra. Jokkó oldalba bökött: na, látjátok, mit mondtam? … Sottomarina hangja derűsen csattant:

– Ha kell, Tahitiig is elmegyünk! Gáspár Béla már komolyabb volt.

– Túl az Adrián, Daniló? Mehetünk, de most már ideje volna tudni…

Daniló bácsi felemelte kezét:

– … hogy merre van a sziget, az uszkokok szigete. Nos, várjatok.

Ezzel belépett a kabinjába, majd rövidesen megint kijött. Kezében térképtekercset tartott. Az első, amit kivett a tekercsből, az a bizonyos „Mare Adriatico” volt, amit Sebenicóban megláttunk.

– Ez az a térkép, ami nyomra vezetett. A Gomilában vettem egy öreg tanártól. Itt van ez a hármas pont, nézzétek. Pelagosa, Gazzá, Lagosta, Amott a térkép szögletében egy név: Ronnach. Eszembe jutott, hogy több zengi kapitány ebből a családból származott, és az állítólagos kincs elrejtésénél több híres emberük jelen volt, így Possedariai Márton gróf, a kivégzett uszkok-vezér fia, de egy Ronnach is. Egyre inkább az volt az érzésem, hogy az öreg térkép annak a Ronnachnak, az utolsó zengi kapitánynak a tulajdona, aki a kincs élrejtői között szerepelt. Ő írta a térképre saját nevét – ez rövidesen nyilvánvaló lett előttem.

Daniló bácsi kis szünetet tartott. Felettünk száznyi sirály hófehér falka ja úszott el a levegőben. Vidáman csengett rikácsolásuk a napfényes reggelben.

Talán éppen Pelagosáról jöttek, és mentek Lagostának.

Kapitányunk folytatta:

– Honnan tudtam meg, hogy Ronnach kapitányé a térkép? Felkutattam a zengi levéltárakat. És akkor fény derült erre a két számra is.

Oda néztünk, ahová kapitányunk mutatott. A térkép alján, elfakulva, megkopva, de még láthatóan ezek a számok voltak olvashatók: „3-tól 5 nap.” Alatta ákombákom: „Olvasd a rejtett írást” … Néztük a számokat, a betűket, s egy szót sem értettünk az egészből.

Daniló bácsi jót nevetett rajtunk.

– Én ugyanígy voltam évekig. Semmit nem értettem, semmit nem tudtam. Mit jelentenek a számok, az a bizonyos „5 nap”, a „3”-tól és a „rejtett írás”? … És a „16 per 82”? … Az elsőt még csak megfejtettem: 1682 – valami fontos évszám. Nézzétek, ugyanaz a kéz írta, aki a Ronnach nevet. Meg kellett találnom a számok nyitját és a rejtett írást. Évek teltek, de megtaláltam!

Így nézhetett Kolumbusz a spanyol felségekre, hogy megtalálta Indiát, mint ahogy kapitányunk tekintett ránk.

A tokból egy még inkább megfakult, barna-sárga, tépett szélű, elvénhedt levelet vett elő.

– Ez az a bizonyos „rejtett írás”, barátaim. Ronnach, zengi kapitány önkezével írva! Nézzétek! … Elloptam a zengi irattárból, de ne vegye senki véteknek: csak én tudtam, hogy van, és csak én kerestem századok óta!

– Ugyancsak öreg papiros – dünnyögte Suttora. – Én már régen eldobtam volna …

Jokkó szeme csillogott. Úgy nézett Daniló bácsira, mint nézett talán innen nem messze, Lissánál azon a bizonyos napon az admirálisra Thegethoff tengerésznépe a *Ré di Italia* elsüllyesztése után. Horváth Feri nem állta meg, megszorította parancsnokunk karját:

– Lepipálta a tudósokat, Daniló bácsi!

– Nono! Azért csak ne nézd le a tudósokat. Az egész csak annyi, hogy magam is uszkok vagyok, azonfelül zengi, ráadásul tengerész, ami ebben az esetben igen fontos, és végül: konokul türelmes ember. Minden tengerésznek a szakmáján kívül van vesszőparipája, igaz-e, barátaim? Telik az időből, a magányból. Ki csillagász, ki asztalos, ki a „jelek” kutatója,· ki palackhajókat készít… Én az uszkokok múltját kutatom.

Mutatta a papír betűit:

– Figyeljétek csak, ezek a betűk olyan imbolygóak, ákombákomok, mint a térképen levő betűk. Ronnach írása. A szám 16 itt szerepel: – Ez a mondat, hogy „olvasd a rejtett írást”, kezdetben igen zavart. Egyre rejtjeles írást kerestem. Pedig nem jelentett mást, mint valóban azt, hogy ez a levél rejtve volt, valahol, valamerre. A párja most is rejtve van, nézzétek csak, mi olvasható itt ki…

Még Lau Laudon is közénk férkőzött, pedig alig volt ott hely, úgy zsúfolódtunk Daniló bácsi körül.

– Eléggé megkoptak, elmosódtak a betűk, de kivehetitek. Íme, a zengi uszkok nyelv modorában …

A levél Ronnach feleségének szólt, ilyesféleképpen:

Szerelmetes lelkem, Madaram. Jóemberem viszi e írást át a nagy Hegyeken, úgy lehet Egy év múltával ha elér hozzád és megtudod Sorsunk. A Három Szigeteken nem rejthettük el a Kincset, nagy Baj ez nekünk. Possedariai gróf Urunk rettenetesen Bánatos velünk mindegyütt, hogy Messzire gyüttünk én szerelmetes Lelkem. A Három Szigetektől Öt Napot hajóztunk és ott is találtunk Három Szigeteket. Itt érte bárkánkat a pusztulás, itt rejtettük el a Kincset. Vajh lássa hasznát az uszkok, ha rablónak tartják is Pápák, Császárok. Itt temettük el a grófot harmad magával, kiket a rettentő Sziklák összetörtek. Küldöm a földabroszt is őrizd e Levéllel együtt addig míg Találkozunk Vajh adná Kegyelmes Isten. E levéllel együtt íródik egy Mánk, Három Szigetek kicsinyén meglelitek, ha Békét hagy a Császár. Rajta a barlang útja, rejteke a szikla Rejti a főírást, nélküle nem Találtok semmit. E Sziklát megismerheted olyan mint Püspökünk ha Alszik az udvaron. Itt küldöm a Földabroszt őrizzed jól, rajta a Három Szigetek…

Daniló bácsi lassan, megfelelő hangsúllyal olvasta a levelet. Ki tudja, hányadszor akkor? Nem állítom, hogy mindent tudtunk a „Három Szigetekről”, de már kezdett derengeni a való. Daniló bácsi rámutatott az öreg „Mare Adriaticó”-n három kicsi foltra, amiről tudtunk, csak neve nem volt. Ki lett volna az a bolond, aki abban az időben, török, velencés, ragusai, zárai kalózhajók és fegyveres gályák idején magányos szigetekre települ. Ilyesféle gályák zavarhatták meg és űzték tovább a kincsrejtő uszkokokat a másik „Három Szigetek” felé.

– A „Három Szigetek” – mutatta Daniló bácsi – a mai Pelagosa, Gazzá, Lagosta. A levél elárulja azt is, hogy mi a „háromtól öt nap”. Természetesen a három szigettől az ötnapi út. Ismerve az uszkokok hajóit, azokat a bizonyos ön-süllyesztős fürge bárkákat, azt kellett számításba venni, mi lehetett a teljesítőképességük öt nap alatt. Erre a mai térkép adhatott feleletet. íme, nézzétek, ha mondjuk Pelagosáról indultak közepes szélben, hová juthattak el öt nap alatt -ugyancsak Három Szigetekhez.

– Lefelé vagy felfelé? – kérdezte Zoller, pontosan úgy, diákos buzgalommal, mintha S.

Amadé óráján lettünk volna.

– Itt, az albán partoknál vannak ilyen szigetek – mutatott a térképre Jokkó.

– Kapitány, ne kerteljünk, folytassa! – lihegte izgatottan Sottomarina.

– Vannak arra világítótornyok? – dünnyögte Suttora. Daniló bácsi ujja lassan megindult a térképen:

– Öt napra a szigetektől… Feltételezem, hogy közepes oldalszelük volt. Az írás szerint hajótörés történt. Az uszkokok jó hajósok, nem érte őket váratlanul a vihar. Ha mégis váratlanul, úgy az csak bóra lehetett. Tehát vagy későn őszszel, vagy kora tavasszal történt. Ilyenkor főleg a Karszt, a Kapella, a Velebit, a Lovcsen küldi a szelet. Tehát én úgy érzem: csak a nagy víz, a déli Adria hosszában hajóztak, keresve azt a helyet, ahol nyugodtan elrejthetik a kincset.

Dobogó szívvel, az élmény nagy hangulatában figyeltük Daniló bácsi barna ujját, mint csúszott a nagyméretű tengeri térképen egyre lefelé. Mindig a középen, mint ahogy talán Ronnachék haladtak, és mint mi is vitorlázunk egyre délnek.

Az északi szélesség 40°-án és a keleti hosszúság 19°-ának metszéspontjában megállt kapitányunk keze.

– Úgy hiszem, innen már alig néhány tengeri mérföld, barátaim, a cél! A másik Három Szigetek.

Az ujj igen kicsit a görög-albán partok felé lendült.

Itt van pontosan a „másik” „Három Szigetek” elrendeződésében, a régi Korfu, a mai Kerkira felett – Fano kicsi csoportja: Fano, Merlera, Nyugati Szamothraki.

– Itt kell a kincsnek lenni, barátaim. És itt, valamelyik szigeten, a „kicsin” találjuk meg a barlangot, s ha szerencsénk van, azt a bizonyos iratot, ami nélkül bajosan igazodunk el. Tehát – kell hogy megtaláljuk! A fiatalok erre kiválóak lesznek, de talán Lau Laudon is beválik.

Ezzel Daniló bácsi ránk, moccókra, és társunkra, a rajongó Jokkóra nézett.

Igen, felkutatjuk az iratot, ha addig élünk is! Határoztunk.

– Olyan, mint a zengi püspök, ha alszik – nevetett Horváth Feri. – De milyen volt 1682-ben a zengi püspök?

– Pontosan olyan, mint ma – adta meg a választ kapitányunk. – Tengerészek és papok minden időben egyformák!

… A második napon, hogy megtudtuk hová is megyünk, elértük az északi szélesség 42°-át és a keleti magasság 19°-át.

– Irány kelet-délkelet – adta az utasítást Gáspárnak parancsnokunk.

– Igenis, kelet-délkelet.

És délutánra kibontakozott előttünk a „másik Három Szigetek”, mint Ronnach zengi kapitányék is láthatták.

Elsőnek egy fekete csík tűnt fel a horizonton.

Mivel a térképet jó előre megnéztük, tudtuk, hogy a csík csak Fano lehet, vagy mint a régiek írják: Othoni szigete. A sziget legmagasabb része a tenger szintjétől 108 méter, és így a tiszta időben már 35 kilométerről megláttuk a kiemelkedő sziklatömeg tetejét.

Majd lassan kibontakozott jövetelünk irányában, a kormányfélen a távoli Szamothraki lapos hátsága és bal oldalunkon, ezúttal megint a li (lee)-oldalon Merlera dimbes-dombos, olajfás magaslatai.

A messzeségben, valószínűtlen távolságban, Epirus komor hegyei.

A hegyek alatt halad az albán-görög határ, de a szigetek – görög birtokok.

Ide jöttünk mi, a *Jadran* hajósai, hogy kapitányunkkal, 3 régi zengi uszkok rablók leszármazottjával, megkeressük azt a kincset, amit egy bajsejtelmes napon az üldözött Adria-kalózok kapitányai elástak.

Othoni, Merlera, Nyugati Szamothraki.

Mint a hajók a ködfoltos, párás, napfénytől csillogó vízen, úgy lebegtek előttünk a

látóhatáron a szigetek.

A legtöbben közülünk, mint Daniló bácsi, Gáspár Béla, Sottomarina, Guzsik apó, Suttora, Krantz és Gommó, azelőtt már többször elhajóztak a Fano-csoport mellett. De ki törődött akkor ezekkel a szigetekkel? Fano világítótornya steuer-bordon a Jón-tenger bejáratát, backbordon a Korfu-csatorna nyílását jelezte. Ennyit tudtak, és ennyit is illett tudni a szigetcsoportról.

Most azonban mást jelentett Fano: Daniló bácsinál egy álom megvalósulását, nekünk részvételt egy érdekes kalandban.

Ezért meredtünk előre, ki a kormányfelépítményről, ki a hajóorrból, ki az árbocok kötélhágcsóiról (természetesen Jokkóval és Zollerrel hármasban), és figyeltük a Három Szigeteket, amint egyre inkább láthatókká váltak.

Daniló bácsi többször felemelte távcsövét, hosszú ideig belenézett, majd lassan összenyomta a szerkezetet, és megelégedetten bólintott:

– Igen, barátaim, közeledünk …, közeledünk …

(Az előbb is felemlegetődött a „steuerbord”, az a bizonyos sokat hallott „kormányfél”. Hogyan lehet *oldal* összefüggésben a *kormánnyal*, amikor az köztudomásúlag a hajó végén, de ott is a *középen* található? De a kormány nem volt mindig kormány, hanem nagyméretű lapát, amelyet – az 1400-as években – a hajó jobb oldalán erősítettek meg, és azzal szabályozták az irányt. Ez volt a „steuerbord”, a kormányfél, és maradt továbbra is, mivel a tengerész tiszteli a hagyományokat – a jobb oldali mindmáig „kormányfél”.)

Közeledünk …, közeledünk …

Melyik az a bizonyos sziget, ahol a „Sziklát megismerheted olyan mint Püspökünk ha Alszik az udvaron”? Melyik lehet a „Három Szigetek kicsinye”?

– Nyilván nem Fano, nem Merlera, amit hívnak Erikusának is, és nem Szamothraki a szigetek „kicsinye”, mert hiszen ezek legalább öt-hat kilométer nagyságúak – mondta Feri, aki odakapaszkodott mellénk a kötéllétrára. – De hát ezt bízzuk Daniló bácsira, jobban tudja, hol kössünk majd ki. Ott lesz majd a baj, ha nem engednek kikötni!

– Nem engednek kikötni? – néztünk Ferire csodálkozva. – Ugyan miért nem, békés kereskedelmi hajó vagyunk.

Feri legyintett:

– Az előbb mondta Daniló bácsi, hogy csak most, ideérkezésünk idején, gondolt arra: az egész tengerszoros az olasz és az angol-francia flotta ellenőrzése alatt állt.

– Na és? Vége a háborúnak! – heveskedett Zoller.

– Vége, de a szigeteken erődök lehetnek …. esetleg még mindig tele katonákkal. Akkor pedig – fordulhatunk vissza!

Meghökkentünk. Lehetséges?

Daniló bácsi bólintott, amikor megemlítettük, mit mondott Feri.

– Lehetséges. Erre nem gondoltam. De hátha szerencsénk lesz? A tengerész sorsa nagyrészt azon múlik, van-e szerencséje vagy nincsen. És mi tengerészek vagyunk.

Odaszólt Gáspár Bélának:

– Irány Fano déli része alá, onnan dél-délnyugat Szamothraki keleti oldala.

És a *Jadran* egyszerre ünnepélyes lett. A danilói szabályok szerint ragyogó fehérre súroltuk a dekket. Kötélzet összerakva, karikába, tartókon, állványokon. Suttora elővette ritkán használt fésűjét, Sottomarina szakadt ujjasát cserélte ki, Szevér tiszti zubbonyt húzott, Guzsik apó levette a maszatos köténytt, Jokkó kátrány szappannal dörzsölte olajos arcát, zsíros haját, Feri hosszasan kefélte nautikusruháját! Ugyanezt tettük Zollerrel kettesben. Kalózos kopottságunkat igyekeztünk levakarni. Daniló bácsi sem maradt el tőlünk. Eddig még nem látott, bár nem új, de igen tiszta, négy aranystráfos kabátját vette fel. A négy aranystráf: a parancsnok jele. Mert lehet egy hajón akár három kapitányi rangban levő tiszt is, de parancsnok csak egy. Daniló bácsit négy aranystráf illette meg. A stráfok felett ott volt az

Elliot-hurok, a kis karika, ami a világ minden részén a fedélzeti, tehát a hajózó tiszt külső jele. Igen, a tengerészek a hagyományok hívei és ebben nemzetköziek. Az Elliot-kötés is ezt bizonyítja, vagyis a csukló felett, a karon hordott rangjelzés. Elliot kortársa volt Nelsonnak, sorhajókapitány. Amikor a dániai csatában ellőtték kézfejét, vitorlakötelet csavart a karjára, hogy elállítsa a vérzést, és – tovább vezényelt. E nagy emberi tett emlékére vezették be a tengerészeinél a karon hordott rangjelzést.

Igen, ünnepélyesek lettünk. Zoller jóvoltából Lau Laudon nyakörve is csillogott. Papagájunk, Pallada mintha tudta volna, hogy valami nagy út" végére érünk, nyugodtan álldogált a kabinok tetején, és különös módon csendben volt.

Fano alá értünk.

A hegy sárgás, kopár tetején a lemenő nap fénye csillogott. Ugyanakkor ^ világítótorony tükörüvegjei rőtvörösen verték vissza a nap búcsúszikráit.

– Suttora, nem vágyói oda? – intett óriásunk a torony felé.

A kalóz felmordult:

– Veled igen, de csak veled, Sottomarina, hogy legyen valaki, akivel értelmesen elbeszélgessek!

– Dél-délnyugat, Szamothraki keleti oldala – hangzott újból kapitányunk hangja.

Mint valami furcsa bálna háta, vagy inkább egy laposabb Cherso-sziget, úgy jött egyre közelebb Szamothraki szigete. Mögötte, nagy távolságban Korfu (Kerkira) meredek hegyei emelkedtek ki a tengerből.

Néha egy-egy meredek orrépítésű, széles hasú halászbárka keresztezte utunkat. Napégette görög halászok ültek a kormánynál, vagy húzták a hálót a fedélzetre. Halász is, hajó is halpikkelytől csillogott.

Gőzöst csak egyet láttunk, az is távolabb haladt, Szamothraki partjának közelében.

Daniló bácsi mintha megkönnyebbülten nézett volna körül a nyugodalmas tájon.

– Eddig nem ütköztünk aknába – mondta mosolyogva -,

de őrhajóba se. Ideje, hogy minden simán menjen –, évek óta várom ezt a pillanatot. Pontosan ezt, ezt a pillanatot!

Előremutatott.

Az egyébként nyugodt, szikár arcon most nyugtalanul vibráltak az erek, remegett a bőr. A lemenő nap fénye valósággal bronzba öltöztette kapitányunk alakját. Az aranygombos, stráfos egyenruha, a lakkellenzős tengerészsapka, bár kék volt, de a naptól vörösessé vált.

Talán így mutatott évszázadokkal ezelőtt ugyanitt előre egy jóval kisebb hajó fedélzetéről Ronnach vagy Possedariai gróf, a zengi kalózok vezére, hogy: amott van az a sziget, ahol végre partra szállnak!…

– Irány: kelet, pontosan kelet! – hangzott a kormányosnak adott utasítás.

Könnyű szél fodrozta a vizet. A nap eltűnt az Adria hullámaiban. És itt, előttünk, a Jón-tenger küszöbén, itt voltak a Három Szigetek.

Szamothraki és Merlera között a cél: alig egy kilométer körméretű – a Három Szigetek „kicsinye"!

Az uszkokok titkos szigete!

Mert hogy az volt, nem kétséges. Kincs vagy kincs nélkül, de az a sziget, ahol annak idején Ronnachék partra szálltak.

– Nézzétek csak, barátaim, nézzétek! – kiáltotta Daniló bácsi.

ívben kanyarodtunk a sziget felé.

Sötétedett. A kis sziget egészen közel volt már. Sziklasziget volt, néhol növényzet, olajfák, agavék, babérfák, de minden fa torzán, megfektetve a széltől, csámpásan, ferdén. És rengeteg kő, szikla, valójában – csak kő és csak szikla.

És – esküszöm, így igaz! – nem akadt egy ember a hajón, aki ne látta volna meg az egyik szikla formájában – a zengi püspököt, amint alszik, békésen szunnyad a vizek felett.

Az alkonyat tette, a sötétedés? A felfokozott fantázia? Daniló bácsi szavai?

Nem kétséges: az a szikla amott olyan volt, mintha egy reverendás óriás, elbillent fejjel, oldalt lecsüngő karokkal, kényelmesen hátradőlve támlás karosszékében, aludna.

– Nézzétek, ott van a püspök! – mutatta elragadtatva Daniló bácsi. – Igaz a levél, nem fantázia!

Suttora a fogai között sziszegte:

– Csak ne pap lenne, nem jó a pap. Pappal nem jó találkozni …

Gáspár Béla odaugrott Daniló bácsihoz, megragadta kezét:

– Daniló – kiáltotta–, éljen! Éljen a kapitányunk!

Volt ott kézszorítás, ölelgetés, vállveregetés és örömteli szavak özöne.

– Várjunk, még egy kicsit várjunk, hátha tévedünk – dadogta a kapitányunk.

Suttora bólogatott hozzá:

– Csak ne lenne ez a pap ..,- régi törvény: nem jó pappal találkozni…

Sottomarina nagyot kacagott:

– Szól mára kuvik, halljátok! Hát jegyezd meg, Suttora, lehet, hogy élő pappal nem jó találkozni – lehet. De kőből van, láthatod. Legalább negyven méter magas, legalább. Hát élő pap ez?!

Nagy volt a hangulat, nem kétséges.

Kivétel nélkül mindenki, még Lau Laudon is, partra akart szállni, de Daniló bácsi úgy döntött, hogy előbb körülvitorlázzuk a szigetet.

– Partraszállás csak reggel. Ha nincs kikötésre megfelelő hely, akkor minimális vitorlákkal igyekszünk megmaradni a sziget közelében.

Bizony nem akadt megfelelő öböl, de még védettebb partvonal sem, ahol a *Jadrant* lehorgonyozhattuk volna. A mélységmérő, alig száz-százötven méterre a parttól hatvan és nyolcvan méter mélységet jelzett, egyben köves feneket.

Így kapitányunk inkább úgy határozott, hogy a nyílt vízen maradunk, és csak reggel közelítjük meg a partot.

Igyekeztünk a Püspök-sziget (így kereszteltük el „magánhasználatra” a kis szigetet) közelében megmaradni. Kellemes, bár hűvös, de igen szelíd erejű szél vitte a lecsökkentett vitorlázatú sónert erre-arra. Valóban így: cél nélkül, erre-arra, hiszen a lényeg csak annyi volt – megmaradni a sziget, nos igen: a Püspök-sziget közelében.

Hej, hányszor, de hányszor álltunk oda a hajópalánkhoz, a hullámvédhez, hogy elnézve a szigetecskére, felsóhajtsunk:

– Vajon valóban ez az a sziget, ahol Ronnachék elrejtették a kincset, és megvan-e még a kincs?

Két évszázad nagy idő. Két évszázad alatt akadhatott jó néhány szerencsés ember, akit idehozott a sors, hogy fellelje a kincset. Az is lehet, hogy maguk Ronnachék – a levél elküldése, megírása után – vitték valamerre tovább a zengi rablók értékeit! Mindez megtörténhetett, és még sok minden másféle eset is.

A kojéban összedugtuk a fejünket Jokkóval. Én hitetlenkedtem, Zoller tétovázott, Jokkó esküdözött a kincsre.

– A kincs itt van – mondogatta Jokkó. – De az már más kérdés, hogy megtaláljuk-e. Ugyan a püspököt jól látni… és ő lenne az a szikla, amelyik rejti a másik írást, a tervrajzot.

Azt hiszem, ez lesz a nehéz, megtalálni az óriási szikla körül a tervrajzot.

Hajnalra erősödött a szél, és elűzött minket majdnem Mer-lera~ alá. Veszett hely tud ám lenni a Fano (Othoni)-szigetek vidéke. Itt szűkül össze a két part, az olasz és a balkáni partterület. Itt találkozik össze az Otranto-szorosból kiáramló Adriai-tenger a Jón-tengerrel. Az európai hidegebb légtömegek itt találkoznak a levantei melegebb légáramlatokkal. Ezért olyan csenevészek a Püspök-sziget fái, növényei. Akkor is szél dudorászik erre, amikor máshol mindössze szellő remeg.

A felkelő nap rávetette sugarait a Püspök-szigetre, amikor újból megközelítettük meredek partját.

Mindenki a fedélzetén volt, holott máskor ebben az időben csak azokat látni a sóneren, akik éppen szolgálatban vannak.

Néztük a szigetet és azt a bizonyos sziklát – és mintha – igen, mintha a szikla nem emlékeztetett volna a néhai zengi püspök úrra!

A szikla ezúttal szikla volt, minden különösebb forma nélkül.

– Ez a jó – dünnyögte Suttora –, így a jó, papokkal találkozni szerencsétlenség! …

Sottomarina dühöngött:

– Az eszed tokját, Suttora! Hát nem érted? Ha nincs pap, nincs kincs!…

Daniló bácsi azonban kiegyensúlyozott volt és jókedvű.

– Barátaim, tízezer az egyhez, hogy előttünk a keresett sziget.

A kora reggeli napfény mást is elárult, nemcsak azt, hogy most más a szikla formája. Több helyen az agavék, olaj- és babérfák védelmében – szürke kupolák látszottak.

Erődök!

Ágyúállások, gépfegyverfészkek, talán katonai szálláshelyek is.

Egy-két hónappal ezelőtt Fano fontos helye volt az egyesült olasz-angol-francia tengeri védelemnek.

Ha katonaság van rajta, fordulhatunk vissza!

Jokkó és Gommó felmászott az árbocokra egészen a szálingig (keresztrúdig), hogy belássanak a hatalmasan megnőtt tüskés agavék és fák mögé. Mivel mély a tenger a sziget mellett, közel merészkedtünk.

Semmi mozgást, semmi emberi életet nem lehetett tapasztalni.

Néhány vadgalamb rebbent fától fáig. Az egyik tengerbe nyúló lapos sziklán nagy csoport kormorán lebegtette szárnyait a nap felé. A sziklákon árnyak rebbentek: jókorára nőtt zöld és kék gyíkok surrantak tova. A hajó és a sziget között delfincsoport vágtatott el. Egyik hullámról a másikra ugrottak át, vidáman fújtattak, mint a szuszogó kövér ember. A közelünkben ténfergő Lau Laudont megint elfogta a támadás dühe. Egyedül Pallada viselkedett teljesen közömbösen: Suttora vállán szunyókált, és horkolt is.

A *Jadran* könnyedén surrant a Püspök-sziget partja mentén. Jokkó fentről leszólt:

– Kapitány, ember sehol!

Gommó ugyanígy: nem látni senkit, se halászt, se katonát.

Kréta és Szamothraki között füstcsíkok szálltak az ég felé. Arra gőzösök haladtak. De itt – mintha megállt volna az élet. A magános Püspök-szigeten a betonkúpok és néhány hálószárító oszlop hirdette, hogy emberek is szoktak ott tartózkodni.

– Hajót szélnek, vitorlákat le, horgonyt engedd!

Gáspár Béla belekapaszkodott a küllőkbe, és a *Jadran* szélbe fordult, hogy elveszítse sebességét, s megálljon. Mindenféle őrség nélkül ki-ki ott kapta el a munkát, ahol lehetett. Dübörgött a fedélzet a rohanó lábak zajától. A vitorlakarikák csörögtek, verődtek, ahogy csúsztak lefelé az árbocon. Szevér, Feri és Suttora állt a horgonynál. Vártak az intésre. Daniló bácsi maga kezelte a mérőónt.

Még mindig túl mély a víz, távol a fenék …

– Rajta, dobjad! engedheted!

És a horgony, a *Jadran* horgonya zörögve, csattogva hullt le a parti vízbe. Talán pontosan ott, ahol 1682-ben a zengiek bárkáját összetörték a „rettentő” sziklák, és ahol Possedariai, a legendás uszkok gróf fia két társával együtt végsorsra jutott. Mert itt is, mint a Püspök-szigeten körös-körül, alig akadt szabad hely. Mindenütt szikla szikla mellett. Akit ideűz a sors a nagy viharok idején, az hetekig, esetleg hónapokig maradhat a sziklák védelmében. Talán a katonák is ezért hagyták el sietve itteni állásaikat, mert elég lehetett éveken át lesni, mikor szabadulhatnak erről a rideg helyről.

Daniló bácsi kiadta a parancsot. A hajót állandóan menetkész állapotban kell tartani, részben az elégtelen kikötési hely miatt, részben, mert idegen területen vagyunk – mindenféle engedély, bejelentés nélkül. Ha bármi adódik, síppal adjanak jelzést. A parancsnokságot Szevér veszi át, Ferivel együtt. A partra szállók között van: Gáspár Béla mint Haditengerész, katonai szakértő, Sottomarina mint az erő képviselője, Jokkó, a két mocco mint kutatók, és mint főkutató: Lau Laudon.

Kétszer fordult a kis gigg, a *Jadran* bocija és a „partra szálló csoport” a Püspök-szigeten állt. Akkor már egy hétnél is több ideje, hogy nem jártunk szárazföldön. Zollerrel összenevettünk: a sziget pontosan úgy imbolygott a lábunk alatt, mint a hajó, csak az volt a különös, hogy amikor ellensúlyozni akartuk az ingást, a sziklák mégse mozdultak. Ugyanakkor különös émelygést éreztünk. A fák, a tüskés agavék felemelkedtek, majd megint lebillentek. Ez volt a – szárazföldi betegség! Mert van ám ez is, az a bizonyos labirintszerv akkor is megbokrosodik, ha partra száll a tengerész.

– Az első feladat – szólt kapitányunk –, átkutatni a nagy szikla környékét, hátha nyomára jutunk a tervrajznak.

Elindultunk. Lau Laudon csaholva rohant a fák között, és megugatta a felrebbenő galambokat, rettenve eltűnő gyíkokat.

Négy kisebb betonerődöt számoltunk meg a szigeten és egy földbe mélyített, lemeztetős épületfélét. Az erődöket alig néhány napja hagyhatták el: a lábak nyoma, az eldobott konzervdobozok ételmaradványa még friss volt. Néhány eldobott töltény, zubbonygomb, cigarettavégek, no meg a konzervdobozok arról árulkodtak, hogy angol katonák, vagyis inkább haditengerészek őrködtek legutoljára a szoros bejáratában.

Ágyú, gépfegyver sehol. Mindössze egy rövid karabélyt talált Gáspár Béla az épület fala mellett. Sottomarina görbe szárú angol csibukot emelt fel a homokból.

– Jó lesz annak a vén kuviknak – intett a hajó felé. – Úgyis olyan szutykos az övé, nem lehet megmaradni mellette! De mit jelent, ha az ember pipát talál? Fogadok, hogy Suttora erre is megfelel majd.

A nagy szikla alá értünk. Tüskés növények, bozótok fogták körül. Most a leghalványabban sem emlékeztetett a szikla egy alvó püspökre. Mögötte magaslat emelkedett: sárga, napégette, szélfútta sziklavadon.

Hol lehet itt a rejtek, a tervrajz, s hol a barlang?

Daniló bácsi figyelmesen vizsgálta a terepet.

Zoller nyugtalankodott:

– Tessék mondani, hol lehet az a főírás, amit a szikla rejt?

Daniló bácsi elmosolyodott, nem szólt. Az ő gondja pontosan ugyanez volt.

Hol lehet a főírás, ami nélkül a barlang nem található meg?…

Lau Laudon összevissza szaladgált, szimatolt, a földhöz nyomta az orrát, fújt, kapart.

Kapitányunk a kutyát nézte, mi is. De hogyan találhat meg egy kutya kétszáz évnél idősebb nyomot? Ilyen csoda még nem történt. Nyilván nem is történhet meg.

– Na, fiúk, barátaim, itt állunk a nagy kérdés előtt: hol lehet a másik írás? – vakarta meg feje búbját Daniló bácsi.

Sottomarina elkeseredetten meredt a parancsnokra:

– Beletelne egy évbe, míg felásnánk itt mindent, hogy megleljük!

Jokkó, Zoller és én, megkíséreltük, hogy bejussunk a bozótba, és azon keresztül közelebb kerüljünk a sziklához. Tépett, szúrt, vágott a rengeteg tüskés gledícsia, agavé, olajbozót, eleagnus. A közöttünk préselődő kutya állandóan nyöszörgött. Hol a talpából, hol az oldalából szedtük ki a tüskéket.

– Legalább megtalálnánk a sírokat – szólt lehangoltan Daniló bácsi –, hogy igazolódjunk. Ha itt történt a hajótörés, akkor itt is temették el a grófot és két társát.

De a síroknak sem volt semmi nyoma. Az idő, a sok szél, eső, vihar és orkán, ami azóta erre elvonulhatott, a földdel egyszintűvé tette azokat a hantokat, amiket Ronnachék emeltek társaik hamvai felett.

Végül feladtuk a szikla körüli kutatgatást, és nekiláttunk a barlang megtalálásának.

– Nem gondoltam volna, hogy ilyen nehéz kincset találni, amikor már a helyszínen vagyunk – nyögte lihegve Sottomarina. – Mert igaz-e, ott vagyunk, ahol a régi zengiek jártak?

Daniló bácsi komoran bólongatott:

– Igen … , azt hiszem … nyilván ott vagyunk – azt hiszem …

Mindez igen bizonytalanul hangzott. Többször ő is, mi is felnéztünk a nagy sziklára. Különböző helyzetekből ugyanazt mutatta: nem hasonlított alvó püspökhöz! Ez is lehangolta kis társaságunkat.

Időnként a hajó felé néztünk.

A *Jadran* ott himbálódzott a part közelében. Sudár két árboca merészen szökött az ég felé. Fehér teste ragyogott a nap éles fényében.

De szép is volt így ez a hajó, és de jó is volt arra gondolni, hogy nem vagyunk hajótöröttek, akik erre a szörnyű, tüskés és köves szigetre vannak száműzve.

A fedélzetről időnként egy-egy kar intett felénk: megtaláltátok már? …

Nem találtuk.

Se az írást, se a barlangot.

Azaz: barlangot találtunk többet is, de azok inkább mélyedések, odúk voltak, semmint szabályos, mélybe vezető, amolyan igazi, kincsrejtő barlangok. Az emelkedésen sehol egy akna, sehol egy nyílás. Megálltunk, dobogtunk, figyeltünk. Sehonnan sem hangzott fel tompa visszhang, ami jelezte volna a mélyből, hogy alagút vagy barlang lenne ott.

Régen elmúlt már dél, amikor egy helyen Lau Laudon eltűnt a sziklák között. Szabályos lábnyomok vezettek arra. Az olajbozót mögött sötétség tátongott. Alig néhány méterre a tengerparttól, közvetlenül a domb és félig-meddig a szikla alatt akadtunk erre a barlangra. Mert az volt – barlang! Lau ugatását tompán verték vissza a sziklák.

Ahogy félretoltuk a bozótot, villanó surranással denevérek szálltak el felettünk. Ez jó jel volt, nem tagadom: úgy tudtuk, hogy a kincsesbarlangokban denevérek tanyáznak! Daniló bácsi is felfrissült:

– Megtaláltuk?

Mindössze a sok lábnyom zavarta a bizakodást és az, hogy a barlang – telis-tele volt ládákkal!

Gáspár Béla egy pillanat alatt megállapította, mit rejtenek a ládák:

– Ekrazit töltetek! Vigyázzatok! Egyiktek se nyúlion a ládákhoz! Sottomarina, dobd el kint a cigarettádat!

A volt torpedómester körülnézett a barlangban, és megállapította, hogy egyes ládákhoz vezetékek visznek.

– Nagyon ügyeljetek – aggodalmaskodott Gáspár. – A legcsekélyebb meggondolatlan lépés, máris a levegőben vagyunk! Ismerem az ilyesfélét. Cattarónál ilyen töltetekkel robbantottuk fel tavaly a Boccafalsa záróbarlangját. Ennek a tizede is elég volt, hogy eltüntessük!

Legalább negyven láda ekrazitot halmoztak fel a barlangban.

Sajnos, azt is láttuk, hogy itt bajosan rejtették el Ronnachék a kincset. Semerre se vezetett

nyílás tovább a hegyecske alá.

– Igaza van a levélnek, „a szikla Rejti a főírást, nélküle nem Találtok semmit” – idézte Daniló bácsi a zengi kapitány régies sorait. – De ha nem találunk, akkor, barátaim, felsültünk!

Sottomarina rámeredt az ekrazitos ládákra:

– Inkább kelyheket rejtenétek, mint lőszert, fene a gazdátokat!

Odakint a nap fényén éreztük, milyen nyirkos hideg is volt a sziklaüregben.

– Nem lennék remete! – vacogott az én kövér társam könnyű matrózingében.

Újból visszamásztunk a szikla alá. Amikor a hajóról felfedeztek minket, Suttora a szócsövet emelte szájához:

– Hé, mi van a barlanggal?! Sottomarina kieresztette hangját:

– Barlang van, kincs sehol!

Jokkóval és Zollerrel elkalandoztunk. Egy helyen, homok-turzáson, különös alakú csigákat találtunk. A homokturzás nem lehetett nagyobb húsz négyzetméternél, de tömve volt fekete-barna és barna-fehér csíkozású, öklömnyi csigákkal. Ezekből szedtünk többet, hogy valami emlék legyen a Püspök-szigetről, ha már kincset nem találunk. Odakerülnek a többi „zsákmány” mellé a hajóládába. Mondanom se kell, a hajóláda (minden tengerész szeme fényel már rejtett mélyében egyet s mást. A matrózzsákból áttettük értékeinket Guzsik apó műremekébe. Őriztem már akkor többek között egy foszforvilágítású Bézard-iránytűt, különböző hajóstársaságok zubbonygombjait, hajófényképeket, amiket Zamboni mesternél lehetett vásárolni Fiúmében, sapkaszalagokat, továbbá volt már egy kínai legyezőm is, egy valódi szőrös kókuszdióm, paradicsommadár dísztolla, több térkép, Jokkótól kapott palackhajó (amit még az induláskor kaptam tőle), és volt, erről még nem is szóltam, egy tritoncsigám – Anton úr ajándéka. A búcsú napján adta át.

– A *Zrínyin* hoztam, fiam, a Sárga-tengerről, őrizzed meg, és ha kezedbe veszed, jusson eszedben az a korvetta, amelyiken én szolgáltam!

Hát mind e zsákmány közé gyűjtöttük a Püspök-sziget homokfövenyén a tarka, zebracsíkozású csigákat. Akkor már Jokkó is csüggedt volt.

– Nem lesz abból a kincsből semmi. Valami igen nagyot tévedett Daniló bácsi!

Zoller kedélyesen, kövéresen jót nevetett:

– A csuda tudja, miért, de én úgy érzem – nem tévedett! Nézzétek, most a szikla megint emberi alakot mutat!

Meglepődve hátrafordultunk. Nem volt még alkonyat, bár közel járt már hozzá az idő, de fellegek borították el az eget, sűrűn, vastagon, úgyhogy naplemente utáninak vélhette bárki a látványt.

És a szikla, akárcsak tegnap este, ezúttal is – az ülő püspökre kezdett emlékeztetni.

– Daniló bácsi! – kiáltottuk. – Daniló bácsi, ott a püspök!

Az árnyékok, a sötétedés kiformázta az alakot, és a szikla, amelyik napfényben nem Volt más, mint otromba kőtömeg, ezúttal újból Ronnach kapitány sorait idézte.

Mindenki megbűvölve nézte a látványt.

– Igen, igen – mosolygott Daniló bácsi –, nincs tévedés: ez az uszkokok szigete! Ma már nem folytathatjuk a keresést, rövidesen sötét lesz. A hajóval itt nem maradhatunk. A köves feneken szánt a horgony, védett hely semmi, a légsúlymérő már két nap óta esik. Váratlan időváltozásra számíthatunk. De bármi is lesz, holnap folytatjuk a kutatást. Barátaim, vissza a hajóra!

– Igen ám – mondta meghökkenve Jokkó –, de hová lett Lau?!

Lau Laudon sehol sem volt látható. Amikor a fövényre mentünk, velünk tartott, de rövidesen eltűnt mellőlünk. Fütyültünk, kiabáltunk, hívtuk, szólítottuk – s a kutya nem került elő! –

– Lau, Lau! Hol vagy?! – hangzott a szigeten, de még a hajóról is kiáltásunk.

Figyeltünk, füleltünk, de se a kutyát nem láttuk, se ugatását nem hallottuk.

A rejtélyek rejtélyével álltunk szemben. Hová tűnhetett el Lau? Suttora a hajóról lekiabált:

– Bármit is mondtok, elkapta valahol a cápa! Már a tengeren kinézte magának, nem emlékeztek?!

A barlang és az írás kutatása helyett most a kutya kereséséhez fogtunk. És ahogy nem tudtuk, hol lelhető a barlang vagy az írás, ugyanúgy nem tudtuk, merre lelhető meg hűséges négylábú barátunk.

Talán lehettünk a sziget hátán száz-százötven méterre a sziklától, amikor Jokkó éles füle neszt kapott el.

– Álljatok meg, figyeljetek! Megálltunk, figyeltünk.

Igen, mintha – messziről, nagyon messziről – kutyaugatást hallanánk!

– Onnan, távolról, a szigetről jön – mutatott Fano felé Zoller.

– Nem, nem onnan – rázta üstökét Jokkó. – Innen – a föld alól jön!

Azzal levetette magát a földre, és fülét a köves talajra szorította. Mi ugyanúgy. És valóban: a kutyaugatás a mélyből hangzott!

– A kutya a föld alatt van! – ordítottuk Daniló bácsiék felé.

És nem tettünk húsz lépést amikor felfedeztük azt a nyiladékot, amin keresztül Lau Laudon eltűnhetett a szemünk elől. Pontosan látszott a kutya nyoma, a csúszás helye és maga a nyiladék, ami nem volt más, mint egy megsüllyedt gödör.

A gödör mélyén akna látszott. Onnan hallottuk egyre inkább, ahogy tágítottuk a gödröt, Lau Laudon hangját. Két ásót hoztunk magunkkal, azzal bővítettük az aknát.

Sziklabarlangba levezető, úgynevezett kémény volt az akna, és már felülről láttuk, hogy elég mély. Annak is örültünk, hogy Lau Laudon nem szűkölt, nem nyöszörgött, mert ebből is sejtettük, hogy nem sérülhetett meg. Biztatásunkra vidám csaholás volt a válasz. Zoller elrobogott, és kötéllel tért vissza. Addigra Daniló bácsi, Gáspár Béla és Sottomarina is feljött a szigethátra. Sottomarina lámpást lóbált.

– Daniló bácsi, hátha itt leljük a kincset?! – lelkesedett Jokkó. – Akkor Launak köszönhetünk mindent!

– Csak szaporán, fiúk, szaporán – nyugtalankodott kapitányunk –, majd megtudjuk, mit rejt a nyílás.

Végre kiszélesítettük az aknát annyira, hogy elsőnek Jokkó belemászhatott.

– Elég mély – szólt vissza –, legalább tíz-tizenkét méter. Fogjátok jól a kötelet, azon leereszkedem. Majd felkiáltok, mit látni odalent.

Egy ideig láttuk, majd csak hallottuk, ahogy mászik lefelé. Olykor megrándult, megfeszült a kötél, de megtörtént az is, hogy egészen laza maradt.

De már hallottuk is Jokkót!

– Lent vagyok! Itt a kutya mellettem! Az utolsó öt méter teljesen meredek! A fiúk jöjjenek, és hozzák le a lámpát!

Lassan lejutottunk mindnyájan, még Sottomarina is, pedig őt valósággal húzni kellett lefelé, olyan szűk volt az akna.

Dohos, szörnyen nyirkos, pállott, rothadástól terhes levegő fogadott minket a barlang mélyén. Lau Laudon csak akkor nyugodott meg, amikor már végignyalta mindegyikünk kezét, karját.

A legjobb hajólámpát hozta el Sottomarina, de silányan világított: a fülledt levegő, vagyis inkább levegőtlenség alig táplálta a lángot.

Zöldes színű, néhol ezüstösen fénylő kövek borították a ^barlang alsó részét, míg az oldala – legalább így vettük ki a lámpa gyengülő fényében – sárgás, rózsaszínű, Összevissza repedezett kövekből állt. A felülről betörő igen gyenge világosság a barlang közepére kör alakú fényfoltot vetett.

Daniló bácsi lába alatt megcsörrent valami. Lehajolt, felemelte. Felkiáltott:

– Fiúk, nézzétek!

Rozsdás, időette, pókhálós, formáját majdnem elvesztett tőrt tartott a kezében.

– Középkori tőrforma, ismerem jól – remegett a kapitány hangja. – Úgy érzem, helyben vagyunk …. ez lehet az uszkokok barlangja!

Sottomarina magasra emelte a lámpát, hogy körülvilágítson, amennyire lehet.

Komor szikladarab terpeszkedett előttünk. Egyszeriben lúdbőrösek lettünk.

A szikla tövében csontváz feküdt! A koponya odább gurulva, a törzsrész úgy-ahogy együtt. Ruhafoszlányok is akadtak körülötte. Egynéhány paszománymaradvány, övcsat, zöldes, penészes, szétporló csizma. Nyilvánvalólag itt, oldalt fordulva, összegörnyedve érhette a halál. Talán lezuhant, mint ahogy Lau Laudon is így jutott ide?

– Talán az uszkok kalózok közül egyvalaki? – találgattuk.

– A csat, a csizma, a paszományok azt bizonyítják, hogy közülük való lehet – mondta Daniló bácsi. – Ilyesmit hordtak abban az időben a jobb módú hajósok. Ki tudja, miféle tragédia történt ezzel az emberrel?

Most Gáspár Béla kiáltott fel.

– Betűk, valami írás!

A barlang falán, alig egy méterre a csontváz felett, ha elmosódottan is, de mégis kivehetően, betűket lehetett látni. Sottomarina közelebb emelte a lámpát. Krétakővel vésett betűk voltak, olyan szögletesek, mint általában a gót betűiskola pergamenre írt formái. A hét első betűt világosan kivettük: RONNACH …

– A zengi kapitány neve – suttogta Daniló bácsi. – Barátaim, ehhez nem fér kétség!

Megbabonázva meredtünk hol a csontvázra, hol a betűkre. Talán maga Ronnach feküdt itt előttünk? Talán ő írta fel haláltusájában a nevét?

Daniló bácsi homlokáról gyöngyözött a verejték.

– A többi szót képtelen vagyok kivenni! Sottomarina, emeld közelebb a lámpát! így … nézzük csak – mintha jobb lenne … igen, ide tartsad.

A szívünk verését lehetett hallani ebben az alvilági csöndben. Rámeredtünk a falra, a betűszerű kaparásokra, amelyeket nyilvánvalólag igen remegő kézzel írt a sziklára az, aki itt örökítette meg vagy inkább hátrahagyta – utolsó üzenetét. Mert az volt, egy ember utolsó üzenete!

Daniló bácsi szívós türelemmel, a tengerész nyugalmával és biztonságával, a műkedvelő kutató-historikus elszántságával bontogatta ki az ákombákomokból, a megkopottságból, az elfakultságból a barlangfal titkát.

– Ez itten „i” és „g” betű … – következtetett kapitányunk. – Nézzétek, Gáspár, ti sem láthatjátok másnak, mint „ő” betűnek, a mellette levőt „r” betűnek . . . Rakjuk csak össze: „őriz” – nem lehet más, mint „őrizte” … Emez pedig: „láiig” – halálig … No, nézzük csak most sorjában.

És lassan, betűről betűre mutatva, olvasta Daniló bácsi:

– Ronnach halálig őrizte … Hopp, megvan: a „kincset”!… Látjátok, itt van a „cs”, és mellette az „et” betűk! Tehát igen: kincset! Pontosan: „Ronnach halálig őrizte (a) kincset.” És ha így van, barátaim, akkor ezek a tetemmaradványok a zengi kapitány emlékét hirdetik. Holnap tisztességgel elföldeljük. Mint ahogy holnap folytatjuk a kutatást is.. Ha „őrizte” a kincset, akkor a kincs itt van valahol! Meg kell lelnünk. Több lámpást hozunk, hogy jobban lássunk, rendszeresen felássuk azokat a részeket, ahol föld van, és elmozdítunk minden követ, amelyik mozdítható. Most pedig induljunk, mert nyugtalan vagyok a hajó miatt. Amit mára tudni akartunk, megtudtuk: hogy pontosan ez az uszkokok szigete, és hogy ez a barlang rejti az eldugott kincset. De arra már nehezen kapunk választ, mi történt, hogy Ronnach kapitány itt lelte halálát? Ez is egy újabb adat az uszkok históriához.

Mondanom se kell, igen nagy nehézségek között jutottunk vissza a felszínre. Különösen Sottomarinát cibáltuk sok gonddal keresztül a nyíláson – az alvilágból a levegőre. Mert amikor végre fent voltunk, valóban úgy éreztük: az alvilágban jártunk. Tüdőnkre ült az áporodottság, szemünk káprázott, testünk remegett – ó, nem a megerőltetéstől, hogy a kötélen felkapaszkodtunk! – a barlang és a csontváz látványától. Én már akkor döntöttem: nem óhajtok többet leereszkedni, bármennyi kincset ígérnek is! Zoller ugyanígy volt. Amikor felértünk, a fülembe súgta:

– Ha most egy kuvik elrikkantaná magát, összerogynék!

Lau Laudont Jokkó húzta fel. Hogy mennyire elege lehetett ennek az okos kutyának a barlangból és a csontvázból, az bizonyítja, alig ért fel Lau kötéllel a hasa alatt, visszanézett a nyílásra, és rohant, tüskön-bokron át, ki a tengerpartra!

A *Jadran* teljesen fel vitorlázva, felhúzott horgonnyal lebegett a vízen. Sötét volt már, de a fehér hajótest és a vitorlák élesen elváltak a komor víz felületéről. Égtek a hajó jelzőlámpái is, bal oldalon a piros, jobbon a zöld.

– Ahoj, *Jadran*, megyünk! – kiáltotta Daniló bácsi, amikor a partra értünk.

– Ahoj, kapitány, itt a *Jadran!* – jött meg a válasz. Szevér hangja volt.

Valósággal bámultak a hajón maradtak, amikor beszámoltunk a felfedezésről.

Suttora a következőkben zárta a beszámolót, de csak néhányunk számára:

– Az, hogy a kutya találta meg a barlangot, az nagyon jó. A kutya mindig jó jel, hűséget jelent. De a csontváz nem tetszik nekem, fiúk! Sottomarina most gúnyolódna, de mást nem mondhatok, csak azt: nem tetszik! Hiába vigyorogtok, kincskeresés közben pipát találni sem jó jel. Nem ám, az angyalát!

Ezzel igen nagy megelégedettséggel megtömte a talált pipát, és pöfékelni kezdett.

Különben, mint Daniló bácsi is megállapította, ideje volt, hogy a *Jadran* elszabaduljon a Püspök-sziget fenyegető sziklás közelségéből. Erősödő szél fütyörészett a kötelek között, és mint Szevérék mondták: a horgony szántott a köves fenéken.

– Mint az elmúlt éjjelen, ezúttal is lavírozunk ezen a vízen – adta ki kapitányunk az utasítást. – Ha a szél erősödik, reffelni. Reggel megint partra szállunk, folytatjuk a kutatást.

– De hát abból nem kérünk – gondoltuk Zollerrel, és ezt meg is mondtuk Jokkónak, amikor egyedül maradtunk az előárboc tövében rakott vitorlafészkünkben. Jokkó jót nevetett:

– Dehogynem jöttök! Napfény lesz, világosság.

– A csuda tudja – szégyenkezett kövér társunk –, idegesítenek a csontvázak …

Fény vetődött a vitorlákra. Mintha rakéta röppent volna a levegőbe, oly váratlanul lobbant fel a fény.

– Elöl hajó! – rikkantott Gommó, aki a horgony álláson ügyelt.

Reflektor pásztázta végig a sónert. Egy-két percig tartott mindössze, s a fény keskenyedett, majd összecsuklott. A hajó, mely felénk lövellte a fényt, lassan, kényelmesen, dohogó géppel, brummogó hajócsavarral haladt el a közelünkben.

– Katonai egység, alighanem őrhajó – hallottuk a kormánytól Gáspár Bélát, amint Daniló bácsinak jelentett. – Felépítményéből arra következtetek, hogy angol és a *Campbell* osztályba tartozó kisebb torpedóűző.

Egy idő után az őrhajó reflektora, a parancsnoki híd magasságából, újból felénk lövellt. Nem tovább, mint fél percig. Majd újból sötét lett. Komor felhők alatt, sötét vízen haladtunk tovább.

– Megállapította nevünket – nézett a sötétben elvesző hajó után Jokkó –, de azt már nem tartotta fontosnak, hogy megállítson.

Láttam, hogy Jokkó feláll, a hullámvédőhöz megy, és a szél irányába néz, vagyis arra, amerre az őrhajó haladt. Abban az irányban volt a sziget is.

Zoller már szuszogott, én félálomban voltam, amikor Jokkó visszajött. Zubbonyából áradt a hűvösség, ahogy mellém kuporodott.

Remegett a hangja, amikor suttogva szólt:

– Te, Andrea, kimegyek a partra! …

Először nem is értettem, mit mond. Álmosan, félálomba merülten kuporogtam Zoller mellett – és az események után rémeket látva.

– Az őrhajó egy ideig a szigetnél állt, majd eltávozott – folytatta Jokkó. – Azt is láttam, hogy a reflektorral világítják a sziklát, ami olyan, mint a püspök! Tudni akarom, mit műveltek! …

Felnéztem. A hangja elszánt volt. Arcát alig láttam.

– Amikor közeledünk a szigethez, elkötöm a gigget, és kievezek …

– Megőrültél! Sötét van . . .

– Majd kisüt a hold.

– A hullámzás összetöri a csónakot!

– Ha erős a hullám, nem megyek partra …

– Jokkó, ne tedd!

Zoller fészkelődött, nyögött. Csöndben maradtunk. Jokkó keze a tenyerembe simult.

Így csak hű barát tudja megszorítani embertársa kezét.

Többet egy szót nem szólt. Ott maradt mellettem, kéz a kézben, mint illő azokhoz, akik testvériséget fogadtak.

Nagy hibát követtem el. Talán a kimerültség, az izgalmas élmények okozták, már magam se tudom, de annyira összetört voltam, hogy elaludtam volna én egy vitorlarúdon is. És ezért elégedtem meg annyival, hogy azt mondtam: „Jokkó, ne tedd” … Holott ez semmit sem ért olyan elszánt, kemény akaratú legénynél, mint volt az én jó barátom. Akár a barátság kárára is, de szólnom kellett volna Szevérnek, Daniló bácsinak vagy Horváth Ferinek, a kormánynál álló Gáspár Bélának. De nem tettem meg. A kézszorítással – úgy éreztem – azt jelzi, hogy minden rendben van, nem megy, marad, lemond értelmetlen tervéről. Holott a kézszorítás szeretetének külső jele volt: meghatódás, hogy féltem, óvom őt.

Igen,· elaludtam, fáradtan, kimerülten, mint ahogy Zoller is elaludt.

Arra ébredtem, hogy rázzák a vállamat. Gommó hangját ismertem fel.

– Jokkó merre van?!

Feltápászkodtam, körülnéztem. Jokkó? Hol is lehet Jokkó?

– Hallod-e, őrségre kell mennetek. A kojében sincs Jokkó. Zoller is felébredt. Belegabalyodott a vitorlákba, morgott,

nyűgösködött.

– Éjfél elmúlt, Szevér átvette a szolgálatot… ti következtek … de Jokkó …

Gommó már ment volna, amikor észbe kaptam. A gigg!

Az ám – hiszen Jokkó azt mondta, hogy a giggel kimegy a szigetre.

Abban a pillanatban az álom úgy kiröppent a szememből, mintha sohase éreztem volna. Azóta se felejtettem el, most is érzem: abban a pillanatban tudtam, hogy barátomat többé az életben nem látom. Valami belém vágott, élesen, mint a kés az eleven húsba: a meleg, erős kézszorítás az utolsó emlék tőle!

Végigszaladtam a megdőlt hajón, a sötét fedélzeten. Lenéztem a kormányfél oldalán. Sejtelmem valóra vált: a gigg nem volt ott.

Szevérhez léptem. Horváth Ferivel a kormánynál álltak. Elmondtam, mi történt. Nincs a hajó mellett a gigg, tehát Jokkó kiment a szigetre.

Szevér dühöngött, káromkodott:

– Ha rájön az önfejűség, nem lehet vele bírni! Kiment a szigetre? Minek? Hát tehetünk mi valamit, ha megállt ott az őrhajó? …

A közelünkben Fano világítótornya pásztázta a tengert. Szevér és Feri úgy döntött, hogy a Püspök-szigetnek fordulunk.

– Lehet, hogy nem is tudott kikötni, erős a hullámverés.

Irányt változtatott a sóner. A vitorlák a kormányfélre kerültek. Néha felcsapott a víz a mellvéden keresztül is. Valóban, erős hullámverés lehetett a sziget sziklás partjain.

Nem törődtem a felcsapódó vízzel, a horgonyállásra mentem, és onnan néztem előre. Hogy meglássam a szigetet, és észrevegyem barátomat, akit talán már baj is érhetett. Nem szégyellem bevallani: torkomat sírás fojtogatta …

És ekkor történt az, ami az uszkokok szigetének és a csontvázas barlangnak vad romantikáját betetőzte, és ami kegyetlen, nyers erővel belevágott a tengeri éjszaka nyugalmába.

Először azt láttam, mintha világosság támadna a szigeten, és a Püspök-szikla mint óriási lámpa világítana. A következő pillanatokban a világosság szétterül, lángok csapódnak az ég felé, és a lángok elérnek a csillagokig!

Ezt követte az első dördülés!

Nem tudom, mennyire lehettünk a szigettől (a káosz miatt nem is tudtuk megállapítani később sem), de úgy éreztem, hogy a levegő eltűnik, majd egy erős kéz mellbe vág.

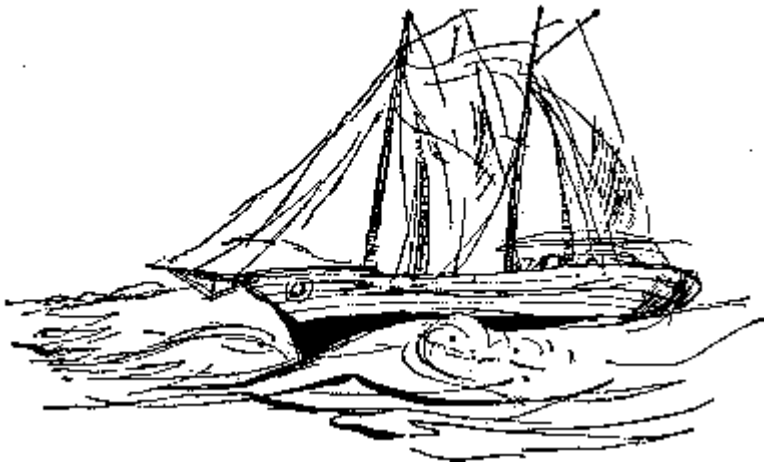
A *Jadran* oldalt billent, és a hullámok dübörögve szántották végig a fedélzetet.

Pillanatok múlva az előbbinél magasabb lángok csaptak az égnek, és a dördülés valósággal megsüketített. A légnyomás rávágott a vitorlákra, és a sóner újból megdőlt.

A Püspök-sziget felrobbant!

Mindenki a fedélzeten volt.

Rémülve néztek a sziget felé.



– Az öcsém! Ott van az öcsém! – kiáltotta kétségbeesetten Szevér.

Sűrű, fekete füst terült a szigetek közötti tengerrészre. Annyira sűrű, mint annak idején Fiume és Cherso között a mindent elborító köd.

A lőpor, az ekrazit nehéz, tüdőt, lélegzést elfojtó füstje borított be minket a hajóval együtt. És csönd volt, döbbenetes csönd.

– Felrobbant az ekrazit – mondta Gáspár Béla.

– Lehet, hogy felrobbantották – bólogatott Sottomarina.

– Mindennek vége – állt mellénk Daniló bácsi. – Úgy hiszem, a sziget eltűnt… De most nem ez a fontos, hanem az, hogy Jokkót meg kell találni, meg kell menteni!

Mi értünk elsőnek a sziget alá. Majd rövidesen motoros őr-bárkák, naszádok jöttek Fano és Kerkina kikötőiből.

A sziget valóban eltűnt!

Az előbukkanó hold, később a hajók reflektorai két kőkupacot világítottak meg: a kis Püspök-sziget elejét és végét, ami megmaradt, de a középen, ahol a szikla, a dombhát és a barlang volt, ott most a Jón-tenger hullámai söpörtek végig.

Ronnach valóban haláláig őrizte a kincset. Megőrizte örök időkre minden emberi szem elől!

Suttora úgy járt-kelt a fedélzeten, Palladával a vállán, mint aki mindent tudott már előre.

– Megmondtam, megmondtam – motyogta, mint az eszelős. – A jelek …

Kerestük Jokkót, de a többi hajó is kereste, mert hírül adtuk, hogy eltűnt egy emberünk. Fénypászmák kószáltak minden irányba, mert a tenger sok mindent feldobott a hátára. Fák gyökerestül, hatalmas ágak, bokrok úszkáltak a vízen. Deszkadarabok, ládák és ládamaradványok, épületgerendák, padok lebegtek égetten, kormosán a hullámokon.

– Hátha életben van Jokkó? – találgattuk. – Hátha megkapaszkodott valamibe, hátha megsebesült, és a csónak viszi valamerre? A csónakot kell, ha megmaradt, felfedezni!…

Daniló bácsi ezt kérte a hajóktól, és erre adott utasítást nekünk is.

– A kincs a kezünkben ·volt, elveszett, üsse kő! – mondta többször is. – De Jokkót meg kell találni, barátaim!

Egyedül a csónak került meg. A *Seriphos* nevű görög őrhajó halászta ki, és adta át a *Jadrannak.* Felfordultan, két hatalmas palánktöréssel, kiszakadt evezőpaddal került meg a kis gigg – Jokkó nélkül! Nagyszerű tengerész volt, fiúk, és nagyszerű barát! A kést, amit tőle kaptam, még mindig őrzöm, és őrizni fogom, mint Ronnach tette az uszkokok kincsével. Mindhalálig. A tengerészek ilyen emberek.

Szó alig hangzott a fedélzeten, amikor északnak fordult a *Jadran,* és Ragusának indultunk, hogy kirakjuk a terhet. Lau Laudon nyugtalanul kóválygott a fedélzeten, és várta, hogy

szólítsa a jól ismert hang: „Lau, hol vagy, Lau?” … De a hang nem szólította.

Daniló bácsi ott állt a kormánynál jóformán az egész út alatt. Neki is csak emléket jelentett, de nem célt, ez a fogalom: az uszkokok kincse. Előrenézett, mint a tengerek nagy vándorai, előre. Távoli célok, távoli kikötők felé.

– A zengi uszkokok nem pihentek, mi se pihenünk -mondta, tervezgette. – Ki tudja, hátha eljut még a *Jadran* a Csendes-óceánra is?! Tudom, Sottomarina, Szevér, Feri, Gáspár, barátaim mind, és te is, Suttora, egy ilyen útra aláírnátok a szerződést!

Sottomarina, az óriás, hatalmas öklével megtörülte a szemét.

– Kapitány, követjük, de az lenne az igazi, ha most Jokkó is itt volna közöttünk, és vele együtt kiáltanánk: Hurrá *Jadran!*

Kemény, nyolcas erősségű szél táncoltatta meg a sónert Brindisi és Valona között.

– A légsúlymérő erősen esik – jelentette Szevér Daniló bácsinak. – Bórát kapunk, vagy inkább boront: zöld a tenger és tiszta az ég!

És egyre hűlt a levegő. Vacogtunk. S jó volt arra gondolni; hogy van egy Csendes-óceán, ahol napfényben csillognak a korallszigetek pálmái. A pálmák és a lagúnák kék öblei.

Mert a tengerész már ilyen, fiúk. A jeges bórát is elviseli, ha eszébe jutnak az újabb élmények, kalandok, kikötők, emberek, szigetek, hajók, matrózok és kapitányok!

– Mindenki a vitorlákhoz! Kurtítunk! – bömbölt végig a fedélzeten Sottomarina hangja. – A szél erősödik!…

A messzeségből kibontakoztak a dalmát partok. Arra van valahol Ragusa, az ősi város, ahol még mindig erődítmény védi a kikötőt, és ahol partot akartunk érni. Oda igyekezett a *Jadran* – Jokkó és az uszkokok kincse nélkül.

És szívünkben élt a remény, hogy egy szép napon viszontlátjuk a Nauticát és azzal együtt Anton urat. Most már nemcsak ő tud nekünk mesélni a *Zrínyi* kalandjairól, hanem mi is elmondhatunk majd egynéhány kalandot – a legközelebbi élményekig!

Addig is, barátaim – mint Daniló bácsi mondja –, fel a keresztrúdig a három zászlót: „T D L”, jó utat mindenkinek!

KIS TENGERÉSZLEXIKON

ADMIRÁLIS: vagyis tengernagy, a haditengerészet legmagasabb rangú tisztje. A név nem az *admirábilis* (csodálatos) szóból származik, mint sokan hiszik, hanem az arab *amir-alma (emir-al-bahr)* elnevezésből, ami szó szerint annyit jelent: a tenger főnöke. Ki volt az első admirális, nem tudjuk, de azt igen, hogy kezdetben – az ezernégyszázas-ezerötszázas években – minden olyan *hajó-csoportvezetőt*, aki királyi megbízatással hajózott, admirálisnak hívtak. így jegyezték fel a régi írások Kolumbusz, Magellán, Drake nevét is. (Nézd meg még „Rangok” alatt is.)

ADRIAI-TENGER: A Földközi-tenger beltengere, Olaszország, Jugoszlávia és Albánia között. Kijárata délen az Otranto-szoros. Területe 132 000 négyzetkilométer, hosszúsága 920 kilométer. Legnagyobb szélessége 220 kilométer, átlagos mélysége 200 méter, legnagyobb mélysége 1645 méter. Régi nevei: Mare Saturnium, Mare Liburnicum, Mare Venetum. Az Adria dalmáciai partvidéke a világ leg-festőibb tájainak egyike. Délszláv neve: Jadran.

ALAIN GERBAULT (ALEN ZSERBÓL): francia tengerész és jachtos. 1921-ben teljesen egyedül, a *Fierecrest* nevű 8 tonnás kis kiles vitorláson vágott neki az Atlanti-óceánnak. Az út Cannes-ból, április 25-től szeptember 15-ig tartott, amikor is – rengeteg viszontagság után – a magányos vándor kikötött New York kikötőjében.

ANEROID BAROMÉTER: fémből készült légnyomásmérő. Lásd „Légnyomásmérő” címszó alatt.

ARBE: az úgynevezett dalmát szigetsor legészakibb szigete, ma már az ősi Rab néven. Az ásatások bebizonyították, hogy görög gyarmat volt még a X. században is, amikor már horvát telepek vették körül, megtartotta görög jellegét. A tenger felől közeledve Rab apró házaival, magasba nyúló templomtornyaival, a régi várfal különleges partvonalával igen megkapó látvány. Nemhiába kedvenc témája ma is a festőknek.

ASZTROLÁBIUM: a régi hajósok romantikus, ma már teljesen elavult csillagászati eszköze. A hajózásban a *szextáns*, a csillagászatban a *teodolit* pótolja az araboktól feltalált asztrolábiumot.

ATLANTI-ÓCEÁN: Európa, Amerika, Afrika és a két jegestenger között elterülő világtenger. Területe 106 millió négyzetkilométer. Legnagyobb mélysége a Puerto Rico-árok: 1919 méter. Főárama az Európa éghajlatára döntő hatású Golf-áram. Igen érdekes része az Atlanti-vonal mentén látható vulkánszigetek sora: a régi hajósok pihenőhelyei, az Azori, Ascension, Tristan és Chonha szigetek.

AZIMUT (az arab „as-samut” szóból): az égitestek irányolását az *Azimutmirror* műszerrel szögben fejezzük ki. Az *azimut* az a szög, amelyet a horizont síkjában kijelölt irány a délvonallal bezár.

AZORI MAXIMUM: ez a kifejezés gyakran szerepel a hajósoknak adott időjárás jelentésben, és nem más, mint az Azori-szigetek táján elhelyezkedett *állandó anticiklon.* Jelentékeny befolyása van Európa időjárására: az Adrián és a Földközi-tengeren át betörő *nyári hűvös és a téli meleg* levegő az Azori maximum eredménye. Mi az „anticiklon”? Légköri képződmény, amelyben a légnyomás nagyobb, mint a vele egy magasságban levő, környező levegőben. Mint valami hatalmas üstben, úgy helyezkedik el az Azori-szigetek térségében az anticiklon, ahol a szél az óramutató járásával megegyezően fúj, de időnként az üstből kiszabadul, és akkor elárasztja jótékony hatású, többnyire erős esőt hozó szeleivel Európát.

ÁLLÓKÖTÉLZET, FUTÓKÖTÉLZET: a vitorlás hajókon ez a kétféle jellegű kötélzet található. Olvasd el részletesebben „Kötélzet” címszó alatt.

ÁRAPÁLY: az égitestek tömegvonzása alapján jön létre. Földünkön a Hold és kisebb mértékben a Nap tömege okoz árapályt. Általánosságban minden tengeren naponta kétszer van dagály és kétszer apály.

ÁRBOC: a vitorlás hajó „gépezetállványa”, hiszen az árboctól függ a vitorlák teherbírása, ezzel együtt a hajó sebessége is. A régi hajózásban az árboc egy darab fából készült, és így teherbírása is erősen korlátozva volt. A holland hajóépítők vezették be a több (rendesen három) részből álló árbocszerkezetet, vagyis az összetett árbocot. Ez a kétségtelenül merész technikai újítás hatalmas lendületet adott a hajózásnak. A fregattok; korvetták, klipperek s a többi keresztrudas hajók új korszaka indult el az összetett árbocok segítségével. Ha több az árboc, a hajóorrtól számítva visszafelé megkülönböztetünk: előárbocot, főárbocot, középárbocot, hátsóárbocot, farárbocot. Három árboc esetén a „főárboc” a középső árboc. A több részből álló árboc felső, utolsó része a „sudár”, tehát a főárboc esetében – főárbocsudár. Az árboc legfelső vége, vagyis árboccsúcs: a „top”, „masttop”. A több részes árboc alsó tagja a .törzs”, középső része az „árbocderék”. Az árboc az „árboctő”-ben a „gallér”-hoz van rögzítve.

ÁRBOCALLÁS: Vagyis „tereb”, a több részből készített árbocokon a megfigyelőhely és egyben a vitorlakezelők pihenőhelye. Lásd „Árbockosár” alatt.

ÁRBOCKOSÁR: a régi hajósok megfigyelőhelye. Innen lehetett a legtávolabbra látni, és egyben a víz mélyére is, zátonyokat figyelve. Maga a „kosár” az árboc magasságán volt elhelyezve, formája valóban kosár volt. Idővel – a több részes árbocok bevezetésével – a kosárt kiszorította az árbocállás, a „tereb”, vagyis az árboctörzs keresztfájára elhelyezett padozat, a tengerészek nemzetközi nyelvén – „mars”. Kétféle tereb van: rácsos és tömör összeállítású. Árboc-kosár ma már főleg csak a bálnavadásznaszádokon és a sarkvidéket járó hajókon van használatban. De ott láthatjuk az óriásgőzösök árbocának középmagasságában is, mint olyan „emléket”, amelyre bármikor szükség lehet.

BAK: többféle van 1. *„kikötőbak”*, amelyhez a partnál a hajókat erősítik, 2. *„emelőbak”*, amellyel nehezebb tárgyakat (árboc–, csónakjavításnál) felemelnek, 3. *„kötélbak”*, amely a nagy vitorlásoknál, a „bikák” segítségével az álló– és mozgókötélzetet rögzíti, végül 4. *„horgonybak”*, amely a hajó horgonyait tartja, rögzíti. A „bak” a német „bock” szóból származik.

BAKAR: a hasonló nevű öbölben régi nevén Buccari városa. (Lásd „Buccari” alatt.)

BAL OLDALI ŐRSÉG, JOBB OLDALI ŐRSÉG: a régi korvettákon két részre volt osztva a legénység és a tisztikar, jobb és bal oldali csoportra. Eszerint is látták el a négyórás váltású hajószolgálatot. Ez a beosztás több hajóstársaság nagyvitorlásain még manapság is megtalálható.

BALLASZT: a hajó fenékközpontjában elhelyezett, az árboc és a vitorlák eldöntő hatását ellensúlyozó teher. Van *beépített ballaszt*, mint pl. a vassal, ólommal tömött *kii*, és van ezenkívül ún. „holtteher”, amit akkor vesznek fel a nagy tehervitorlások, ha üresen, áru nélkül kell nyílt tengerre kihajózniuk, s ott a felborulás veszélyének tennék ki magukat.

BARK: barkhajó, főleg háromárbocos tehervitorlás. Elő- és főárboca keresztrudas, míg hátsó árboca szlupvitorlázatú. A legelterjedtebb tehervitorlás. A háromárbocos barkók tonnatartalma 400-1200 tonna között váltakozik. A magyar kereskedelmi hajórajban (Fiume bejegyzéssel) annak idején 43 bark volt nyilvántartva. Közéjük tartozott a könyvben szereplő *Ragusa* bark is. A „bark” jelző több hajótípus nevénél szerepel. Ilyen a barkmattó, amelynek az előárboca keresztrudas, a fő- és tatárboca szlupvitorlázatú, továbbá bark-sóner, amelynek két árboca van, az első keresztrudas, míg a főárboc (ebben az esetben tatárboc) szlupvitorlázatú. De nemcsak háromárbocos, hanem négy– és ötárbocos óriási barkók is vannak, főleg a német, finn és szovjet kereskedelmi tengerészetben. Tonna-tartalmuk 2500-3500 tonna között váltakozik.

BARKANTIN: háromárbocos tehervitorlás. Előárboca keresztrudas, a főárboc és tatárboc szlupvitorlázatú. „Sónerbarknak” is hívják. Van négy– és ötárbocos barkantin, vagyis sónerbark is.

BATIMETRIKUS TÉRKÉP: a mélységmérések bebizonyították, hogy a tengerfenék

„tájai” ugyanolyan változatosak, mint a tengerszint feletti szárazföldeké. A tengerfeneken is vannak „szakadékok”, „völgyek”, „sivatagok”, sőt „hegyóriások” is. A korszerű hajózás nemcsak az égitestek után igazodik, de a tengerfenék alapján is. A nagy nehézségek árán készült mélységi (batimetrikus) térkép a láthatatlan mélység felett láthatóan irányítja, vezeti tovább óceániai útján a hajót. A batimetrikus térképeik úttörője Supan és Thoulet francia földrajztudósok. Az első batimetrikus térkép 1905-ben jelent meg. Mint a felszínen, a tenger mélyén is nevek különböztetik meg a „tájakat”.

BÁSTYAFEDÉLZET (a régi „schanze” vagy „Hüttendeck”): a valamikori fregattok és korvetták tatfelépítményét hívták így. Itt tartózkodott a parancsnok, a vezénylőtiszt, és innen irányított .minden nagyobb manővert.

BEAUFORT-FÉLE SZÉLSKÁLA: vagy szélfokozat, a szélerősség megjelölésére szolgál. Érdekes skála a műszer nélküli szélerősség becslésére, amit nemzetközileg elfogadtak. Tizenkét fokozat van. (Bővebben lásd „Szélskála” címszónál.)

BEHAJÓZNI: elég hibás műkifejezés, azt jelenti, hogy az indulásra kész hajóra, állandó szolgálattételre, felszáll, „behajózik” a tiszt, a legénység. Inkább tehát: hajóra szállás.

BIKA: a hajónak azok a szerelékrészei, amelyekhez a kötélzetet erősítjük. Olyan erősek ezek a kétágú hol fából, hol rézből, hol acélból készült akasztók, mint – a bikák! Innen a név.

BOG: nagyjából az, ami a csomó. De csak nagyjából, mert a bog lehet *hurok* is, mint pl. a „derékhurok”, „szorító hurok”, „sodort hurok”. A kötélműveleteknél igen sok „bog” van: árbocbog, halászbog, nyolcas bog, láncbog, kurtítóbog stb. A bog, vagyis bogozás: a kötél (zsineg) leszorító, rögzítő művelete. Ilyen rögzítés van az árbocra felhúzott, göngyölegben tartott jelzőzászlókon. Ez a „zászlóbog”.

BÓJA: a tengerfenékhez horgonnyal megerősített, vízen lebegő hordószerű úszó. Kétféle bója van: *jelzőbója* a zátonyok vagy jelzett hajóbejárók és hajóroncsok feltüntetésére, továbbá *kikötőbóják* a hajók lehorgonyzásához. A jelzőbóják legtöbbje éjjel fényt szór, nappal kongó hangot vagy sivító zajt ad.

BOJER: a holland belvizek és tengerpartok népszerű vitorlása. Valójában halászhajók, de sportcélokra is használják. Vitorlázata „szlup”. a hajótest igen széles, lomha, hullámálló. Különlegessége – a kajakokhoz is átvett – oldalballaszt, a lapátschwerl Bar a szél elleni luvolást nem bírja úgy, mint a jolleuszony, sok előnye van. Többek között az is, hogy nincs schwertszekrény, tehát több a kabinhely.

BÓKONY: így hívják a hajó bordáit. A bókonyok a hajó gerincéhez vannak erősítve, a hajó oldalfalát képező palánkok pedig a bókonyokhoz. Az erős gerinc, a kitűnő bordázat és az elsőrangú palánkozás adja meg az összes hajótípusnál azt az erőt, amivel a megépített vitorlás eléri a legnagyobb használati időt

BORA: száraz, hideg északkeleti szél, a téli monszunáramlás idején hatalmas erővel csap le a Földközi– és Fekete-tenger északi partjairól a tengerre. Előidézője: *nagy légnyomás* a szárazföldön, és *kicsi* a tengeren. Az Adria legfőbb télidejű szele, a magas Karszt és Velebit szülötte. Legszigorúbb alakja, helyi nyelven, a *boron.*

BRAZZERA: az Adria kétárbocos halászhajója. (Lás még a „Trabaccolo” címszó alatt.)

BRIGG: kétárbocos tehervitorlás. A brigg mindkét árboca keresztrudas.

BRIGANTIN: kétárbocos vitorlás hajó. Előárboca keresztrudas, míg a második árboc szlupvitorlázatú. Tehát ugyanaz a típus, mint a sóner-bark. A *brigantin* a kalóz, „briganti” névből származik.

BRIZ: az angol „breeze” szóból. Tengerészek és jachtosok az elég élénk, de nem viharos szelet értik a „briz”-en.

BUCCARI: ma Bakar, Fiume alatt, a Bakar-öbölben. Valamikor igen jelentős kikötő volt, kiváló hajóépítők lakták. A Frangepánok egykori uralmát egy várrom őrzi. Itt van a Quarnero (Kvarnero) egyik legnagyobb tonhalfogó telepe, a tonnára. Hajósaink Buccariban szerelték fel a *Jadran* sónert. Győrök Leó, a tengerész-festő is itt építette *Kurul* nevű kétkabinos vitorlását.

BUMRŰD (angolul: boom, németül „Bum”): az úgynevezett hosszvitorlák (szlup–, lugger-, marconi- és sónervitorlák) alsó feszítőrúdja.

Ehhez erősítik a vitorlát, és a rúd, a bumrúd belső tegét az árbochoz. Az óriásjachtok és sónerek bumrúdjának súlya több mázsa, kezelésüket a behúzókötéllel (boomshot) csak úgy lehet megvalósítani, ha a kötél valóságos csigaszerkezeten megy át. Kis vitorlásoknál a bumrúd tekerésével valósítjuk meg a reffelést, a kurtítást.

CAPSTAN: a nagy vitorlás hajók csörlőszerkezete. Az előárboc és a horgonyállás között található a „capstan”: derékig érő fatönk, amely a beléje akasztott rudak segítségével, függőleges tengelyen forgatható. A csörlő törzsére tekeredik a kötél. A capstan segítségével lehet a hajót a kikötőparthoz közelebb vontatni, szélcsendben a csónakon előbbre vitt és ledobott horgonnyal továbbhaladni, nehéz tárgyakat a tengerfenékről felhúzni, elakadt horgonyt kiemelni stb.

CAREY ANYÓ CSIRKÉJE: így hívják a hajósok a viharfecskét, a Procellaria pelagicát. Bár az Atlanti-óceán északi része a hazája, mégis ellátogat a Földközi-tengerre és az Adriára is. Valóban a tenger és a vihar az eleme: napokig röpköd pihenés nélkül, alig néhány centiméternyire a hullámok felett, üvöltő orkán közepette. Nyilván ez az oka, hogy e jámbor madarakhoz a tengerésznépség sok mondát, babonát fűz, köztük azt is, amit Suttora idéz felbukkanásukkal kapcsolatban. Carey anyó különben – így tartja a néphit – egy öreg, bolondos javasasszony, ki csirkéivel együtt örül a viharoknak.

CÁPA: a tenger híres ragadozóiból az Adriában két faj él: az alig félméteres *macskacápa,* amely igen gyakori a partok közelében, az öblökben, és a jóval ritkább, jövevénynek számító *emberevő cápa,* – mint amilyennel a *Jadran* utasai is találkoztak. A hagyomány úgy tartja, hogy az Adrián csak a Szuezi-csatorna megnyitása óta található emberevő cápa. A fiumei öbölben fogtak már 6–7 méter hosszú, 12–15 mázsa súlyú emberevő cápát is. Különös, hogy a tenger tigrisei nem mind elevenszülők, hanem bőrkeménységű cápapeték útján is szaporodnak, amelyeket az anyaállat 4–7 méteres mélységben tengeri növények közé rejt. Itt kelnek ki a kis cápák, kezdetben a szikzacskóból táplálkozva, néhány nap múlva már élő eleségre vadászva.

CHERSO: mai nevén Cres, hatalmas sziget az Adria kvarnerói részén. Már a kőkorszakban lakott hely volt, a görög időkben pedig Athén gyarmata. Ptodemaiosz Abszoruosznak, Plinius Crexának, Apolloniosz Brigeidának említi. Uralkodott felette Bizánc, Velence köztársaság, megszállták a franciák, az angolok, majd Ausztria és Olaszország. 1945 óta Jugoszlávia része. Híres szőlőtermő hely, hatalmas olajfaerdők borítják. A *Ragusa* utasai itt ismerkedtek meg a chersói típusok egyikével, Bojnakkal, a polipvadásszal.

„CLERMONT”: az első gőzzel hajtott, üzemképes hajó. Fulton építette 1806-ban, hossza 30 méter, vízkiszorítása 150 tonna volt. A lapátkerekes hajó 20 lóerős géppel haladt. (Lásd „Fulton” alatt is.)

CODE-ZÁSZLÓK: jelzőzászlók, nemzetközileg elfogadott jelzéseket lehet velük adni. Huszonhat betűzászlót használunk, egy piros-fehér csíkozású jelző– és válaszzászlót, valamint a piros-fehér színezésű pilot-zászlót. A jelzőzászlók segítségével hajók üzenetet válthatnak, bár a korszerű hajózás korában – a hajórádió révén – a code-zászlók szerepe erősen csökkent. A jelzőzászlókat a vitorlások, de a gőzösök és a hadihajók is az első árbocra, az ún. „felsőszáling” magasságáig húzzák fel. (Lásd még „Sáling” alatt is.)

COMMODORE (vagy kommodor): egyes haditengerészetekben sorhajókapitány és tengernagy közötti rang. A kereskedelmi tengerészetben az óriásgőzösök parancsnoka.

CSÁKLYA: horgas kampójú, több méter hosszú akaszkodó rúd, a vízbe esett tárgyak kiemelésére, csónakok, kisebb vitorlások parthoz igazításához. Valamikor, századokkal ezelőtt, a tengeri ütközetek idején nagy szerepe volt a csáklyának: a támadó hajó legénysége ezzel az eszközzel igyekezett belekapaszkodni az ellenfél hajójába, hogy azután az oldalvédeken átugorva, elfoglalja azt. Ezt hívták és hívják a hajó „megcsáklyázásának”.

CSARNAK: tengerészeti” műszavunk, az árbocmecevítő oldalköteleket értjük rajta. A csarnak (nemzetközi nevén „wante”, „halyards”) a keresztrudakig, így az „árbocállásig (terebig) is egyben kötéllétra, mert a fokokra osztott hágószálak ide vannak befűzve.

CSATORNÁK: tengerszorosok, mint pl. a Szuezi-csatoma, melynek hosszúsága 85 tengeri mérföld, szélessége 60-100 méter, mélysége 8-9 méter. A Panama-csatorna hosszúsága 53 teng. mérföld, a Liverpool-csatorna hosszúsága 52 teng. mérföld, a Korinthoszi-csatorna 3 és egynegyed tengeri mérföld.

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 10 540, a Cape Johnson-árok a Fülöp-szigeteknél 10 497 méter. Melléktengerei: Sárga-tenger, Japán-tenger, Bering-tenger, Kaliforniai-tenger. A „csendes” (ill. Pacifico) nevet Magellán adta, aki először hajózott keresztül a dél-amerikai Tűzföld csatornáin az Atlanti-óceánból a Pacific-óceánba, és azt csendesnek találta. Holott vannak ott is tizenkettes viharok, úgy bizony, „hurrikánok” és „tájfunok”!

CSIGA: a hajócsiga, nemzetközi nevén „blokk”, a kötélzet továbbítására vagy megfeszítéséhez szolgáló igen ősi hajóskészség. Vannak *gördítő csigák*, amelyeken keresztül például a vitorlákat felhúzzuk az árbocra, vannak olyanok, amelyek segítségével a *kötélzet* feszítését jobban elvégezhetjük. A csónakok vízre eresztését és kiemelését, terhek (zsákok, ládák) leeresztését csigasoros „emelőkarok”-kal oldják meg a vitorlás hajókon.

CSILLAGASZATI HAJÓZÁS: vagy óceáni hajózás a hajóvezetés magasiskolája. Mivel óriási távolságokon át halad a hajó, az eligazodás főleg a csillagok szerint történik. Akik az óceáni hajózásból oklevelet szereznek, azokat hívják „hosszújáratú kapitányoknak”.

CSOMÓ: vagyis tengeri csomó, a loggal mért kötélen jelzett távolság. E távolság befutása adja azt a megtett időt, amely alatt a hajó X távolságot lefut. (Lásd könyvben részletesen a *Klotildon* megtett út alatt és „Logg” címszónál.)

DANGUBÁZÁS: tengerészeti műszó – a hajó nyílt vízen való vesztegelését jelenti. Dangubázik a vitorlás, ha szélcsöndben áll, vagy a gőzös, ha elromlott a gépe.

DELFIN: a cetek rendjébe (Cetacea) és a fogascetek alrendjébe (Odo-toceti) tartozó emlős. Az összes tengerekben megtalálható a delfin, a görög mondák Arion-paripája. Ariont a kalózok a tengerbe dobták, de a delfinek a hátukra vették, és úgy vitték a korinthoszi lantost a Tainaron-fokig, ahol partra tették.) A régi korok hajósai a delfinben az embereik barátját, a hajótöröttek jótevőjét, az istenek hírnökét látták. Régi érmek, címerek, mesék, legendák szerint a delfin a „vizek királya”. A francia trónörökösök dauphin neve a delfin szóból származik. A mai hajós a tenger bohócának nevezi a hajók körül száguldozó egyik hullámról a másikra ugró, valóban mókás delfint.

„DÉLNYUGATI”: a világ különböző nyelvein, de egységesen így hívják a tengerészek a viaszosvászonból készült, elől-hátul lehajló viharföveget. A név érthetően a délnyugati szelet idézi, mert a legtöbb vihar, nagy eső „rohadt sarka” – délnyugat.

DÉLSZLÁV PARTVONAL: Rijekától (Fiumétől) Ulenijig (Dulcigno) 300 tengeri mérföld, de a sok öböllel, beszögeléssel 833 tengeri mérföldnek felel meg. Van 363 kikötője, 61 nagy és 540 kis szigete, 381 szirtszigete, scogliója (szkoljió).

DEVIÁCIÓ: eltérés, vagyis az iránytű (tájoló) eltérése a hajón levő vasanyag miatt. A terheléstől függően változik a vasanyag mennyisége, és így a tájoló eltérésének nagysága is a mágneses sark pontos irányából. Hogy ezt kiküszöböljük, fontos a hajó indulása előtt a deviáció kiegyenlítését (kompenzálását) elvégezni. Ez úgy történik, hogy a tájoló mágnestűjétől megfelelő távolságra mágneseket helyeznek el, és így kiküszöbölik az eltérést.

DINGHY (dingi): valójában ugyanaz, ami a gigg vagy a kutter, felvitorlázott mentőcsónak. De a *gigg* többnyire pányvarudas (árbocra ferdén elhelyezett) vitorlázatot hord, a *kutter* hasonlót és orrvitorlát is, a *dingi* szluprendszerű nagyvitorlát, de orrvitorlát nem. Az amerikai

tengerészet használta először a dingit.

DOKK: vagyis úszódokk, minden nagyobb kikötőben megtalálható, sérült hajók kiemelésére szolgáló építmény. Az úszódokkba általában azok a hajók kerülnek, amelyeket gyors javításuk miatt nem kell hajógyárba vontatni, vagy pedig azok, amelyeket már nem lehet bevontatni. Az úszódokk valójában óriási, vízen úszó szekrény, amely középrészén befogadja a javítandó hajót, oldalának légtartályaival pedig felemeli azt a víz színéig. A fiumei úszódokk 7000 tonnás hajók befogadására volt annak idején alkalmas. Az amszterdami Julianna-dokk 35 000, a leningrádi Bubnov-dokk 25 000 tonnás hajókat is kiemel. A dokkba vontatott hajókat támasztódúcokkal és kötelekkel erősítik a dokk falaihoz. Úszódokkon kívül vannak javító– vagy szárazdokkok: hatalmas betonszekrények, amelyek úgy működnek, hogy a sérült hajót bevontatják, a kapufalat lezárják, a vizet pedig kiszivattyúzzák belőlük, és a hajót ugyanúgy rögzítik, mint az úszódokknál.

DRAKE: Sir Francis (1540-96), híres angol kalóz és admirális. Magellán útja után, hatvan évvel később, másodiknak hajózta körül a Földet. 1588-ban, az angol partoknál, Drake flottája és az egyre fokozódó szélvihar verte szét a spanyol „győzhetetlen” Armadát.

DREADNOUGHT: annyi, mint „rettenthetetlen”, az *első* világháborúban használt sorhajótípus. Közismert nevét az 1906-ban vízre bocsátott, akkor a világ legnagyobb csatahajójának számító 19 000 tonnás angol *Dreadnought* után kapta. Bubnov orosz hajóépítő már 1908-ban ennél nagyobb, 24 000 tonnás *(Poltava, Szevasztopol)* sorhajókat tervezett. Azóta a korszerű sorhajók vízkiszorítása felment 60 000 tonnára is, és teljesen mások, mint a régi dreadnoughtok voltak. (Lásd még „Sorhajó” és „Viribus Unitis” alatt is.)

DUBROVNIK: Ragusa városának mai és egyben ősi délszláv neve. (Lásd „Ragusa” név alatt is.)

DUGGATÁS: a hajópalánkok hézagainak tömítését jelenti. Egyike a leggyakoribb hajójavítási műveleteknek. Nincs az a fából épült kereskedelmi vitorlás, amelyiket egy-egy nagyobb tengeri út után duggatni ne kellene.

DZSUNKA: ősi kínai vitorláshajó-típus. Folyón, tengeren (főleg parti hajózásban) még ma is használják. Leginkább kétárbocos, igen magas oldalfalú hajók. (Van 5 árbocú dzsunka is.) Építésük erősen emlékeztet az európai tengerészet valamikori koggéjaira, a késő középkor e hajótípusára. Az igazi dzsunkák vitorlázata fonott gyékényanyagból készül, kötélzetük sodrott háncsból. Vannak 800 tonnás dzsunkák is.

EGYENLÍTŐ: „Aequator”, Földünk forgási tengelyére merőleges, legnagyobb kör, mely a Földet északi és déli földgömbre osztja. Teljes hossza: 40 076,590 kilométer.

EKLIPTIKA: nappálya, amelyen a Nap évi látszólagos mozgását végzi. A nappálya és az egyenlítő síkja pontosan 23° 27’-es szöget zár be. A nappálya 12 részre van beosztva, ezek az állatövi jelek. A Nap mindegyikben egy hónapot tartózkodik – így alakul ki a nappálya alapján az év s egyben a naptár.

ELLIOT-HUROK: a haditengerészek közismert tiszti és altiszti rangjelzése a zubbony ujján, a csukló felett. Nelson kortársa volt Elliot kapitány, aki megsebesülve, vérző karját kötéllel szorította el. Innen származik a hurkos, zsinóros rangjelzés és elnevezése.

ELFORDULNI A SZÉLTŐL: hajómanőver, ellentéte a szélbe fordulás, vagyis a luvolás. Csakis vitorlásokon használt szakkifejezés.

ELŐRE: a *Klotild* gőzbárka nagyobb testvére, a fiumei tengerészeti hatóság kétárbocos gőzjachtja volt. Néha ezen mentek ki gyakorlatra a Nautica növendékei, de leginkább Garády-Gauss Viktor biológus tanár járt rajta a szigetek között, halászva és vadászva a tenger állatvilágára.

F AR VITORLA: a régebbi típusú nagyobb vitorlás jachtok, az ún. yawl (jaul) típusú hajók a tatjukon, a kormánykerék mögött egy kisebb árbocot is hordtak, rajta gaffos szlupvitorlát. Ez volt a „besann” (vagyis bézen), a farvitorla. Ilyen vitorlázatú volt Jack London *Snark* nevű jachtja.

FARKŐTÉL (backstaag): az a kötélrendszer, amelyik a hátszélben haladó hajó árbocait védi a túlságos előrehajlástól és így a ketté-töréstől is. Valójában tehát hibásan nevezzük „farkötél”-nek, sokkal inkább hátrahúzókötélnek kellene hívni.

FARSZÁRNYVITORLA: nemzetközi vitorlásnyelven „driver”, a bark-hajók hátsó vitorlája, vagyis az, amelyik nem keresztrudas, hanem szluprendszerű, felül a „gaff”, alul a „bum” keretezi.

FATHOM: tengerészeti könyvekben gyakran szereplő méret a mélységmérésnél. Egy fathom, vagyis „fonál” egyenlő hat lábbal, azaz 182,9 centiméterrel.

FEDÉLZET (nemzetközi neve: Deck = dekk): mindig a hajó felső, borító részét jelenti. Van *előfedélzet, középfedélzet, hátsófedélzet,* vagyis „Quarterdeck”, nagy utasszállítókon „promenad-deck” *sétafedélzet* is. A. fedélzeten belül vannak az „állások”, mint „kormányállás”, „horgonyállás”, „kabinállás”, A fedélzet alsóbb része a „fedélköz”, az utasszállító hajók legrosszabb része, amit a korszerű hajóépítés kiküszöbölni igyekszik. Az óriási, több emeletes utasszállító gőzösök esetében megkülönböztetünk „főfedélzetet” és „fedélzetsorokat”, mert a hajó végtére mégsem bérház, tehát nem érdemli meg az emelet jelzőt. Ezért inkább így mondjuk: első, második, harmadik *fedélzetsor*… vagy: egy, két, három *fedélzetsoros* hajó.

FELHŐK: a légkörben megsűrűsödő víz felhőt alkot. A talajon fekvő felhőnek köd a neve. Szabad légkörben a felhő 10-12 kilométer magasságig fordul elő. A magas szint felhői jégkristályokból állnak. Az alacsony szintű felhők: *Stratusok,* középmagas szintűek: *Altostratusok,* magas szintűek: *Cirrostratusok,* a gomolyos jellegűek: *Cumulusok,* zivatarfelhők: *Cumulonimbusok,* esőrétegek: *Nimbostratusok.*

„FÉLÓRA”: a harmincperces homokóra megfordításából eredő tengerészeti időszámítás.

FIUME: mai neve *Rijeka,* az Adriai-tenger legjelentősebb kikötője. A rómaiak idejében az óváros, a Gomila helyén erőd állt, mögötte, a Fiumara folyó mentén, a Tersattica nevű város. 1260-ban, BéJa király egyik oklevelében a régi, elpusztult Tersattica helyén a későbbi néven nevezett Fiume mint Rijeka szerepel. Jugoszlávia népe ezt a nevet újította fel, amikor 1945-ben az olaszoktól megszállt kikötővárost a köztársasághoz csatolták. Fiume évszázadakon át osztrák császári érdektér Volt. Az uszkok kalózok és a lakosság között szoros volt a kapcsolat. Például 1612-ben maga a város kapitánya, Delia Roveré István készített hadibárkákat a kalózoknak. Fiume 1779 áprilisától 1918 novemberéig volt magyar terület. 1918-tól az olasz megszállás alatt elsorvadt a gyönyörű .kikötőváros, mert az olaszok Triesztet részesítették előnyben, azonfelül nem volt a városnak mögöttes területe. A század elején 30 000, az első világháború idején 35 000 ember élt Fiumében. Napjainkban a lakosság száma (1956-ban) 78 100.

FŐÁRBOC (angolul: mainmast, németül: Grossmast): a legmagasabb árboc. Két árboc esetén a második, három árbocnál a középső a főárboc. Valamikor az árbockosár is a főárboc felső részén volt elhelyezve. (Lásd még „Árboc”-nál is.)

FÖLD: a naprendszer harmadik bolygója, egyben a legnagyobb a belső bolygók között. Alakja ellipszoid, vagyis szferoid. Nagytengelyének fele 6378,388 kilométer, kistengelyének fele 6356,912 kilométer. (Lásd még „Nap” és „Hold”.)

FÖLDKÖZI-TENGER: három világrész partjait mossa az Európa, Ázsia, Afrika mentén elterülő beltenger. Két út köti össze az óceánokkal, a Gibraltár-szoros és a Szuezi-csatorna. Területe 2,5 millió négyzetkilométer, hosszúsága 3850 kilométer, legnagyobb szélessége 1650 kilométer, legnagyobb mélysége 4404 méter. A Földközi-tenger két részből áll: nyugati medencéből (Baleár- és Tirrén-tenger), keleti medencéből (Égei-, Jón-, Adriai-tenger). Csatlakozó tengerei: Márvány-, Boszporusz- és Fekete-tenger.

FÓKA: vagyis a barátfóka történetünk idején, 1918-ban előfordult még az Adrián. Zrínyi Miklós szirénája, Jókai „Három márványfej” művének „dabózái” ilyen barátfókák. Lakott helyek közelében is láttak többször fókákat, de mégis inkább Busi, Porno, Pelagosa, St.

Andrea magányos szikláinál bukkantak fel. Ma már a barátfóka az Adria állatvilágának fehér hollója.

„FRAM”: világhírű hajó. Kétárbocos, igen erős építésű bálnavadászhajó volt a *Fram*. Ezen tette nevezetes útját Fridtjof Nansen norvég sarkutazó 1893-96-ban, amikor a sarki jégbe fagyasztva hajóját, a tenger áramlása révén akarta megközelíteni az Északi-sarkot. Majd néhány évvel később, 1911-ben a *Framon* hajózott a Délisarkvidékre Röald Amundsen, hogy ugyanaz év december 14-én kitűzze a norvég zászlót a Déli-sarkon.

FREGATT: a tengerészet lovagkorának híres hadiegysége. A sorhajónál könnyebb építésű, fürgébb, háromárbocos és keresztrudas vitorlázatú, három ütegsoros, negyven–, esetleg hetvenágyús hajó volt. A múlt század nyolcvanas éveiben a nagy nemzetek flottáiban láthatók voltak a gőzgéppel is felszerelt, de jó szélben még vitorlával is haladó fregattok.

FULTON, Robert (1765-1815): amerikai mérnök, az első használható gőzhajó megépítője. Hajója, a *Clermont*, 1807. augusztus 11-én indult az 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 sebességgel. 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.

GALLON: sziget Veglia (Krk) és Cherso (Cres) között. Teljesen kopár, kietlen hely, és mégis kedvenc tanyázó helye a Kvarnero madarainak. Úgy is hívják: Halászkák szigete. Kedvelt tanyázó helye volt Fiume néhai biológus írójának, Garady-Gauss Viktornak.

GARÁDY VIKTOR (Gauss Viktor, 1857-1932): zoológus és író. ö volt az Adriai-tenger krónikása, a tengerparti élet megfigyelt jelenségeinek színes leírója. Alapította és irányította a fiumei akváriumot.

GÁSPÁR FERENC (1862-1923): tengerészorvos és népszerű földrajzi író. Kétszer hajózta körül a Földet, s e két út élményei alapján írta meg valaha oly népszerű, közkedvelt munkáit.

GIGG: valamikor a parancsnok vagy a tengernagy díszcsónakját hívták így. Ma a „gigg” vagy magyarul „boci”, a vitorlás sóner vagy bark, a nagyobb jacht vagy vitorlás kisebb mentőcsónakja. Feladata elsősorban a személyzetnek a hajó és a part közötti szállítása.

„GJÖA”: a világhírű hajók sorába tartozó vitorlás hajó. Alig volt nagyobb 80 tonnánál. A *Gjöa* hajón tette első nagyobb szabású tengeri útját Amundsen (1903–1906), amikor az észak-amerikai szárazföld körül, az Atlanti-óceánból a Csendes-óceánba hajózott, és felfedezte az addig teljesen ismeretlen Északnyugati átjárót.

GOMILA: Rijeka (Fiume) ősi városnegyede. Így nevezik azt a városrészt, amelyet Gomilának – Szemétdombnak – keresztelt el a régi fiumánó tájszólás. Autók, szekerek, kocsik erre sohasem járnak, mert a Gomila utcái alig két méter szélesek.

„GREAT EASTERN”: a híres hajók sorába tartozik, a világ legelső kerekes óriásgőzöse volt. 1859-ben indult első tengeri útjára az eredetileg *Leviathánnak* nevezett óriás. Vízkiszorítása 20 000 tonna volt, 15 csomóval, 7650 lóerős gépekkel, de vitorlázata is volt. Hossza 303 méter, szélessége 22 méter volt, a hat árbocon 5450 négyzetméter vitorlát feszítettek. A különös alkotást Mark Isambard Brunei tervezte. Három hónapig tartott, míg az elkészült hajót a sójáról sikerült elszabadítani. A *Great Easternnek* a mai precíz hajóépítési papírforma szerint az első nagyobb viharban szét kellett volna esnie. Ezzel szemben tizenöt évig élt, és mint szeneshajó fejezte be pályafutását. Fedélzetén 4000 utasra volt hely, de ennyien sohasem gyűltek össze: féltek a Verne Gyulától megírt, imbolygó, rossz előjelektől terhes úszó várostól.

GYŐRÖK LEÓ (1847-1889): tengerész és festőművész. Egyike a legkalandosabb életű magyar embereknek. Részt vett a párizsi kommün mozgalmaiban, börtönbe került, majd a gyarmatokra száműzték. Kiszabadulása után a festészetnek és vitorlázásnak élt. Éveken át volt az Adria vándora, saját tervezésű vitorlásain kóborolt a tengeren. Kalandozásai közben festette megkapó, ma már alig ismert tájképeit. Ifjúsági könyveket is irt: „Lázadó hajósnép a

Csendes-tengeren” címmel. A *Bounty* nevű angol fregatt fellázadt legénységének történetét írta meg.

HAJÓÉPÍTÉS TUDOMÁNYA: egyidős a hajóépítéssel. De a módszeres hajóépítés mint tudomány, valójában nem régi. Az 1700-as évek közepén a francia Tudományos Akadémia hirdette meg versenypályázatát „A hajóépítés tudománya” címmel, a hajóépítés elméletének magas fokú kidolgozására. A díjat Daniel Bernoulli matematikus, az Orosz Tudományos Akadémia tagja nyerte el.

HAJÓGYÁR: többnyire igen nagy kiterjedésű, kikötővel rendelkező hajóépítő telep. Fiúmében kezdetben kettő volt; a régi Berjudi-hajógyár és a Whitehead-féle torpedógyár, ahol a világ első torpedói készültek a külföld számára is. Ezt a két gyárat azután magába olvasztotta a Danubius hajógyár. Hajógyárak működése: 1. a hajótest alakját meghatározó vonaltervezetet a rajzpadláson természetes nagyságban felrajzolják, 2. majd a tervek alapján elkészítik a különböző szerkezeti részek sablonjait, fából, lécekből, könnyű fémanyagokból. Ezután kerül sor (3) a gyártásra: a kovácsműhely végzi a szerkezeti anyagok alakítását, a hajóműhely az anyagok darabolását, a szegecselőműhely a szerkezeti részek szegecselését, a hegesztőtelep a hegesztést, a durva famunkát az ácsműhely, a finomabbat az asztalosműhely. A gépek és felszerelési tárgyak a vas– és fémöntödében, valamint a gépműhelyben készülnek. A hajótest összeállítása az ún. „sóján” történik, de a részletszerelések (gépek stb. behelyezése) már a hajógyár vizén. Így dolgoztak száz éve a hajógyárak, így dolgoznak most is: a sorrend azóta sem változott!

HAJÓLADA: és vele együtt a matróz zsákja, a „bag”, a hajósember kincseinek őrzője. Sok tengerészdal örökíti meg a világ minden nyelvén a hajóláda szeretetét. A régi korok hajóládája valóságos műremek volt: ezüst– és rézveretekkel, berakásokkal, festett díszekkel. Az a tengerész pedig, aki eljutott Japánba, és bőviben volt a pénznek, cseresznyefából készült, lakkozott ládát hozott onnan haza.

HAJÓLEVÉL: hajóvásárlási okirat. *Hajókönyv:* a hajóra vonatkozó összes adatokat feltüntető kötelező, okmányjellegű könyv, amely a vásárlástól kezdve minden, a hajóra vonatkozó (tehát indulás, érkezés, tengerészek szerződtetése, tisztváltozás stb.) adatot feltüntet.

HAJÓK MEGVILÁGÍTÁSA: minden menetben levő hajó sötétedéskor köteles jelzőlámpáit meggyújtani. A hajó jobb oldalán zöld, bal oldalán piros lámpa világít. A gőzhajók tatján kék lámpa fénylik, előrészükön egy fehér lámpa. Kikötőben horgonyzó hajók elő-részükön egy, a forgalmi oldalon még egy fehér lámpát gyújtanak.

HAJÓMESTER: az angol „master” szóból. Valamikor a hajó tulajdonosát, később a kereskedelmi hajó kapitányát jelentette. Az angol haditengerészetben a „master” a hadnagyok után következett, és ő irányította a hajót a kapitány utasítása szerint. Ma a master és a hajómester a legfőbb altiszti rang mind a hadi-, mind a kereskedelmi tengerészetben. Egy fokozattal lejjebb vannak az árboc-, a csónak-, a vitorla- és a fedélzetmesterek.

HAJÓNAPLÓ: a hajóparancsnoktól vezetett, naponta bejegyzett adatokat tartalmazó könyv, amelyet az illető állam tengerészeti hivatala, külföldön konzulátusa ellenőriz.

HAJÓZÁS TÖRTÉNETE: egyben a *hajózás fejlődése* is. A messzeség ködébe vész az az eszköz, amellyel az ember megtette első útját a tengeren. Nem lehetett más, mint a több szálfából összeállított tutaj és a fatörzsből kivájt bödönhajó. Ezekből fejlődött ki a hajó. A fejlődés első állomása a *part menti hajózás.* Régi ábrák és ókori leírások alapján ismerjük,– milyenek voltak a föníciai és a görög gályák, az evezőkkel hajtott „trierák” és „penterák”. Hátszélben már négyszögletes vitorlát is használtak. Megjelentek az Északi-tenger vad hajósai is, a vikingek, őök már szakítottak a parttal, és rátértek a *nyílt tengeri hajózásra.* A palánkos építésű viking hajó eljutott Európa partjaitól az amerikai partokig is. A vitorla fejlődése a földközi-tengeri népek dicsősége: ők alakították ki a „latin”-, a „hossz”-, a „csonka”-, a „pányvás vitorla” különböző formáit, ami egyben a hajó formáját is megszabta. Az igazi nagy

fejlődés azonban a felfedezésekkel és a tengerentúli kereskedelemmel indul: a XVI. és a XVII. század „galeon”, „kogge”, „karake” és „karavella” hajói már vérbeli tengerészeket kívántak fedélzetükre. A XVIII. és a XIX. század pedig a fregattokkal, korvettákkal, sorhajókkal, klipperekkel, briggekkel és barkókkal, korvettákkal, sorszerű hajóformákat, amit a gőzgép felfedezése és alkalmazása tökéletesített.

HANGJELEK KÖDBEN: ködös időben, hóviharban, sűrű esőben minden gőzhajó tartozik menet közben legalább kétperces időközben gőzsíppal vagy szirénával egy hosszú hangjelet adni. A vitorlás hajó ugyanígy ködkürtöt köteles szólaltatni; vagy más jellegzetes hangadó eszközt, kivéve a hajóharangot, melyet menetben levő hajón sohasem szabad megszólaltatni.

HOLD: Földünk kísérője, bolygója. Közepes földtávolsága 384 400 kilométer. Fényváltozásai az ún. fázisok, vagyis az újhold, első negyed, telihold, utolsó negyed, pontosan 29,5 naponként ismétlődnek. Mivel tengelye körül ugyanannyi idő alatt fordul meg, mint amennyi Földünk körüli forgásideje, állandóan ugyanazt az oldalát látjuk.

HORGONY: a hajó rögzítő eszköze. Nevezik macskának, vasmacskának is. Nagyobb hajókon két horgony látható, egy jobbról, egy balról. A horgony részei: *horgonygyűrű,* amibe a láncot erősítik, a *horgonyág,* a *horgonyszár* és a *horgonykapák.* A horgonyt a horgonyszerkezetről, leginkább láncról, ritkább esetben kötélről engedik le. A hatalmas óceánjárók horgonyai több tonna súlyúak.

HORGONYKÖTÉL-TÁVOLSÁG: régi tengerész mértékkifejezés, az ún. „cable”. A régi hajók horgonykötelének átlagos hosszúsága 720 láb, vagyis 120 tengeri öl volt. Ezt hívták horgonykötél-távolságnak.

HORIZON: a Föld felületén – a megfigyelés helyén – keresztül fektetett *vízszintes sík.* A horizon síkja az eget egy körben, a horizon körében metszi. Ennek ismerete a csillagászati hajózásban igen fontos. A horizontól különbözik a „szemhatár” vagy „égalja”, az a kör, amelynek mentén a Föld és az ég érintkezni látszanak. A mindennapi életben ezt horizontnak nevezzük.

HOSSZÜJARATŰ KAPITÁNY: a teljes jogú hajóvezetés oklevelével rendelkező tengerésztiszt. (Lásd „Csillagászati hajózás”-nál is.)

HOSSZÚSÁGI ÉS SZÉLESSÉGI KÖRÖK: vagyis „földrajzi koordináták”; segítségükkel a földfelszín minden pontjának helyét meghatározhatjuk. A két pólust összekötő képzeletbeli köröket *hosszúsági köröknek* vagy délköröknek („meridiánoknak”) nevezzük. A hosszúsági köröket Greenwichtől (Grinicstől) számítjuk, itt van a null-meridián, a kezdődélkör; ettől 180 fokig kelet felé és 180 fokig nyugat felé mérhetjük a földrajzi hosszúságot. E képzeletbeli körökre merőlegesen, helyezkednek el a *szélességi körök.* A szélességi körök nullpontja az Egyenlítőn van, s innen mint 0-pontról mérjük a föld-sarkokig (90 fokig) északra és délre a földrajzi szélességet. Északra *pozitív,* délre *negatív előjelűnek* vesszük.

HULLÁM: főleg a szél nyomására az egyensúlyi helyzetből kimozdított vízrészecskéknek szabályosan ritmikus (rezgő) vagy orbitoidális (kör-) mozgása adja a hullámmozgást, tehát a hullámokat. A vízszintre ható erő nagysága szerint egymással gyorsan váltakozó hullámhegyek és hullámvölgyek keletkeznek. A hullám *magasságán* értjük a hullámhegy legmagasabb és a hullámvölgy legmélyebb pontja közötti *függőleges távolságot.* A hullámok magasságát régebben szögméréssel, továbbá a Froude-féle lécszerkezettel és Paris admirális Önregisztráló műszerével mérték. Ma már a hullámok mérését fényképes hullámméréssel oldják meg. Ilyen műszer a *fotóteodolit és* a kettős fényképpel mérő *sztereokomparátor.* 30-40 méteres hullámok a mesék birodalmában lehetnek, de nem a tengereken; 11–12 méteres hullámok már a csúcsot jelentik!

HURRIKÁN: tizenkettes vihar. Rokona a tájfunnak, Közép-Amerika tengeri vidékén pusztít. Valójában orkánszerű forgószél.

IDŐ: a tengerészet megkülönböztet: 1. átlagos időt, 2. csillagidőt, 3. csillagászidőt, 4. helyi időt, 5. napidőt, 6. nemzeti időt, 7. polgári időt, 8. szakaszos időt, 9. valóságos időt.

ILLYRIA: határozatlan, tartalmilag sokszor változó földrajzi fogalom. Általában az Adria keleti partját jelentette Isztriától kezdve a Jón-tengerig. Apianus szerint e tartomány neve Illyriustól, Polyphem ciklopsz és Galatea fiától származik.

„IMPLACABILE”: a magyar szabadságharc hamupipőkéje. Gopcsevics Szpiridion gazdag trieszti hajókereskedő kétárbocos nagy vitorlás hajója volt az *Implacabile.* Ezt a hajót vásárolta meg 1848-ban Kossuth kormánya, mint a Fiumében megszervezendő magyar hadiflotta első egységét.

INCORONATA-SZIGETEK: az Adriai-tenger igen festői szigetcsoportja. Több hosszú, komor hatású, kopár szigetből áll, közéjük tartozik a kihunyt vulkán, Opat szigete is. Mellette vezet be az út a „sebenicói kanálon” Sebenico, azaz a mai Sibenic kikötőjébe.

INDIAI-ÓCEÁN: a világtengerek között a harmadik helyet foglalja el az Afrika, Ázsia, Ausztrália, a maláji szigetek és az Antarktisz között elterülő Indiai-óceán. Beltengereivel (Bengáli-öböl, Perzsaöböl, Vörös-tenger) együtt területe 75 millió négyzetkilométer.

IRÁNYTŰ: vagyis inkább: tájoló, egyike a legismertebb hajózási eszköznek. Ki a felfedezője, nem tudjuk. A legprimitívebb iránytűtípust a kínaiak már ezer éve használták. Az első európai hajóiránytűről, tehát a tájoló őséről, 1294-ből találunk említést. A tengerészirántű feltalálójának az 1300 körül élt Flavio Gioia nevű hajóst tartják, akiről azonban bebizonyult, hogy költött személy! Az iránytű lényege, hogy tűjének hegye a Föld sarka, vagyis észak felé mutat, és így az alkalmazott körskála segítségével az összes irányok pillanatok alatt megállapíthatók. Az iránytűk leginkább használt nevei: tájoló, kompasz, bussola, brujula. Van: kormánytájoló (Steuerkompass), irányoló-tájoló (Pelíkompass) és főtájoló (Regelkompass). Típusok: folyadékos, száraz, mágneses, pörgettyűs. Vashajókon ma már csak pörgettyűs tájolókat használnak. Ezek a girokompaszok. A kínaiak ősi iránytűje nem északra, de délre mutatott. így is hívták: Tsi-nan, délmutató! Az iránytűt „tájolószekrényben” tartják, gömbölyded „tájolósisak” védi, „tájolótartályban”, „tájológyűrűn” fordul. A tájoló irány csillag ja a „tájolócsapon” forog.

IZLANDI CIKLON: hasonlóan az Azori maximumhoz, erősen befolyásolja Európa időjárását. Izland környékén állandóan *alacsony légnyomás* uralkodik, és ott egy mély *depresszió* helyezkedik el. Ugyanúgy, mint az azori, az izlandi is télen enyhe, nyáron hűvös időt hoz Európára. A téli nyugati szelek szállítója Izland szigete. Míg az „Azori maximum” a nagy légnyomás eredménye, addig az „izlandi ciklon[1] ennek éppen fordítottja: tengerészeti meteorológiai jele – „minimum”, és azt fejazi ki, hogy az Izlandból jövő légtömeget nem az anticiklon, tehát a maximum, hanem a „ciklon”, a minimum szállítja. Légköri képződmény, amelyben a *légnyomás kisebb*, mint a környező légrétegek levegője. (Lásd még „Azori maximum” alatt.)

JELZŐZÁSZLÓ (Code-flag, Signalflagge): a hajók nemzetközi „beszélgető” eszköze. (Lásd „Code-zászlók” alatt.)

JOLLE: mindazok a részben dekkelt (fedélzetes), de minden esetben csakis uszonnyal ellátott, tehát nem tőkesúlyos kis vitorlások, amelyek ugyanúgy, mint nagyobb rokonaik, a jachtok, a sport és a szórakozás céljait szolgálják. A név holland eredetű.

JÓN-TENGER (lon-tenger): a Földközi-tenger keleti medencerészének önálló területe, beltenger a – beltengerben. Legtöbb helyén a hangmérő 3-4000 méteres mélységet jelez. Legnagyobb mélysége 4500 méter. Északkeleti szélén vannak azok a szigetek, ahol a *Jadran* hajósai megtalálták az uszkokok kincses szigetét. A Jón-tengerben van Homérosz Ithakája is.

KALAUZHAJÓZÁSTAN: vagyis a parti hajózás tudománya. Általában a hajózásnak azt a részét értjük parti hajózáson, amikor a hajó a partok látható távolságában marad. Itt az irányítás főleg a térképekre és a térképekről felismerhető jelekre (hegyek, templomtornyok, romok, kikötők, világítótornyok stb.) támaszkodik.” A szerző idejében a Nautica növendékei Pavlicsek Rezső igazgató előadásában és könyvéből tanulták a kalauzhajózástant.

KARAVELLA: Kolumbusz, Magellán, Vasco da Gama hajói voltak a karavellák. Három

árbocuk aránylag alacsony, hiszen abban az időben még nem ismerték az összetett árbocot. Vitorlázatuk kezdetben ferderudas latin-vitorla, majd egy darabból álló négyszögletes, keresztrudas vitorla volt. Kolumbusz *Santa Maria* hajója 100 tonnás, a kisebb *Niria* 70 tonnás, Magellán *Victoria* karavellája 85 tonnás volt. Bizonytalan stabilitásuk miatt igen mély merülésű, keresztmetszetben körteszerűen épített hajók voltak a karavellák. Tatfelépítményük azonban igen magasan kiemelkedett. (Lásd még „Victoria” alatt.)

KAPITÁNY: általában a hajóvezető tisztet nevezik így. Nagyobb gőzhajók vezetője – a *parancsnok*, mert hiszen az idősebb tisztek ie többnyire mind kapitányok. Az óriási óceángőzösök kapitányát *commodore*-nak nevezik.

KÉK PETER: a hajósok „Blaue Peter”-je – a hajó indulását jelző zászló. A „P” betű: kékkel beszegett, középen fehér kocka.

KIKÖTŐ: A jó kikötő feltételei: megfelelő mélység, szélvédettség, kellő mozgási hely, jó raktárak, szenelő, olajfelvevő lehetőség, javítódokk, végül a könnyű megközelíthetőség. A jó kikötő mélysége 9,5 méternél kisebb nem lehet, mert akkor a nagy tengeri hajók már nem használhatják. Döntő, hogy a kikötő apály idején is megközelíthető legyen. Ha apálykor csak zsilipekkel vehető igénybe, dokk-kikötőnek hívjuk. Ilyenek pl. Amszterdam, Rotterdam, London, Le Havre, Marseille, Buenos Aires, Fiume, vagyis Rijeka, valamennyi a könnyen megközelíthető, kielégítő mélységű, szenelő és olajfelvevő, javítódokkokkal rendelkező kikötők közé tartozik.

KIKÖTŐDOKK („dockbassin”): a nagy kikötőknek egy-egy zárt részlete. Ilyen például a londoni India-dokk, a hamburgi St. Pauli-dokk, a marseille-i Marin-dokk. Ezek a dokkok valójában óriási víztartályok, vagyis hajóhorgonyzó medencék, és ott épültek, ahol a kikötő csak dagálykor közelíthető meg, apály idején nem, vagy ha megközelíthető, akkor is emelőzsilipek révén. A dokkokban viszont egyenletes szinten marad a víz. Ha a tengerész azt mondja: dokkba vontattuk a hajót – akkor itt az úszó–, vagyis a javítódokkot érti. Ha így szól: dokkban pihenünk – akkor a zsilipes kikötőváros valamelyik kikötő fiókját érti.

KLIPPER (ang. „clipper”): a múlt század nagy vitorlás korszakának leggyorsabb járatú hajói. Az úgynevezett teljes vitorlázatú hajókhoz tartoztak, elemük a szél volt. A klipper hajótestét sóner módon, karcsún, keskenyen építették, mert a cél nem az volt, hogy sok árut szállítson, hanem az, hogy bizonyos mennyiségű árut – minél gyorsabban. Ezek a gyorsvitorlások Amerika és Anglia, Amerika és Ázsia között repültek a szelek szárnyán. 1853-ban a *Sovereign* nevű klipper nevezetes útján 24 óra alatt 424 tengeri-mérföldes sebességgel haladt. Az Anglia–Ausztrália postajárat klipperei – Afrika megkerülésével – a szerződést 65 napos útra kötötték. Volt olyan klipper, amely ezt az utat 60 nap alatt megtette. Pedig vitt magával bőven terhet: 700 utast, 350 postazsákot, 1400 tonna rakományt. A klipperek háromárbocosak voltak. Az 1869-ben épült *Cutty Sark* méretei: hossza 64, szélessége 11, oldalmagassága 7 méter, tonnatartalma 1000 tonna.

KITÉRÉSI JELEK: kikötőben vagy nyílt vízen a gőzhajók szirénájukkal a kitéréseknél jeleiket adnak. Egy rövid hang – „jobbra tartok”, két rövid hang – „balra tartok”, három rövid hang – „hátramegyek” közlést jelent. A gőzhajó, ha vitorláshajót előzni akar, előbb hosszú sípjelet ad, és csak akkor előzi meg a szél alatti oldalon.

„KLOTILD”: a régi fiumei tengerészeti hatóság kikötői gőzbárkája. Sima fedélzetű, propeller nagyságú kis gőzös volt, minden felépítmény nélkül. A Nautica növendékei szívesen emlékeznek (már akik élnek) a kis gőzösre, hiszen igen sokszor ezen a hajócskán mentek ki a tengerre gyakorlatra.

KOJE: eredetileg maga a koporsószerű ágy a matrózszálláson. Most már a néhány ágyas matrózkabin, főleg a vitorlás hajókon.

KOLUMBUSZ (Cristobal Colon, 1446-1506): olasz származású, spanyol szolgálatba lépett hajós. Nem egy tengerésztörténész vitatja hajózóképességeit, de akár így volt, akár úgy, Kolumbusz neve örökre összeforrt a hajózással és Amerika felfedezésével. Az India felé

vezető rövidebb utat kereste, amikor eljutott az amerikai partokig, illetőleg az ottani szigetekig. Sohasem tudta meg, hogy tévedett, és nem Indiába, a kincsek birodalmába jutott, hanem csak az Antillákra, Haiti, Kuba szigeteire. Kegyvesztettként, lélekben, testben megtörve halt meg a középkori hajózás legnagyobb földrajzi felfedezője. (Lásd még „Karavella” címszó alatt.)

KOMPASZ: iránytű, tájoló. Megtalálod „Iránytű” címszó alatt.

KOMPOLTHY JÓB (1879-1938): kiváló magyar tengerészkapitány. A század elején kínai szolgálatba lépett, s egyik alapítója, szervezője volt a kínai folyami postaszolgálatnak, postahajózásnak. Útleírásaiban ő is bizonyságot tett arról, hogy a tengerész jól megfigyeli a világ jelenségeit.

KONVOJ (a nemzetközi „convoy” szó): hajócsapatot jelent. Nálunk főleg a második világháború idején lett ismert a „konvoj” név, amikor a szövetséges hatalmak negyven-ötven egységből álló konvojokat küldtek még az északi Jeges-tengeren is át Amerikából a Szovjetunióba és vissza. De a konvoj fogalma igen régi: már a spanyol–angol gyarmatosító háborúk idején így hajóztak, hadiegységek védelme alatt a hajócsapatok.

KORFU: ma Kerkira sziget a Jón-tenger északi részén, közvetlenül az Adriából nyíló Otranto-szorosnál. Területe 584 négyzetkilométer, klímája már szubtropikus. Görög terület, de hosszú ideig angol megszállás alatt volt. Az első világháború idején igen fontos állomáshelye volt az angol–francia egyesült hajórajnak. Jóval előbb, a napóleoni háború idején, 1798-ban a franciáktól megszállt szigetet Usakov tengernagy flottája blokád alá vette. Itt játszódott le a „hajókkal a bástyák ellen” mesteri hadművelet.

KOT AN REZSŐ: egyike volt a régi világ kitűnő magyar tengerészeinek. A jászberényi (1861) születésű magyar fiú tengerésznek jelentkezett. Húszéves korában már beutazta Amerika, Ázsia partjait. 1889–90-ben a *Fasana* nevű korvettával föld körüli utat tett. 1894-ben lett a fiumei tengerészeti akadémia igazgatója és egyben kiváló korszerűsítő je a Nauticának.

KÖTÉLZET: a vitorlás hajó összes kötélzete. Két kötélzetfféleség van a hajón: 1. az *állókötélzet* és 2. *futókötélzet.* Az állókötélzet, mint a neve is mutatja, rögzített: az árbocokat merevíti, a vitorlarudak egyes részeit erősíti le. A futókötélzet: az összes üzemben levő kötél, mint a vitorlafelhúzó és -eresztő kötelek, a fordító és a behúzó kötelek. Egy háromárbocos nagyvitorláson (de a barkón is) 57 féle kötélzet van. Nem ennyi, de ennyiféle!

KREUZOL: németből átvett, nálunk is meghonosodott vitorlás, – és tengerészkifejezés, azaz manőver, amikor a hajó egy bizonyos irányba, *széllel szemben* halad. Nagyjából tehát azonos a „luvolás”-sal, azzal a különbséggel, hogy a luvolás egy irányba való haladást jelent, míg a kreuzolás ún. cikcakk menetet. (Lásd még „Luvolás”-nál.)

KRONOMÉTER: a hajózásban használt igen pontos óra. Ma a jelentősége jóval kisebb, mint volt néhány évtizede, mert a korszerű hajózásban rádiók és a hajók egymás közötti rádiókészülékei segítségével pillanatok alatt megállapítható a pontos idő. Az első órát, amely az óceáni (csillagászati) hajózásban a legkielégítőbben működött, az angol John Harrison (1762) készítette. Azóta a kronométer még sok célszerűsítésen ment át, de az alap, amit Harrison kitalált, megmaradt. Biztonság kedvéért minden hajó két, sőt három kronométert visz magával.

„KURUL”: így hívták a tenger magyar vándorának, Győrök Leó kalandos életű festőművésznek vitorlását. Győrök két hajóáccsal maga építette. Igen jól felszerelt, kétkajütös, pompás hajó volt a *Kurul.* Egyik útját Szinnyei Ottmár, Győrök útitársa a kilencvenes években megírta „Magyar lobogóval az Adrián” címmel.

KURTÍTANI: vitorlákat, lásd „Reffelni” alatt.

KUTTER (cutter): a fregattok és korvetták korában lett népszerű a négy-, hat-nyolcpárevezős mentőcsónak, a kutter. Megkülönböztetünk evezős és vitorlás kuttert, vagyis inkább fel vitorlázott kuttert, mert ennyi kettőjük között a különbség. Éppen ezért igen hibás,

ha típusként mint „kuttervitorlázatú” hajót emlegetik, mert ilyen nincs. A kutter is „sloop” (szlup) vitorlázatot használ, ha ezt az evezős, nyitott terű, gyakorlatokra igen alkalmas csónakot felvitorlázzuk. Érthető, hogy a kutter nemcsak mint a nagy hajók mentőcsónakja, hanem mint a tengerészískolák nevelőcsónakja is népszerű. Sok esetben a kutterre két árbocot állítanak, és így két sloop -vitorlával halad, vagy „luggervitorlával”, mint az angol és amerikai kutterek. (Lásd „Lugger” alatt.)

K.VARNERO (Quarnero): ma Karnaro, az Adriai-tenger öble az Isztria-félsziget keleti oldalán, Karnarón értjük azt a tengerrészt, amelyet az isztriai parton kívül, Promontor-foktól kezdve Cherso (Cres), Lussin (Losnij), Veglia (Krk) szigetek és a fiumei öböl partjai határolnak.

LÁTCSŐ: a „gukker”, míg a *távcső* a régi hajósok fél szemre igazítható, kitolható optikai készüléke. A prizmás, hajszálkeresztes, igen erős nagyítású látcsövek a hajózásban teljesen kiszorították a nehezen tartható és hosszúsága miatt nehezen irányítható távcsövet.

LAVÍROZÁS (kreuzolás): az a vitorlásmanőver, amikor a kormányos (hajóvezető) a legrövidebb, cikcakkos oldalkitérésekkel igyekszik minél inkább szél ellen haladni. (Lásd még „Luv” név alatt.)

LEIDENFROST GYULA: zoológus, az egyetlen magyar tengerkutató. A *Najade* nevű kutatóhajón több utat tett az Adrián, és a kutatóút eredményeit részben alapvető műveiben, részben közérthető, igen érdekes munkáiban írta le. A Nautica növendékei jól ismerték a szigorú tekintetű Leidenfrost professzort.

LÉGNYOMÁS: a környező levegőnek saját súlya által a tárgyakra gyakorolt nyomása. A megfigyelések szerint a légnyomás átlagos értéke a tenger felszínén 760 milliméter magas higanyoszlop nyomásának felel meg. Ez a „nyomás a földrajzi magasság és időjárás szerint folyton változik. Nagyságának mérésére szolgálnak a barométerek. (Nézd még meg „Légnyomásmérő” alatt.)

LÉGNYOMÁSMÉRŐ: más néven légsúlymérő, barométer vagy aneroid. A levegő nyomását háromféle műszerrel mérhetjük: higanyos barométerrel, fém légnyomásmérővel (aneroid) és forrásponthőmérős barométerrel. Legmegbízhatóbb a higanyos légnyomásmérő, ahol is a levegő nyomásával a higanyoszlop nyomása tart egyensúlyt. A fém légnyomásmérő (aneroid) alapja az, hogy a higany helyett a levegő nyomásával egy rugós, légüres szelence tart egyensúlyt. A tengerszinti légnyomás értéke 760 milliméter. A légnyomás szabálytalan változásai egy-egy napon 50-60 millimétert is kitehetnek. A legkisebb észlelt érték eddig (forró égövi ciklonban) 680 milliméter volt; a legnagyobb (Szibériában) 810 milliméter. Magyarországon a légnyomás átlagos tengerszint feletti értéke 762,5 milliméter.

LIBECCIO (libeccsó): az Adria délnyugati szele. Olykor egy méter magas hullámokat is ver. Többnyire reggel és délelőtt fúj.

LISSA: ma Lastovo, sziget az Adrián Matkovics magasságában. A sziget közelében zajlott le 1866 júliusában az osztrák–magyar és az olasz flotta között a lissai csata. Az olasz Persano tengernagy 38 egysége intézett támadást Thegethoff admirális 27 hajója ellen. Thegethoff váratlan harcmodora megzavarta az olaszokat: a *Ferdinand Max* zászlóshajó teljes erővel nekiment a *Ré di Italia* nevű páncélosnak, Persano zászlóshajójának, és elsüllyesztette. Erre az olaszok elmenekültek Lissa alól.

LOBOGÓ: mindig a hajó nemzetiségét jelző, felségjellel (címerrel) díszített zászló. A vitorlás hajó a lobogót hátsó árbocának gaffrúdja alatt viseli – napkeltétől napnyugtáig. Gőzhajók a lobogót a hajófaron, a taton viselik, ugyancsak napkeltétől napnyugtáig. Hadihajó szintén a taton hordja hazája lobogóját. A csatát kezdő ütközetzászlót az első árboc csúcsán, a toppon bontja ki a hadihajó, ugyanakkor hazája lobogóját a hátsó árboc „szálingjáig” (az árbocmerevítő keresztrúdig) húzza fel.

LOGG: az 1600-as években élt Lock nevű tengerész után elnevezett egyszerű, elmés sebességmérő. Részei: a háromszögletű, vízbe dobható, fékezően megálló *falap*, a

távolságokra beosztott *zsinór* és a zsinór feltekerésére szolgáló *henger*. Ahány „csomót” lefut bizonyos idő alatt a zsinór, olyan sebességgel halad a hajó. A „patentlogg” önmaga végzi a méréseket, a falap helyett hajócsavarszerű *propellert* forgat, a propeller zsinórja pedig *óraművet* hajt. Az óramű lapjának számrendszere jelzi a *„csomót”*.

LOSNIJ: vagyis Lussin szigete. (Lásd ott.)

LUGGERVITORLÁZAT: némileg a szlupvitorlázatra emlékeztető megoldás, azzal a különbséggel, hogy míg a szlupvitorlázatnál a nagy vitorla gaffrúdja közvetlenül az árbocnál végződik, addig a lugger megoldásnál a gaffrúd belső harmada keresztezi az árbocot. A felvitorlázott angol és amerikai kutterek többnyire luggervitor-lázatot hordanak.

LUSSIN: nagy sziget az Adriában, a Kvarnero alsó részén. Közvetlenül, szinte természetes folytatásként Cherso alatt fekszik, mint annak déli nyúlványa. A hagyomány szerint a tatárok elől menekülő horvát és magyar családok népesítették be az akkor lakatlan, de valamikor görögöktől lakott szigetet. Mai neve: Losnij.

LUV (luvolás): a lehető *legélesebb szögben*, menetveszteség nélkül, oldalazva, *szél ellen* cirkálni. „Luv-oldalnak” nevezik a hajósok azt az oldalt, *amerről* a szél fúj, „lee(li)-oldalnak” pedig a *szél alatti* oldalt.

MAESTRAL (misztrál): az Adrián a nyugati szél. Derült időben, többnyire délután fúj a mesztrál, egy méternél is magasabb hullámokkal.

MAGELLAN, Fernao de (1840-1512): portugál származású, spanyol szolgálatba állt hajós, a Föld körülhajózója. Sok viszontagság, meg nem értés, akadály után indult el a döntő útra. Sevilla kikötőjéből 1519 augusztusában. Megkerülte a Tűzföldet, áthaladt a róla elnevezett Magellán-csatornán, és így kijutott a Csendes-óceánra Bennszülöttek ölték meg Sebu szigete mellett, Mantanban 1521. április 27-én. Bebizonyított tény,. hogy Magellán igen nagyképességű, tapasztalt és tanult tengerész volt.

„MAGELLÁN-KABÁT”: így hívták a régi tengerészek, a fregattok és a klipperek hajósai a korabeli „viharkabátot”. Igen sűrű szövése volt, részben vászonból, részben gyapjúból készült, impregnálták is, és valóban méltó volt annak a nagy tengerésznek a nevére, aki elsőnek merészkedett a Tűzföld szörnyű viharain áttörni hajóival. Az angol hajókon ennek a régi képekről ismert zubbonynak volt egy mellékneve is: „fearnought” – „ne félj”… már ugyanis az ne féljen, aki felhúzza: annyira olajos volt!

MAIN-ROYAL: tengerész írók könyveiben gyakran szerepel a „main-royal”, azaz a főárboc legfelső keresztrúdja alatt kifeszített *vitorla*. Fordíthatjuk fő felső sudárvitorlának. Alulról, a fedélzetről számítva többnyire a negyedik keresztvitorla a „main-royal”.

M ARG AST: az a tengerész, aki a keresztrudakon, a vitorlamanővereknél, raját irányította. Ebből lett az első világháború idején még használt „marsgast” altiszti rang.

MATRÓZ: a német „Matrose” szóból. Matrózon főleg a kereskedelmi hajók, a nagyobb vitorlások és a haditengerészet legénységi állományú tagjait értjük. A „tengerész” általános jelzője mindazoknak, akik hajókon szolgálnak (pl. tisztek, kormányosok, matrózok), de van eset, amikor a tengerészen matrózt értünk, mint a kisebb halászhajókon szolgáló legénység esetében.

MERCATOR: eredeti nevén Kremer Gerhardt (1512-94) flandriai származású térképkészítő, ö volt az első, aki a Föld gömb alakját figyelembe vette.

MÉRTÉKEK: egy tengeri mérföld = 1853 méter, egy yard = 91,4 centiméter, egy láb = 30,4 centiméter, egy hüvelyk = 2,5 centiméter.

Egy fonál a mélység mérésénél = 1 méter és 82,9 centiméter. Egy gallon = 4,5 liter, egy pint = 0,5 liter. Egy font = 45 deka.

„MINDEN KÉZ A FEDÉLZETRE” (ang. „All hands up!”): a nagy vitorlás hajókon máig is használt vezénylés. A hajómester hármas hosszú sípjelére mindenkinek a fedélzetre kell rohannia, mert „sürgős munka” támadt: fordítani vagy kifeszíteni kell a vitorlákat, esetleg a teherrel történt baj, amikor is az őrségszemélyzet vagy kevés, vagy tehetetlen. Ha a hajón tűz

támad, vagy lék, és fennáll a süllyedés veszélye, akkor is ez a jelzés hangzik el. Nálunk különben „minden ember a fedélzetre” átültetésben ismeretes az „all hands up” (ol hendz áp).

MONTE MAGGIORE: közvetlenül Abbázia (Opatija) mögött emelkedő hegytömeg, amelyet ott valóban a tengerszinttől lehet nézni: 1398 méter magas.

NAP: bolygórendszerünk központi égiteste. Földünk 149,5 millió kilométer távolságban kering a Naptól, Látszólagos átmérője a Föld átmérőjének 109-szerese, vagyis 1390 000 km. Tömege földünknél 330 000-szer nagyobb, az összes körülötte keringő bolygók tömegénél 700-szor nagyobb. Felületén a hőmérséklet 6000 fok lehet.

NAVIGÁCIÓ: hajóirányítás. Célja, mint azt Csűrös hosszújáratú tengerészkapitány tömören meghatározta: „elvinni egy hajót a tenger egyik pontjáról annak másik pontjára a legrövidebb idő alatt, de mindenkor a legbiztosabb úton és módon”. *Navigálni* annyi, mint hajózni.

NELSON, Horatio (1758-1805): az angol tengerészet mindmáig legnevesebb tengernagya. Már huszonegy éves korában elérte a sorhajókapitányi rangot. A franciákkal vívott sikeres eredményű trafalgari csatában elesett. Hajóját, a *Victoryt*, most is mutogatják Portsmouth kikötőjében.

NEWTON, Sir Isaac, (1642-1727): angol fizikus és matematiikus, az általános tömegvonzás felismerője. 1705-ben jelent meg *Optica* című műve, amelyben az optikát új alapokra helyezte. A hajózás Newtonnak köszönheti a tükrös szögmérőt, a szextánst.

NOSTIIOMO: helyesen az olasz „nastruomo” szóból. Értették rajta a régi tengerészek a hajómestert vagy fedélzetmestert. A haditengerészetben ez volt a legmagasabb altiszti rang. Nostromónak lenni – valamikor – olyan tekintélyt jelentett, hogy a tengerparti fiúk álma, vágya nem a kapitányi beosztás, de a nostromói, egy vastag és három vékony ezüstcsík megszerzése volt. Sok kedves mese száll még a tengerparton manapság is az elfelejtett nostromók tengerentúli kalandjairól.

NYUGATI SZAMOTHRAKI: szigetcsoport Korfu (Kerkira) felett, az Otrantó-szoros déli bejáratánál. Három fő szigete: Fano (Othoni), Merlera és Nyugati Szamothraki. A *Jadran* hajósai itt találták azt a kis szigetet, ahol az uszkokok elrejtették a Zengből kimenekített kincset.

ÓCEÁN (az „Okeánosz” görög szóból): jelentése *világtenger*. Három világtenger ismeretes: az Atlanti-, a Csendes– és az Indiai-óceán. A Föld egész felszínét átlagosan 510 000 000 négyzetkilométerre becsülik, ebből Krümmel szerint 361 501 000 négyzetkilométert foglalnak el az óceánok és a tengerek.

OCEANOGRÁFIA: tengerföldrajz, tengertudomány. Aránylag alig tekint vissza száz évre az oceanográfia. Az óceánok élő és élettelen világa, a tengerek mélyének térképei, a tengerek mélyének kutatása, a hullámzások ereje, a tenger vizének összetétele, a légtünet-tani megfigyelések mind az oceanográfia tudományához tartoznak. A tengeri államok között közös oceanográfiai intézet a monacói. A múlt század végén létesítették, s mintájára épültek a többiek.

OLDALAK: kormányfél (steuerbord) = jobb oldal, tatfél (Backbord) = bal oldal: a szél felőli oldal = luv-oldal, a szél alatti oldal = lee (li)-oldal.

ORRÁRBOC (nemzetközi neve az angol „bowsprit”, német Bugspriet): a hajó orrából kinyúló, olykor több részes rúd, amelynek az a feladata, hogy meghosszabbítsa a hajótestet, és a hosszabbítás által több orrvitorlát lehessen felszerelni. A valamikori Hansakoggok és a nagy középkori hadihajók az orrárbocon még állóárbocot is viseltek, sőt: ágyútornyot is!

ORR VITORLA: vagyis elővitorla, több van. A kisebb sportvitorlások általában egy orrvitorlát hordanak, a nagyobbak már kettőt, sőt hármat. Az egyes orrvitorlát jibnek (dzsibbnek) vagy focknak (fokk-nak) nevezzük, ha viszont több van a sporthajón, akkor sorrendileg így: „fock I.”, „fock II.”, „fock III.”. Nagy hajókon már megkülönböztetünk: külső orrvitorlát („klüver, „outer jib”), belső orrvitorlát („sturmklüver”, „inner jib”), felső

orrvitorlát („flieger”, „fying jib”), továbbá nagy orrvitorlát (ballonklüver”, „ballon”). A sorrendben negyedik orrvitorlát, amelyik közvetlenül az előárboccal érintkezik, hol „előárboctarcsvitorlának”, hol „ormányderék-vitorlának” nevezik, ami elég körülményes fordítása a „fore topmast staysail” eredetinek.

OPATIJA: Abbázia világfürdő mai délszláv neve. Az adriai Karnaro-öböl legszebb részén, közvetlenül Fiume közelében épült fel a valamikori kis halásztelepből a gyönyörű tengeri fürdőváros. A kö-

zépkorban apátság állt itt (innen is a név), majd a halászok házikói, telepe fogta körül az apátságot. A nyolcszázas évek elején élelmes fiumei vállalkozók kezdtek épületeket emelni a halászitelepen. A múltat ma már a tengerparti templomocska hirdeti egyedül. A fürdőváros felett, szó szerint a tenger színéről emelkedik a Monte Maggiore hegyóriás – 1396 méter magasságban.

ŐRHAJÓ:· a kikötőket ellenőrző vagy a partokat figyelő kisebb hadiegységek. Rendesen ágyúnaszádok (Kanonenbootok), elől-hátul egy-egy gyorstüzelő ágyúval, gépfegyverekkel.

ŐRSÉG (hajóőrség): így hívják a hajókon szolgálók munkaidejét. Huszonnégy óra alatt, négyórás beosztással, hat őrség van: reggel 8-12, délután 12-4, délután 4-3, este 8-12, éjjel 12-4, hajnalban 4-8 óra között. „Kutyaőrségnek” az éjféltől hajnali 4 óráig tartó őrséget nevezik a tengerészek, állítólag azért, mert ilyenkor kutyának s nem embernek való a szolgálat.

„ÖT PONTRA A SZÉLTŐL”: régi hajós kifejezés, ami elismerést jelentett az említett hajó iránt. Ugyanis, ha egy régi keresztrudas vitorlázatú hajó „öt pontra a széltől”, vagyis a szélrózsán 56°-ra meg-• közelítette a szélirányt, az már igen jól „luvolt”, azaz haladt a szél felé. Az ügyesebb szerkesztésű, s igen gyors járású kldpperek négy ponttal közelítették meg a szélrózsán a szélirányt, a modern jachtok pedig alig másfél ponttal.

„FALLADA”: így hívták Suttora madarát, mindannyiunk kedvencét: a *Jadran* sóneren. Suttora nyilván a száz évvel ezelőtti híres fregattról, a világjáró *Palladávól* keresztelte el hűséges kis cimboráját. A világjáró fregatt Szentpétervárott épült, az ohtai hajóműhelyben 1831-ben. Világkörüli útjára 1852-ben indult el Unkovszkij kapitányhadnagy parancsnoksága alatt. Fedélzetén volt Goncsarov, az *Oblomov* halhatatlan írója.

PATRÁCKÖTÉL: akárcsak a „csarnak” vagy a „tares”, ez a kifejezés is tengerészeti műszavaink közé tartozik. A patráckötél vagy inkább „sudárpatrác” alatt az árboccsúcstól a hajó oldalpalánkjáig leérő merevítősodronyt vagy -kötelet értjük. Tehát ugyanaz a feladata, mint a csarnaknak, az árboc biztosítása, azzal a különbséggel, hogy a csarnak az árboc *több* részét rögzíti, míg a „patrác” csak a *topon* rögzít.

PELAGOSA: sziget az Adria közapén, a 16° 15 15” keleti hosszúság (Greenwich) és a 42° 23° 29” északi szélesség alatt, Dubrovnik és Ortona közötti térben. Kopár sziklaterület, egy nagyobb és egy kicsi szigetből áll. A nagyobb sziget magaslatán épült a nagy fényerejű világítótorony, amelynek jelzése 48 kilométerre is ellátszik a tengeren. Történetünk idejében (1918-ban) ezen a szigeten még éltek fókák, az Adriai-tenger szirénéi. A szardellahalászatok idején itt vannak a nagy fogások. Pelagosa mai neve – Palagruza.

PERISZKÓP: a tengeralattjáró szeme. A parancsnoki torony felső részén emelkedik ki. A víz alatt haladó tengeralattjáró ezt a „szemet” nem engedi fél méterre sem kiemelkedni, nehogy árulója legyen. Valójában igen ügyes összeállítású, tükrökkel és nagyítókkal megszerkesztett távcsőrendszer a periszkóp. Segítségével a hajó belső részéből a tenger külső felületének elég nagy részét lehet ellenőrizni.

PERLUCCA: a fiumei öböl nyugati szöglete. Innen bányászták a kikötő bazaltköveit, és itt volt a szerző gyerekkorában a tonnára, a tonhalfogó telep.

„PETŐFI”: a valamikori Adria hajóstársaság titokzatos körülményeik között elsüllyedt gőzöse. A *Petőfi* 1893-ban épült az angliai Newcastle-ban, 2232 bruttóregiszter-tonnás hajó volt, hosszúsága 87. szélessége 11 méter. Alig tíz évet élt meg a hajó, amikor is egyik útján –

eltűnt! Az eltűnés körülménye körül szövődött egyik legendát mondja el a könyvben Suttora, a toronyőr.

PILOT: vagy révkalauz – tengerésztiszti diplomával rendelkező szakember, akinek az a feladata, hogy a csatornákon (mint a Szuezi-csatornán, Panama-csatornán) átvezesse a hajókat, vagy beirányítsa a nagyobb kikötőkbe a gőzösöket, vitorlásokat. Ilyen esetben a pilot foglalja el a parancsnok helyét, és a manőverekre csakis tőle fogadhat el utasítást a hajó legénysége. A szolgálatban levő pilothajó árbocán piros-fehér csíkozású jelzőzászló leng.

PÓLA (Pula): az isztriai félsziget déli csücskén,, a pulai öböl bejárata előtt a festői Brioni-szigettel, az osztrák–magyar haditengerészet volt központi hadikikötője, ősi adriai város, már a rómaiak idejében is lakott hely volt, és az épségben maradt arena azt hirdeti, hogy a régi Póla kedvelt helye lehetett a római tengerészeknek. Itt állomásoztak a Monarchia flottájának nagy egységei, itt volt a központi arzenál, a flottaparancsnokság, a 40 000 tonna hordképességű (akkoriban rendkívülinek számító) úszódokk, sok kaszárnya, raktár, erődítmény. Innen indult el annak idején híres ázsiai útjára a Zrínyi korvett, Anton úr hajója. Póla a római dicsőség után egyszerű halászvároskává süllyedt, s csak akkor indult fejlődésnek, amikor 1851-ben flottabázis lett. A közeli olasz partok miatt azonban bebizonyult az az aggály, hogy nem volt helyes ide helyezni a fő hadikikötőt. A fürge MAS-ok nemegyszer behatoltak az akna- és lánczáron is az első világháború idején. Jugoszláviának ezért nem Póla a fő hadikikötője.

POLIP: a görögök nevezték el a lábasfejűek családjába tartozó különös tengeri lényeket polipoknak, „soklábúaknak”. A közönséges polip (Octopus vulgaris) nyolclábú, színét sárgára, vörösre, barnára, lilásra piszkos-szürkére változtató állat. Él az Adria, a Földközitenger az Atlanti-óceán, sőt az Indiai-óceán minden részén. Bojnak, a chersói szigetlakó ilyen polipokra vadászott. A legnagyobb lábasfejűek a „krakok” és a „loligók”. Fogtak már olyan krakot is, amelynek a fogókarjai elérték a 10 métert, és fogtak olyan loligót, amelynek teljes hossza 15 méter volt. A tengerészlegendákban nagy helyet foglalnak el a polipok. A középkor hajósai meséltek olyan lábasfejűekről, amelyek hajókat húztak le az óceánok mélyére, sőt olyan polipokról is, amelyek bosszút álltak, *és* üldözőbe vették azt a tengerészt, aki megsebesítette őket. Egy biztos: még nincs kiderítve, mekkorák lehetnek a legnagyobb lábasfejűek. A tenger még sok meglepetést tartogathat.

„POLTAVA”: akár az angol *Victory*, ez az orosz sorhajó is a híres hajók sorába tartozik. 1712-ben bocsátották vízre a flottaalapító Nagy Péter kedvenc hajóját. A *Poltava* ötvennégy ágyús sorhajó volt: fedélzetéről vezényelte Nagy Péter cár 1714 júliusában a Hangö melletti híres ütközetben első győzelmét arató orosz flottát.

PORTO-RE: annyi, mint: „királyi kikötő”. A hagyomány szerint IV. Béla király, a tatárok elől menekülve, itt szállt hajóra, hogy Veglia szigetére jusson. A másik hagyomány szerint Novigrád várában, a templom falfestménye alatt („sub rosa”) tanácskoztak a Wesselényi-összeesküvésben részt vett Zrínyi Péter, Frangepán Kristóf és társaik, akik vérpadra jutottak. Porto-Ré ma Kraljevica.

RAB: a romantikus tengerparti város, a régi Arbe mai neve. (Lásd „Arbe” név alatt.)

RANGOK: történetünk idején a haditengerészetben ezek voltak, sor-rendszerűleg felfelé, a tiszti rangok: tengerész zászlós, fregatthadnagy, sorhajóhadnagy, korvettkapitány, fregattkapitány, sorhajókapitány, ellentengernagy (segédtengernagy), altengernagy, tengernagy, vezértengernagy. Nagyjából ma is ugyanez a rangosztályok sora a világ minden tengerészeténél. A tengernagyok zászlóstisztek. Azok a hadiegységek, amelyeken tengernagy tartózkodik, kék vagy piros, kisebb alakú, szögletes zászlót viselnek az árbocon.

RAG USA: (Dubrovnik) a jugoszláviai Dalmát-tengerpart legfestőibb és egyik legrégibb városa, a régi történetírók meghatározása szerint az „Adria gyöngye”. A Fekete-hegyek tövében, sziklától és a tengertől védve épült fel a város, amely a középkorban Velencével vetélkedő, önálló polgárköztársaság volt. Komor hegy ormán fellegvár néz le a mélybe, és a

fellegvártól várfalak kanyarognak lefelé, hogy körülöleljék a tengeröbölbe nyúló sziklákat, amelyen bástyákkal, tornyokkal, kupolákkal ékesen felépült ez a megvalósult meseváros. Bástyáin Béla király és Szent László vasas vitézei jártak, Nagy Lajos király fegyveresei kémlelték a tengert. Itt pihente ki Zsigmond király Bajazidtól való üldöztetését, és itt mondta a rektorok palotájában Elip Cervo, Ragusa nagy írója latinul Mátyásról a halotti emlékbeszédet. A XV. század a „délszláv Athén aranykora". Hatalmas a flottája, lakói gazdagok, s oly bátrak, hogy a törökök egyetlen ostroma sem tudja hódolásra kényszeríteni őket. Később szörnyű földrengés, döghalál, majd újabb földrengés pusztította, flottáját az angolok vadászták és felgyújtották, de a büszke város délszláv polgárainak erején minden megpróbáltatás megdőlt. Még az osztrákok két évszázados uralmának közömbössége is. Ma Ragusa (Dubrovnik) az adriai kirándulások fénypontja. Aki falai között jár, maga előtt láthatja hű valóságában a legszebb középkori tengerészvárost.

REFFELNI: erős szélben vagy olyan helyzetben, amikor csökkenteni kell a hajó sebességét, és azt másként nem lehet, a vitorlák nagyságát (felületét) kurtítani kell. Ez a reffelés – a „reef", „fogás" szóból. Részben a vitorlák felcsavarásával, részben fűzésével érik el.

RÉVKAPI^ÁNYSÁG: minden nagyobb kikötőben van a rév– és az egészségügyi szolgálat ellátására. Feje a révkapitány. Hatáskörébe tartozik a horgonyzóhelyek kijelölése, a rakodás irányítása, a hajók egészségügyi felülvizsgálata, a közbiztonság, az illetékek beszedése, a révkalauzok beosztása és a mentőszolgálat ellátása. Kisebb kikötőben, mint pl. történetünk idején Zengben, révhivatal, révkirendeltség van.

RIJEKA: Fiume jugoszláv neve. (Lásd „Fiume" alatt.)

RODRIGO DA TRI AN A: így hívták Kolumbusz egyik matrózát, aki elsőnek látta meg az európaiak közül az amerikai Újvilágot, az indiánusoktól Guanahaninak nevezett, az angolszászoktól később Watlingnak elkeresztelt szigetet, amit Kolumbus San Salvadornak jegyzett be az útinaplóba. 1492. október 12-e, péntek hajnal volt (pontosan éjfél után kétr óra), amikor Rodrigo da Triana a *Pinta* árbockosarából lekiáltott: „Föld, föld!" Ezzel a pillanattal az emberiség történelmében új fejezet kezdődött.

ROMBOLÓ: a régi torpedónaszádból kinőtt hadiegység. Akkor jelent meg a. tengeri hadászat terén, amikor feltalálták a tengeralattjárót.

A torpedónaszád torpedócsővel felszerelt kisebb támadóhajó, nagyobb testvére, a romboló, már kimondottan a tengeralattjáró űzésére és elpusztítására, de más hadiakciók végrehajtására is tervezett típus. Átlagos nagyságuk manapság 1200-2500 tonna. Történetünk idejében a romboló („destroyer") 900-1100 tonna volt.

SÁLING (száling): a jachtok és sónerek, gőzösök és hadihajók árbocáénak keresztrúdja. A száling az oldalkötélzet merevítésére, egyben az árboc szilárdabbá tételére szolgál. Egy árbocon lehet három ilyen keresztrúd is. A jelzőzászlókat a felső száling magasságáig húzzák fel.

„SANTA MARIA": a világhírű hajók sorában a legelső helyen áll: Kolumbusz karavellája, tengernagyi zászlóshajója. 1492 augusztusában vágott neki a nagy útnak a *Santa Maria* és két hajótársa, a kicsi *Pinta* és a *Nina*, hogy a Földet megkerülve – Kínába és Indiába jussanak. (Lásd még „Kolumbusz" és „Karavella" alatt.)

SANYKO BORISZ DIMITRIJEVICS: kitűnő vitorláskapitány. Több éven át a vlagyivosztoki sónerflottilla kapitánya volt. A *Korall* nevű sónerrel 1847-ben Liepajából (Keleti-tenger) az Atlanti-óceánon és a Csendes-óceánon át elhajózott a Távol-Keletre.

SARKCSILLAG: Stella Polaris, Ursae, Minoris, az északi égi pólustól fél fokra fekszik a Kismedve (Ursa Minor) csillagképében. A világtengely közelében van, helyét alig változtatja, ezért alkalmas az észak-déli irány kijelölésére. Az óceáni – csillagászati – hajózás fontos csillaga. A tengerészmondák leggyakoribb égitest szereplője a Dél keresztje mellett.

SCHWERT (svert): a kis vitorlás hajók fenékuszonya. (Lásd még „Tőkesúly" alatt.)

SEBENICO-: mai nevén Sibenic – Jugoszlávia jelentős kikötője. Igen régi város, még őrzi a velencés idők romantikus, színes építkezését. Történetünk idejében eléggé elhanyagolt város volt, itt szerelték le az osztrák–magyar flotta egyik részét. Ma Sibenic, pompásan kiépített kikötőkkel, a jugoszláv flotta fő hadikikötője.

SELKIRK ALEXANDER: egy tengerész a sok közül, akinek nevét ismernie kell a hajózás barátainak. Selkirk, a skót matróz, a Chile állam tulajdonát képező Juan Fernández-szigeteknél hajótörést szenvedett. Egyedül őt dobták ki a hullámok a szigetcsoport egyik magános szigetére, Mas Afuerára. Pontosan úgy élt, mint Robinson. Megmenekülése után a skót matróz kalandos történetét szárnyra kapta a hír, és az bizonyára eljutott a kortárs Defoe fülébe is, mert rövid idő múlva, hogy Selkirk visszatért Angliába – megjelent minden idők leghíresebb ifjúsági regénye, a Robinson Crusoe!

SENJ: vagyis Zeng városa, az uszkokok régi fészke. (Lásd „Zeng” és „Uszkok népek” alatt.)

SHACKLETON, Ernest Henry: tengerész és sarkkutató. Három ízben vezetett a Déli-sarkra expedíciót, harmadik útjának volt híres kalandja az a csónakút, amiről könyvünk is beszámol. Bámulatos tengerésztett volt a viharos sarki tengeren, jégben, fagyban, nyitott csónakban megtenni az 1500 kilométeres utat Shackleton negyedik sarki útján, hajójának fedélzetén (1917-ben) negyvenhárom éves korában halt meg.

SHIP, AHOY!: régi, régi, főleg haditengerészeti kiáltás, még abból az időből, amikor a kikötők öbleiben horgonyzó hajókat csónakokon közelítették meg. A közeledő csónak kormányosa (főevezőse) az elérendő hajó felé kiáltotta a „Ship, ahoy!” figyelmeztetést, jelezve a hajóőrnek, hogy olyan személyiséget hoz, akit fogadni, köszönteni kell. Egyben jobb karját is felemelte, és ujjaival mutatta, milyen „értékű” tengerésztiszt ül a bárkában. A négy ujj parancsnokot, kommodori rangban levő flottilaparancsnokot jelentett. Ha ezek a tisztek saját hajójukhoz közeledtek, a csónakkormányos így kiáltott: „Lidia, ahoy!”, tehát így is jelezte, hogy a parancsnok közeledik. A „Ship, ahoy” jelentése: hajó, figyelj!

SIROKKÓ (sirocco): a Földközi-tenger felől érkező, fülledt, fullasztó, nyirkos délies légáramlás. Főleg a nyár erős szele az Adrián, de télen is megjelenik, amikor – ellentétben abórával – bő esőt, enyheséget okoz. Behatol a magyar medencébe is.

SLOOP (szlup, salop): angol eredetű hajótípus, valójában halászhajó. Öse, amennyire követhető, a sloop-salop formájú nagyobb hadiegység, több ágyúval felszerelt parti cirkáló. Ebből alakult ki a fel vitorlázott nagyobb ladik, később az Északi-tenger halászbárkája, a felső gaffal és az alsó bumrúddal közrefogott vitorlájú, egy-két orrvitorlájú, vagyis „sloopvitorlázatú” hajó, amiből kialakult a jellevitorlázat és a kisebb jachtok (tőkesúlyos hajók) vitorlázata.

SLOOPVITORLAZAT (szlupvitorlázat): az általános vitorlázat típusa. Ilyen a Balatonról közismert „kalóz”, az összes „jolie” és a kajütös jachtok vitorlatípusa. Ez a vitorlázat áll egy vagy két orrvitorlából és egy nagyvitorlából, amelyet alul a bumfa, felül a gaffrúd keretez. Az ún. marconi-vitorla bevezetésével a felső–, vagyis a gaffrúd eltűnt, mivel a nagy vitorla az árboc vájatában szalad fel az árboccsúcsig, a topig.

„SNARK” Jack London, a nagy amerikai író kedvelt vitorlás jachtja. A név költött: semmit nem jelent, Jack London találta ki. A *Snark* a szörnyű San Franciscó-i földrengés idején épült, London tervei szerint. A kilencszázas évek elején indult hajóján London feleségével együtt, hogy körülhajózza a földet, de az út csak Amerika partjaitól, át a Csendes-óceán szigetein sikerült, mert Ausztrália partjainál a *Snark* hajótörést szenvedett. A hajó farárbocos yawl típusú hajó volt.

SÓNER (az angol „schooner” [szkuner] szóból): két vagy három árboccal felszerelt, nem keresztrudas, de hosszvitorlával ellátott, karcsú építésű kereskedelmi vitorlás. A „sóner” „név gyakran szerepel a nyugati hajózásban. Így sónerbriggnek hívják az egy kereszt– és egy hosszvitorlával ellátott „brigantint”, sónerbarknak a három hosszvitorlaárboccal és egy

keresztvitorla-árboccal ellátott „barkantint”. A sónerok még ma is igen népszerű hajótípusok, különösen a csendes-óceáni szigetvilág gyakran használt kereskedelmi hajói.

SÓNERBARK: lásd „Barkantin” címszó alatt.

SORHAJÓ: a fregattnál és a korvettnél nagyobb egység. A régi idők sorhajóia három ágyúfedélzetes építésű volt, nem ritka esetben 130 ágyút is hordozott. Nevük onnan ered, hogy a régi harcászati szabályok szerint a tengeri csatába sorba, meghatározott távolságban álltak fel, és úgy támadtak, vagy követték egymást a nyomdokvonalban. A legnagyobb vitorlás hajó, mely valaha épült: a *Santissima Trinidad* nevű spanyol hadihajó volt, amely Cardova admirális parancsnoksága alatt a st. vincenti csatában vett részt az angolok ellen. Négyfedélzetes hajó volt, 140 ágyúval. A „sorhajó” név a mai, nagy páncélos egységeknél is megmaradt (ellentétben a „fregatt” és a „korvett” névvel), de természetesen semmi köze tengeri ütközet esetén a „sor” szóhoz. (Nézd meg még „Viribus Unitis” és „Dreadnought” címek alatt is.)

S.O.S.: a „Save our souls” szövegű angol ima kezdőbetűinek rövidítése. Annyi mint: mentsétek meg lelkeinket! Harold Bride, a süllyedő *Titanic* óriásgőzös távírótisztje használta a katasztrófa perceiben először az azóta nemzetközileg elfogadott segélykérő jeleket, az S-O-S betűket, 1912. április 12-én.

SZEXTÄNS: a hajózásban használt *tükrös szögmérő.* Részei: a fokbeosztással ellátott, körcikk alakú váz, a forgathatóan megerősített kar (vagyis *alhidad),* a vázra és a karra erősített tükrök, valamint az irányzó távcső. Két csillag szögtávolságát, de akár *két távoli tárgy* szögtávolságát is, úgy mérjük le, hogy a távcsövet ráirányítjuk az egyik csillagra, és az alhidadot addig mozgatjuk, míg a két csillag képe fedi egymást a távcsőben. A fokbeosztáson az *alhidad jelénél* leolvasott *szögosztályzat* a két csillag *szögtávolsága.*

„SZÉL ELŐL FUTNI”: régi vitorlásmanőver, valóban a végső esetben, amikor a szél olyan viharrá fokozódott, hogy a hajót nem lehet a haladás irányában tartani, akkor előáll a „scud”, a szél elől való futás helyzete. Az összes vitorlákat leszerelik, felgöngyölik, keresztrúdjaikkal együtt, szükség esetén az árbocsudarakat (topmosttop) is leeresztik, hogy elkerüljék az árboctörés veszélyét. Ebben az esetben a hajó egyedül a kormánykészülékében bízhat.

„SZÉLBE ÁLLNI”: az a manőver, amikor hajónik orrát pontosan a szél irányába állítjuk, hogy menetét teljesen lecsökkentjük, és a hajót megállítsuk. Ezzel némi holtpont áll elő, a vitorlák laffognak (lebegnek), a szél nyomása minimális. Igen jó kormányos az, aki hosszabb időre is képes hajóját szélben tartani. A szélbe állásnál a vitorlákat is meglazítják, hogy minden ellenállás kiküszöbölődjék. Ilyen helyzet nyílt tengeren akkor következik be, ha valaki a vízbe esett, csónakkal egy másik hajóról valaki közeledik, esetleg ellenőrző hadihajó megállítja a vitorlást. A „szélbe állni” ellenkező manővere a „letérni” („fall-off”) helyzet, vagyis a széltől elfordulni, és – a hajót teljesen hátszeles helyzetbe hozni.

SZÉLLEL SZEMBEFORDULNI: az a manőver, amikor a vitorlás megáll, vagy menetirányát átváltja. A vitorlás hajók (s ez áll a nagyobb balatoni sporthajókra is) mindig széllel szembe fordulnak, és úgy változtatják meg menetük irányát. Ugyanis, ha háttal, vagyis tattal fordulnának a szélnek, a vitorlák átvágódnának, árboctörés s vitorlaszakadás veszélyének tennék ki hajójukat. Ha pedig ezt a veszélyt valami miatt mégis vállalni kell, a manővert nemzetközi szóval fejezzük ki: „halsol” a hajó.

SZÉLRÓZSA: a régi korok tengerésze még nem ismerte az égtájakat, de megfigyelte, hogy bizonyos szelek állandóan egy bizonyos irányból fújnak. E megfigyelések alapján készült el az *első irányzék,* a szélrózsa. Majd az égtájak felfedezésével felfedezték az iránytűt is, amit *egyesítettek* a szélrózsával. (Lásd még „Iránytű” címszó alatt.)

SZÉLSKÁLA: a levegő áramlásának tapasztalati alapon való gyakorlati meghatározása. Nemzetközileg elfogadott a Beaufort-rendszerű szélskála. Tizenkét fokozatot különböztet meg a szélerősség kimutatására, mégpedig: 1 – leheletszerű szél, 2 – szellő, 3 – gyenge szél, 4 – lobogót mozgató mérsékelt szél, 5 – élénk szél, 6 – erős szél, hajókötélzet fütyül, 7 – igen

erős szél, 8 – viharos, 9 – fákat csavaró vihar, 10 – erős vihar, 11 – romboló vihar, 12 – elsöprő orkán.

TÁJFUN: tizenkettes erősségűnek jelzett viharok egyike. Az orkánok között a *leggyakoribb:* a Csendes-óceán nyugati részén évente tizenötször, hússzor megismétlődnek. A Fülöp-szigetektől keletre keletkeznek, és északra vonulnak, a japán partokig. A Kuril-szigetek mentén haladnak tova, de itt megtörve, közönséges viharrá legyengülve eltávolodnak a Bering-tengerbe. A tájfun egyik előjele a haladási hely irányából közeledő holthullámzás. A „tájfun" elnevezés kínai eredetű: annyit jelent, mint *igen nagy* (táj) *szél* (fun).

TÁJOLÓ: (hibásan kiejtve, írva „tájló") a tengerészek iránytűje, a kompasz. (Lásd „Iránytűnél".)

T ARCS: ezt az eléggé érthetetlen tengerészeti műszavunkat kétféle helyen alkalmazzuk: először mint „tarcsvitorlát", másodszor mint „tarcskötelet". A tarcsvitorlák ma már elég ritkák, főleg a fregattok, korvettek, klipperek, gyors járatú nagy sónerek és az ún. teljes vitorlázatú hajók hordták, mégpedig az árbocok közötti részen, a rendes vitorlák kiegészítéséül. Alakjuk igen hasonlít az orrvitorlákéhoz. A tarcsvitorlákat irányító, behúzó és lazító köteleket hívjuk „tarcsköteleknek" A tarcsvitorla nemzetközi neve: „staysail".

TAT: hajófar, a hajó hátsó része. Maga a „tat" – a hajó leghátulsó része, „tatárboc"-cal, „tatfedélzet"-tel, „tatfelépítmények"-kel.

TATÓ: A *Klotild* kikötőgőzös testvérhajója volt a *Vontató.* A fiumei idióma keresztelte el a rövidebb, dallamosabb névvel Totónak a kikötő közismert, kormos, füstös kis gőzösét.

TÁVOLSÁG BECSLÉS: nyílt vízen az ismert tárgy alapján (vagy tér-képjelzés következtében) a távolság megállapítása. így például 10 méter magas torony 11 kilométerről. 200 méter magas hegy 50 kilométerről látható.

„TELJES VITORLÁZATÚ HAJÓ": a derűs tengerész-szakvélemény szerint az a hajó, ahol még a kapitány ingét is kifeszítik. – A humor leszámításával a barknál egy fokozattal tökéletesebb, az angolok „ship", a levanteiek „nave" háromárbocosa a „teljes vitorlázatú hajó" Legalább négy orrvitorlája van, az elő– és a főárboc, valamint a főárboc és a tatárboc között is – orrvitorla szabású – belső vitorlák feszülnek. A klipperek ilyen teljes vitorlázatú hajótípusok voltak.

TENGERÉSZ: mindazok a személyek, akik hivatásszerűen szolgálnak – függetlenül rangtól, beosztástól – a kereskedelmi vagy haditengerészet hajóin. (Lásd még „Matróz" címszó alatt.)

TENGERÉSZ HENRIK: (1394-1460), János portugál király fia. Nevéhez fűződik az új kort megnyitó *nagy felfedezések előkészítése.* A hajózás szerelmese volt, valóságos tudós, aki segresi kastélyában hajózási iskolát alapított, tudósaival és tengerészszakértőivel a térképek és a műszerek tökéletesítésén dolgozott. Leghíresebb térképe a Portolando Medico által szerkesztett mappa, 1436-ban tökéletesítve.

TENGERÉSZETI HATÓSÁG: a tengeri közigazgatás, a tengerészeti és hajózási ügyeket intéző állami szerv. Ellenőrzi a hajók építését, felszerelését és a hajók állapotát, a kikötők berendezését, a fényszórók, jelzőeszközök működését, a hajósvállalatokat, ellenőrzi a tiszti vizsgákat, és kiadja az okleveleket, tengerészeti kihágások esetén mint másodfokú hatóság működik. A fiumei Nautica növendékei a T. H. hajóin gyakorlatoztak, és a „rajongók" a T. H. múzeumába jártak megcsodálni a pompás hajómodelleket, régi és korszerű térképeket, az Adria állat- és növényvilágának nagy gyűjteményét.

TENGERHEZ, MAGYAR, EL A TENGERHEZ! (és .nem „Tengerre, magyar!", mint idézni szokták): Kossuth Lajos 1846-ban megjelent vezércikkének címe. Kossuth ebben a cikkében a nagyvilággal való erősebb kapcsolatra és a délszlávokkal megvalósítandó testvéribb összeköttetésre szólította fel a magyarságot A szállóigévé vált szavak erősen hatottak a nemzet fiatalságára, sokan mentek tengerészpályára, mint ahogy ma is akad szép számmal jelentkező kitűnő tengerjáró hajóinkra.

TENGERI MÉLYSÉG: a hajózással szinte egyidős a tengermélység mérése. Ahogy fejlődött a hajózás, úgy fejlődött a mélységmérő eszköz is. A mélységmérés, a tengeráramlás eltérítő hatása miatt, igen nehéz volt, és különösen nagy mélységeknél nem adott pontos számot. Ma már a tengermélységet a hang visszaverődésével mérik. A batimetrikus térképek adatalapja a mélységmérés. Az Adria legnagyobb mélysége 1645 méter, a kvarnerói részen Veglia és Cherso között 120 méter. A legnagyobb mélységet a Csendes-óceánban a Mariana-szigeteknél mérték, 10 899 métert. Az Atlanti-óceánon Puerto Ricónál 9219 méter, az Indiai-óceán nyílt térségben 7450 méter mély. Az Északi-tenger Skagerraknál 677 méter. (Lásd „Batimetrikus térkép" alatt.)

TENGERI MÉRFÖLD: nemzetközileg elfogadott hosszmérték: pontosan 1853 méter. (Lásd még „Mértékek" alatt.)

TENGERI TÉRKÉP: vagy „charts" a hajózás nélkülözhetetlen kincse. Az első tengeri térképek a Földet mint síkot ábrázolták. *Ai. első* térképkészítő, aki figyelembe vette a Föld gömbalakját, Mercator Gerhardt flandriai származású, a XVI. században élt térképész volt. A korszerű tengeri térkép annyira pontos, hogy segítségével a ködben haladó, rádióját elvesztett hajó a mélységmérés segítségével is tarthatja irányát.

TENGERÉSZETI AKADÉMIA: a fiumei akadémia őse az 1774-ben létesült tengerészeti iskola volt, igen egyszerű intézmény, első igazgatója Don Francesco Saverio Orlando – egykori jezsuita atya. Száz év kellett, míg valóban hivatása magaslatára emelkedett az iskola: 1871-ben Vicenzo Domini vette át az irányítást, és a kitűnő tengerész vezetése mellett a célnak megfelelő tanítás kezdődött Majd következtek a különböző, újabb és újabb fejlődést igénylő átszervezések: és az iskolából lassanként Akadémia-lett! Négy középiskolával vették fel, szigorú felvételi vizsga után a növendékeket. Több hely λ– hajóstársaságok alapítványa – ingyenes volt. Szertára és szakgyűjteménye (magyar módra közadakozásból összehordva) a világon egyike volt a legtökéletesebbeknek. A Monarchia összeomlása után a fiumei Nautica – Cristoforo Colombo nevét viselve – olasz vezetés alá került. 1945-ben Fiumét Jugoszláviához csatolták, és azóta az Akadémián jugoszláv kereskedelmi tengerésztiszteket nevelnek. TEREB: az árbocon elhelyezett megfigyelő– és pihenőhely: lásd bővebben „Árbockosár" címszó alatt.

TÉRKEPFÜLKE (Navigationskabine): a hajó „szellemi raktára" vagy „agyközpontja". Itt találtok meg minden olyan felszerelést (szextáns, időjárásjelzők, térképek, szakkönyvek stb.), amelyek nélkül nem lehet hajózni. Itt van a térképasztal, a hozzá való mérőműszerek (pl. a „parallel linea", a kettős vonalzó), de itt tartják a jelzőzászlókat is. Természetesen mindez a nagy vitorlásokra vonatkozik. Gőzösökön külön van térképfülke, külön műszerfülke, sőt ezeknek a fontossága mellé felsorakozott már a külön rádiófülke is. A *Jadrannak* még önálló térképfülkéje nem volt, de a *Ragusa* barknak, mint láttátok, igen. A *Jadranon* a térképek, műszerek, szakkönyvek a kapitány kabinjában nyertek elhelyezést.

TERSATTO: Rijeka felett emelkedő hegyet és rajta levő kisközséget, a Frangepán-kastély romjaival együtt hívják Tersattónak. Maradványa a Rijeka–Fiume római nevének, Tersatticának.

TÉRÍTŐK: a Föld felületén az a két szélességi kör, ahol bizonyos időben a Nap zenitben delel. Az északit Ráktérítőnek, a délit Bak-térítőnek nevezik. A terítők 23 és fél fokra vannak az Egyenlítőtől. (Lásd még „Zenit".)

THEGETHOFF Vilmos: (1827-71) osztrák admirális. Stratégiáját igen váratlan hadmozdulatok jellemezték. Ilyen tette volt, amikor a lissai csatában (1866) zászlóshajójával az olasz admirálisi hajó oldalának rontott.

TONNA; súlymértékben 1 tonna = 1000 kiló; hajómérő űrmértékben – 1 tonna súlyú vízmennyiség az egység térfogata, ami azt jelenti, hogy 1 regisztertonna = 100 köblábbal, vagyis 2,832 köbméterrel.

TONNÁRÁK: tonhalfogó telepek, szűkebb értelemben maga a tonhalfogó háló. A tonhal

(Thynnus) a makrelafélékhez tartozó nagyméretű hal, megnő három méterre, súlya olykor három mázsánál is több. Százas csoportokban vonul, főleg ivás idején a partok mentén, és különösen egyes öblök azok, ahol évszázadok óta mindig felbukkan. Ilyen helyeken állítják fel az igen erős kötélből készült, több száz méter hosszú kerítőhálóikat a halászok. A megfigyelő a tengerre behajló, igen magas létráról figyeli az óriás halak vonulását, és ad jelet társainak a háló összehúzására. Híres tonhalfogó hely a perluccai és bakari (Buccari) tonnára. A *Klotild* utasai Perlucca öblében nézték végig a valóságos öldöklő harcnak beillő tonhalfogást.

TOP: az árboc legfelső része. Valamikor a régi időkben itt lengtek a kereskedelmi hajók és a hadihajók lobogói. „A topon leng a zászló” dalolták a régiek. Ma a topon nem leng más, mint a sportvitorlások kis klubzászlója vagy a kör forgós szélirány mutató, esetleg a kereskedelmi gőzösök vállalati zászlója.

„TOP-GALLANT-SAIL”: a barkók, négy– és ötárbocos óriásvitorlások népszerű keresztvitorlája. Alulról, a fedélzetről nézve a harmadik vagy a negyedik *keresztvitorla,* a főárbocnál a „main-royal” *alatt* feszül.

TŐKESÚLY: (vagy: kiel) a vitorlásjachtok ballasztja, nehezéke, egyben az áramvonalas hajótest haluszonyszerű, gerinc alatti folytatása. A tőkesúly a vitorlákra nehezedő *szélnyomást ellensúlyozza,* nehogy a hajó felboruljon. Szerepe van a haladásban is, mert meggátolja a hajótest oldalt csúszását, sőt döntő, hogy felül a vitorla és alul, a víz alatt a kiel egyensúlyban legyen, mert annál inkább jó luvoló a versenyvitorlás. A kis versenyvitorlásokon, dingiken, jollékon, túrajollékon nincsen tőkesúly. Ezt a szerepet az uszony (németül: schwert) tölti be. Az uszony súlyszerepe nulla, egyedüli feladata, hogy a szélnyomásra ellenhatást fejtsen ki, és megakadályozza a vitorlást az elcsúszástól, vagyis az oldalozástól. A holland vizeken használt úgynevezett „bojer” vitorlásokon az uszonyt a hajótest külső bal és jobb oldalán engedik a vízbe.

TRABACCOLO: (trabakkoló) az Adriai-tenger hajósainak speciális hajótípusa. Igen széles építésű, kétárbocos, főleg parti hajózású tehervitorlás. Tonnát ártalma 20–80. Legénysége a hajó nagysága szerint 3–6 fő. Igen hasonlatos hozzá a „brazzera”, ami nem más, mint a trabakkolótípusból átalakított halászhajó.

TRAMONTANA: az Adria északi szele. Igen erős, évszakhoz nem kötött, hol esőt, hol hideget hozó viharos szél. A bóra napokig bömböl, a tramontana olykor csak egy napig.

„U”, HAJÓK: az első világháború idején így hívták a német „Unterseeboot” név után a tengeralattjárót. Ez volt abban az időben, az első években a legveszélyesebb tengeri fegyvernem. Ellenfelei: a romboló típusú hadihajók és naszádok, az aknazár és az aknák, a záróháló. Az első tengeralattjárót a franciák készítették a kilencvenes évek végén, majd egy időben (1901-ben) az angolok és az oroszok. A Holbasier és Kutenyikov tervei szerint készült első orosz tengeralattjáró mindössze 15 méter hosszú és 4,5 méter széles volt. Az osztrák-magyar haditengerészet első U hajói 1909-ben készültek el, az első kettő Fiúmában, a Whitehead hajógyárban. A vízszínen petróleummal, víz alatt elektromos hajtással működtek. Megfigyelője a periszkóp nevű látcsőszerkezet, fegyvere a torpedó. Az első világháború idején volt kereskedelmi tengeralattjáró is: a *Bremen* és a *Deutschland* nevű, fegyver nélküli, főleg az angol tengerzár elleni propagandát szolgáló német U hajók.

USAKOV: Fjodor Fjodorovics orosz tengernagy, az angol Nelson kortársa, és a földközi-tengeri hadjáratokban szövetségese. Az 1700-as évek végén Usakov a Fekete-tengeren a török hajórajokkal szemben számos győzelmet aratott, így Keresnél, Hadzsibeynél, Kaliakrinál, Eidoniszinnél. A kaliakri csatában a törökök 78 hajóját 38 orosz fregatt és vitorlás ágyúnaszád verte szét. Hajórajának híres haditette volt a franciáktól megszállt Korfu sziget erődjének elfoglalása. A Korfuhoz közeli, Nyugati Szamothrakihoz tartozó Püspök-szigeten találták meg a *Jadran* utasai az uszkok kalózok barlangját.

USZKOK NÉPEK: az Adriai-tenger híres kalózai, rablói. Az 1500-as években bukkantak

fel, és másfél századon át jelentettek gondot a velenceieknek, az osztrák gyarmatosítóknak, a támadó törököknek. Főleg Fiume környéke és Zeng városa volt az uszkokok menedéke, valamint az Adria számtalan szigete. Az ellenük vezetett irtóhad-járatok végre is győzedelmeskedtek: 1600 közepe táján végét járták a rablókalandok.

USZONY: a kisebb, csakis parti vitorlásoknál, a hajótest középrészén, a gerincen keresztül vízbe engedett fontos *irányító* eszköze. Német neve „schwert", és így ismerik a sportvitorlázók mindenütt. Helye a hajóban az ún. „sehwertszekrényben" van. Az uszonynak semmiféle súlyzó hatása nincsen, egyedüli szerepük a fékezés, a szél nyomását ellensúlyozni, vagyis meggátolni azt, hogy a szél a hajót oldalazva fújja tovább. A hajó kultúrfejlődésének nagy szakasza az, amikor a régi hajós felismerte ezt a fontos hidrodinamikai eszközt.

VEGLTA: az Adriai-tenger karnarói részének legnagyobb szigete, közvetlenül a fiumei öböl szélén. Területe 2400 négyzetkilométer, lakói ősi szláv népek. A középkorban Magyar Balázs, Kinizsi apósa lovas seregével átjutott a szigetre, hozzá is fogott a város ostromához (Veglia), de bevenni nem tudta. Ma ősi szláv nevén Krknek hívjuk.

VÉSZMADÁR: (Puffnininae) hallal és egyéb tengeri állatokkal táplálkozó, a hullámjárást f atkákban követő vadmadár. Igazi hazája az Atlanti-óceán északi része, de egyik fajtája, a déli bukdosó vészmadár (Puffinus puffinus yelkouanos) az Adria szigetvilágában is szép számmal megtalálható. Ilyeneket láttak a *Ragusa* gigg utasai, amikor Cherso szigetére vitorláztak. Vérbeli „tengsrészmadár" a pufiin us.

„VICTORIA": Magellán 85 tonnás vitorlása. Az első karavella (Vitorlás hajó), amelyik körülhajózta a Földet. Magellan öt karavellájá-ból *(Concepción, Trinidad, San Antonio, Santiago, Victoria)* csak a *Victoria* maradt meg. 1522. szeptember 8-án vetett horgonyt Sevilla kikötőjében. (Lásd még „Magellán címszó alatt.)

VILÁGÍTÓHAJÓ: lehorgonyzott, világítófelszereléssel és ködben különleges hangjelzőszirénával működő hajó. Valamikor kiöregedett hajótesteket használtak erre a célra, a modern világítóhajó ma már speciális tengerálló és -felszerelésű hajó. (Lásd még „Világítótorony" alatt.)

VILÁGÍTÓTORONY: őse, az óriási Pharos az i.e. 250. évben épült fel Alexandriában. A mai típusú világítótorony ősét 1696-ban építették az angliai Plymouth kikötőjében. A világítótornyok a nemzetközi hajózási egyezmények szerint működnek, és a tengeri térképen szerepelnek. Megkülönböztetünk állandó fénnyel, forgó fénnyel, villanó fénnyel, kitartó és felvillanó fénnyel működő világítótornyokat. Nagyobb kikötőkben és kikötők előtt több világítótorony is működik. Egyik legérdekesebb világítótorony a híres Roter-Sand, az Északi-tengerben a Weser és a Jade torkolatánál. A torony alapjait a parton építették meg, majd kivontatták a tengerre, és ott elsüllyesztették. Nyílt vizeken, ahol a hajózás érdeke és biztonsága megkívánja, lehorgonyzott világítóhajók működnek. A villamosság hatalmasan megnövelte a tornyok fényét. A villamosság előtt egy-egy torony 6000 gyertyafénnyel működött, a mai korszerű torony 9 millió gyertyafénnyel működik. A tornyok egyben irányítótornyok is: a rádión helymeghatározást adnak, és „kézről kézre" vezetik a ködben (stb.) haladó hajókat.

„VIRIBUS UNITIS": az osztrák–magyar haditengerészet legelső dreadnought-típusú csatahajója. Hossza 151 méter, szélessége 29 méter, súlya 20 000 tonna volt. Fedélzetén 12 db 30,5 centiméteres, 12 darab 15 centiméteres, 18 darab 7 centiméteres és 6 darab 4,7 centiméteres ágyúja volt. Sebessége óránként 21 tengeri mérföld (38.6 kilométer), felszerelés nélkül a hajótest súlya 11 000 000 kilót tett ki. Személyzete (tisztek, legénység, gépészek) pontosan ezer ember volt. A hajóóriás az első világháború utolsó napjaiban, 1918. november 1-én süllyedt el: Sam Banelli olasz költő parancsnoksága alatt egy gyorsnaszád átcsúszott Póla védelmi övezetén, és a hadikikötő kellős közepén megtorpedózta a Monarchia összeomlását is jelképező csatahajót.

VITORLA-VITORLÁZAT: a vitorlás hajó „motorszerkezete". A legfontosabb

vitorlázattípusok: hosszvitorlázat, mint például a sónereké és a jachtoké, keresztvitorlázat, mint például a barkóké, teljes vitorlázat, mint a klippereké, marconi-vitorlázat, mint a modern versenyvitorlásoké, luggervitorlázat, mint a kuttereké. (Lásd még: „Lugger” „Slupp” és „Teljes vitorlázatú hajó” alatt.) Jelentősebb vitorlarészek: csúcsvitorla (Topsegel), elővitorla (Jib, Fock-segel), farvitorla (Besan), előfelső-sudárvitorla (Bramsegel), nagyvitorla, fő derékvitorla (Mars), hátsó sudárvitorla (Bram), továbbá: viharvitorla, nagy versenyvitorla (Ballon, Génua), versenyvitorla (Spi-nekker), nagy versenyvitorla (Ballonklüver). Természetesen a vitorlák elnevezése nem ötletszerű, hanem rendszert követ. Például vegyük alapul a három keresztrudas barkhajó árbocát, ami (összetett árbocról van szó!) ugyancsak három részből áll. Az árboc alsó része a „törzs”, és így a tereb magasságáig érő vitorlát is *törzsvitorlának* hívjuk, a következő rész a „derék”, tehát a vitorla *derékvitorla,* majd következik az árboc felső része: a „sudár”, és természetes, hogy a vitorla neve: *sudárvitorla.* Persze vannak komplikált esetek is, amikor pl. hat keresztrudas vitorlázatról van szó. De ha jól megnézitek az ábrákat, rájöttök, ez sem ördöngösség.

VITORLARÜD: különböző formájú, de mindig azonos célú, a vitorlavászon kifeszítését, szélbe tartását szolgáló rudak. Legrégibb formája az ősi Nílus-hajók és a görög trierák árbocon keresztbe fektetett rúdja. A középkar karavellái kezdték használni a több keresztrudas, árboccal beosztott vitorlázatot. Majd amikor a hollandok bevezették a több részből épített árbocot, megkezdődött a keresztrudas hajók fénykora. Az általánosan használt, főleg a sóner- és szlupvitorlázatú hajók „nagyponyváit” két rúd fogja össze: a 1. *gaff* és a 2. *bum*, az alsó és a felső vitorlarúd. A korszerű, leginkább versenycélt szolgáló vitorlások ún. marconi-szerelése kiküszöbölte a felső (gaff) rudat, egyedül a bumrúd maradt meg. Egy-egy óriási, 1200 négyzetméteres vitorlázatú versenyhajó bumrúdja – több mázsa! VITORLAPONYVA: igen erős, külön erre a célra szőtt vászonból (vitorlavászon) készült. Az ősi vitorlás hajó (pl. viking hajó) szélfogó eszközét, a vitorlát, állatbőrből varrták össze. A kínai dzsunkákon manapság sem használnak vászonvitorlákat, hanem gyékényből font, szőnyegszerű lapokat. A vitorlák általános színe fehér, de van kivétel is: a Földközi-tenger és az Adria halászai, parti teherszállítói igen kedvelik a piros, kék, sárga színű vitorlákat. A hétszázas években az angol haditengerészet vitorlás sorhajóin és fregattjain szürke színű vitorlák feszültek az árbocok keresztrúdjain. Taktikai oka volt ennek: messziről felismerték hajóikat az angol tengerészek. A vitorlavásznat négyzetméterekben mérjük, és a kifeszített teljes vitorlázat felmérésével adjuk meg a vitorlás hajó. de főleg a versenyvitorlások nagyságát. Például a Balatonon is ismerünk 22-es, 25-ös jollékat, 30-as, 40-es, 50-es tőkesúlyos hajókat.

VITORLÁS HAJÓ: minden olyan úszóeszköz, a felvitorlázott giggtől az ötárbocosig, amely vitorlával halad. A legfontosabb típusok: klipper (gyorsvitorlás, 3, 4, 5 árboc), teljes vitorlázatú hajó (nave, ship, 3 árboc keresztrudakkal), háromárbocos (bark, elő- és főárboc keresztrudakkal), hátsó árboc szlup (hosszvitorlás), schooner vagyis sóner, 2, 3, 4 árboccal (sónerbark), előárbocrudakkal, többi szlupvitorlázattal (briggsóner) 2 árboc, előárbocrudakkal (kétárbo-cos), brigg, mind a két árboc keresztrudakkal (jacht), kirándulóvagy versenyhajók, típusuk igen sok, de egyben megegyeznek: vi-torlázatuk szlup vagy az abból tökéletesített marconi-fregatt (hadigyorsvitorlás), dzsunka (keresztrudas kínai hajó, vitorlái gyékényből, lehet 5 árboc is), trabakkoló (trabaccolo, adriai halászbárka, 1 vagy 2 árboc), korvett (valójában kisebbített fregatt, gyors hadivitorlás).

YACHT: (vagy „jacht”) a régi időben kimondottan a holland flotta tengernagyi gyorsvitorlása. A sok vitára alkalmat adott név eredetét nyilván ugyancsak Hollandiában kell keresni: a holland csatornajáró hajónál, amelyet ösvényen – „jagdpadon” vontatnak. Innen a név – jacht. Valójában minden vitorlást, amelyik kimondottan a szórakozás, a sport, az üdülés célját szolgálja és „hajószerű”, tehát nem csónaktípus, mint a „dingi”, hanem fedélzetes, mint mondjuk a balatoni 22-es tőkesúlyos versenyvitorlás, jachtnak nevezzük. Vannak valóságos

óriásai a jacht-építészetnek, mint pl. a híres Amerika-pokal (Bermuda-Coves versenyek) versenyhajói, amelyeken közel harminc matróz látja el a szolgálatot.

ZÁSZLÓVIZSGÁLAT: a nemzetközi tengerészeti jogban franciául „enquête du pavillon”-nak nevezzük a hadihajónak azt a jogát, hogy a tengeren megállíthat bármilyen nemzetiséghez tartozó kereskedelmi hajót, ha azt valamilyen oknál fogva gyanúsnak találja. Ilyen vizsgálaton esett át a *Jadran*, amikor a francia hadihajó megállította, és átküldte tisztjét ellenőrzésre.

ZENG: (mai nevén Senj) századok előtt Fiúméval egy rangban álló kikötőváros. Senj nemcsak arról nevezetes, hogy valamikor fellegvára volt a félelmetes kalóznépnek, az uszkok rablóknak, de arról is, hogy a bóra itt dühöng a legnagyobb erővel. Valószínű, hogy a tengerpart legrégibb városa, már Plinius is említi „Seniat” néven. Falait Attila hadai ostromolták. Mátyás király 1488-ban királyi várossá emelte Zenget. Maga a város nagyobb tér körül csoportosuló, keskeny, girbegörbe utcákból áll. Rakodópart ját a tenger hullámai mossák, a város mögött a Kapella és a Velebit zord hegyei emelkednek. Onnan zúdul le a félelmetes bóra és nagy testvére – a boron.

ZENIT: vagyis: tetőpont, amelyben a függőleges vonal az égboltot metszi. Átellenes pontja – a *Nadir*,

ZÓNAIDŐ: nemzetközi megegyezés alapján a délkörök mentén a Földet 15°-15° zónákra osztották, ahol is egységes időszámítást vezettek be. Az összes zónaidők a greenwichi meridiántól számítódnak.

„ZRÍNYI” KORVETTA: a valamikori osztrák–magyar haditengerészet egyik világjáró vitorlás hadi egysége, amelyet – szükség esetére – már gőzgéppel is felszereltek. 1871-ben bocsátották vízre, 60 méter hosszú, 10 méter széles, 1340 tonna vízkiszorítású, háromárbocú, egy ütegsoros korvett volt. Főárboca”„30 méter magas, vitorláinak felülete 1650 négyzetmétert tett ki. Tisztekkel együtt 231 ember szolgált a *Zrínyin.* Közöttük egy, az általunk is ismert Anton úr, a korvetta csónakmestere. Híres útja volt a vitorlával megtett negyvenezer mérföld: Kína és Japán kikötőibe, majd onnan vissza a hazai partokra. Fedélzetén kitűnő orvos-író látta el az orvostiszt szolgálatát: Gáspár Ferenc, a század eleji fiatalság népszerű útleírásszerzője.

TARTALOM

ELSŐ FEJEZET

A Karszt hegyei között – Dénes bácsi, a mentorunk – Meglátjuk a tengert! – A „Cardiff House”-bán – Átlépjük a Nautica küszöbét, és megismerkedünk Anton úrral – Este az akadémia folyosóján – összebarátkozunk Horváth Ferivel – az Ulan őrhajó – Mi is az a MAS? – Repülőtámadás Fiume ellen

MÁSODIK FEJEZET

Porto-Ré, a királyi kikötő – Zanetta bemutatkozik – Kaland a tengeralattjáróval – A szertár titkai – Kedvencünk, a kormánykerék – Horváth Feri ígérete – A háromárbocos Ragusa és Jokkó, a hajósinas – Mit láttam a palackban? – A Klotild és utasai – Sebességet mérünk – Tonhalfogás Perluccánál

HARMADIK FEJEZET

Katonai titkosrendőrök a Nauticán – Mi történt? – Az „ítélet” – Kimegyek a hajógyárba – Kis lecke a zászlójelzés tudományából – A „Gomila”, vagyis a Szemétdomb nevű városrész – örök testvériséget fogadunk Jokkóval – Daniló bácsi, a kapitány és otthona – A torpedómester elbeszélése – A Flamingó tragédiája – Menekülés a háztetőkön

NEGYEDIK FEJEZET

Vitorlásút Cherso szigetére – Északi szélesség és keleti hosszúság – Vitorlás tanulmányok – A legegyszerűbb sebességmérés – Ködben – Egy mentőöv a vízen – A Mese-öböl – Bojnak, a polipvadász – Lau Laudon hozzánk csatlakozik – Viharban – Felfordulunk – A világítótorony – A toronyőr elbeszélése – A Petőfi tragédiája

ÖTÖDIK FEJEZET

Daniló bácsi Fiúméról – Az uszkokok – íme, egy hajógazda és nagykereskedő – Vége a háborúnak? – A földrajzóra – Forradalom – Hová tűnt el Daniló bácsi? – Csatahajók jönnek! – „Haditanács” a Két Napóleonban és elszegődés a sónerre – Zanetta utoljára – Búcsú a Nauticától – Berakodás és puskagolyók – Irány Buccari! – Megtanuljuk a szélskálát

HATODIK FEJEZET

A Rossz időjárás csatornájában – Megkapjuk a tengeribetegséget – Mi a „nausea”? – Irány Zeng! – Pallada, a papagáj – Küzdelem az ellenszéllel – A mi sónerünk – Mit művelünk a déli Adrián? – Az uszkokok eltűnt kincse nyomában – Érkezés és szökés Zengből – Fedélzeten – A navigáció története és tudománya – Asztrolábium, szextáns és kronométer – A hajóláda

HETEDIK FEJEZET

Ránk tör a bóra – Mekkorák a hullámok, és mekkorák a tengerek? – A világ legnehezebb mestersége – Mit lát Sottomarina? – A hajóroncs – Morter – Jokkó felfedezi a gyilkosságot – Koje, kabin, kajüt – Ciklonok és parfiperók – Tengerfejérvár – A normann gályák nyomán – A félelmetes jelenség – Suttora aggodalma – A szellemek nem tudnak úszni – Sebenicóban fény derül a Morter drámájára – Kilessük Daniló bácsi titkát

NYOLCADIK FEJEZET

A népszerűség méregpohara – Hurrá! – A kézi zászlójelzés tudománya – Cirrusok és kumulusok – Irány dél! – Horizont és magasság – Előttünk egy torpedóromboló – „K P” – A francia tiszt – Emberevő cápa – Hiba csúszott a számításba? – Lissa fényjelei – A száguldás mámora – Vigyázz, a Calabria! – Daniló bácsi vallomása – A rejtett írás – A „másik Három Szigetek” – Hol ásták el a kincset? – Közeledünk – Az uszkokok titkos szigete – Erődök és sziklák – Partra szállunk – Hol a tervrajz? – Csüggedés – Negyven láda ekrazit – Nincsen meg a barlang – Homokfövény és tarka csigák – A hajóláda értékei – Kutyaugatás a mélyből – Megtaláljuk a barlangot – Egy tőr és egy csontváz – Betűk a barlang falán – Jokkó kézszorítása – A Püspöksziget felrobban – A gigg, Jokkó nélkül! – „TDL”, jó utat mindenkinek!

FÜGGELÉK

Kis tengerészlexikon

Tíz éven felülieknek

A kiadásért felel
a Móra Ferenc Ifjúsági Könyvkiadó igazgatója
Felelős szerkesztő: Rónaszegi Miklós
Műszaki vezető: Gonda Pál
Képszerkesztő: Lengyel János
Műszaki szerkesztő: Bolgár Ivánné
59 800 példány, 23,5 (A/5) ív, MSZ 5601-59
76–2524. Szikra Lapnyomda, Budapest
IF 2704-e-7779