

Minden ember a fedélzetre

Hozzáadta: Maszatomy
2004. október 17. Vasárnap 16:29

A hajók sorsát megméri a természet, senki sem jellemezte találatban, mint Anakarsisz, a székelybányai görög nyelvész. Szerinte az embereket három csoportba lehet sorolni: "... Az élők, a holtak és azok csoportjába, akik a tengeren hajóznak."

Minden ember a fedélzetre! Valóban, a mostoha életkörülmények, az egymásra utaltak, a kényes sikerek és tragédiák azokban, akiknek állandó munkahelye és otthona a hajó, és akik máig a legmegbecsültebbek a hajókon. Állandó veszélyben élnek, egy minden májstá eltérő embert-pust faragnak. Hogyan éltek hát azok, akik a tengeren éltek? Itt a legjavát? Máj a legrosszabb időkben kialakult az a szokás, hogy a hajó parancsnoka, a kormányos és egyéb fontos személyek - a hajótulajdonos vagy a hajó börtönjé - hátul, a tatnál rendezték be szállásukat, és irányítják a hajót. A magas tefedélzetnél ugyanis akadálytalanul ellenőrizhető az egész hajó, és az árbocok, vagy a kényes is jobban áttekinthető. A vitorlások általában hátszélben haladtak, így mádon a tatrál kiadott parancsokat a szél a fedélzeten és az árbocokon dolgozó matrózok felé vitte. A hajó kényes rászórt a raktárteret foglalta el, a leggyorsabban kellett kihasználni és a dőzsmájú megelégedéssel végtelenül szorosan lezárni. Ezen a részen tehát senkit sem lehetett elszállásolni. Egy került a legényeség a hajó elöl, a rászórtban, abba a hátrországi helyre, amelyet a hajóorr kényes oldalfala és a raktárteret lezáró védelem határolt. Talán mondani sem kell, hogy ez volt a legzajosabb és legnedvesebb hely az egész szélalkotmányon, mert a hajónak ezt a részét ostromolták leggyorsabban a hullámok. Ebben a szélodában aludtak, átkeltek, tisztálkodtak az emberek. Az éjszakai nyirkos levegőben, a töltségekben és a fűvek meg a patkányok társaságában lehetetlen volt emberi mádon élni. Itt nyúltek a betegek, horkoltak a pihenésben levők, má-g má sok kényes, levelet ártak, vagy a Bibliát olvasták a mennyezeten hímzéses olajmácses piszkozatban. Néha elárjantották a rugós bicskét, hogy vitás ágyeintézzenek el meggondolatlan hirtelenséggel. Alig lehetne jobbnak mondani a hadihajókon uralkodó helyzetet. A XVIII. és XIX. században a hajók sorhajóit és a kisebb egységeket is szinte zséfolásig megtöltötték matrózokkal, tengerészgyalogosokkal és társakkal. Ilyen nagy létszámmal hajószemélyzetnek természetesen nem juthatott elég hely a hajó orrában. Minden ember felszereléséhez hozzátartozott egy vitorlavászonzó varrt félgyógygy, amelyet a nagyárs pihenés idejére az átfedélzeten fűggesztettek fel. Szolgálat alatt a félgyógygyat ásszegény mellvéd felhelyezett tartóhájjába rakták. A hajón nem volt semmiféle beépített szellőző berendezés. elhasznált levegő csak a rakodóhájjak, a hadihajókon pedig a széllel szellőző rőcsökön tudott eljutni. Já idá az ágyőnyőhájjakat is kinyitották, azon kényes vitorlavászonzó varrt szellőzőtálmakkal is próbálkoztak. A tálmak a végtől a hajóhátra engedték le, széles tálcákra kialakítva felső végtől pedig a széllal szembeállítva a teljes szellőztetést sohasem tudták. Erő hullámjárásban a rakodó és szellőzőnyőhájjakat vézhatlanul le kellett Ez az állapot napokig, sőt hetekig is eltarthatott. Ilyenkor a poshadó fenékváz, az emberi test kipárolgása és a nedves, párs levegőben soha ki nem száradó ruhák dohos szaga orrfacsaró bűzzel keveredve, a legkényesbb fertőző betegségek meleggya is lett. A vszájadokon keresztül a kényes volt a hajóskoszt silánygya. A mai ártelen vett álelmiszertartó társ és a XIX. század elejéig ismeretlen fogalom volt (1804-ben a francia Appert kényes-tette el az első hős konzervet.) Ezért a hajó vitorlásokon csak olyan álelmiszereket tárolhattak, amelyek - szártva vagy beszárt viszonylag hosszú ideig fogyaszthatók maradtak. Leggyakrabban a szárt disznó- vagy marhahús és a kényes tárt került terékre. Kisebb mennyiségben szalonna, sajt, vaj, száraz bab, borsó, kényes, tea stb. is szerepelt a konyha áttrendjében. Ha eljött az átkelés ideje, a matrózok kezükben bádog- vagy faedénnyel, a konyha elő rohantak. Ártel nem mindennap jutott a csupokban, mert szeles, viharos napokon tilos volt tárt győntani a tázhelyen. Ilyenkor hideg énnálát osztottak szél, szalonnát, szárt, füstölt halat, sajtot - csak annyit, hogy a matróz ártel haljon. A konyha gazdájait, a szakácsot, nem ok nélkül nevezték "szurtosnak"-nak, mert a tisztaság egyáltalán nem tartozott az ényei kényes. Amit ásszekotyasztott, nem szokott ázletes lenni, de nem is lehetett az, hiszen silány anyagból kényes-tette. A "menő" egyáltalán telő állt: sárgaborsó, lencséből vagy rizsből és beszárt hőséből. Elfordult, hogy a parancsnok a zsupori hajótulajdonos utasítására nem gondoskodott tartó álelmiszerek szeltről. Máj pedig ha hetekig tartó szélcsend vagy ellenszél tartóztatta fű a vitorlást, és az ártéskamra kényes-lete nagyon megcsappant, a fejadagot a felőre csékkentették, aztán megint a felőre. Mi maradt ilyenkor máig? A nadrágszá meg patkányhős... Kényes és vvel ezélt máig fahordókban tárták az ivóvizet. A fa rohadt, a véz megposhadt. Egy-kényes alatt a kristálytisza hegyi forrás véz is zárt, nyálkás, ihatatlan, bűzzel folyadékká vált, amin a forrás sem sokat segétt. De a véz fontosabb az emberi szervezetnek, mint a tálmány álelmiszere. Az elviselhetetlen szomjósáig, amit a szárt hős fogyasztása meg a trőpusi hárság máig fokozott, gyakran volt okózá erőszakos cselekményeknek sőt itájadásnak is. Hadihajókon - nem ok nélkül - állandóan fegyveres árság gyelt arra, hogy a napi véz-zadag kényes senki se csapolja meg illetéktelenül a vízeshordókat. Senkinek sem jutott észábe, hogy tengervíz igyék, tárták árt sem, mert a szárt hősossal amőgy is sok szárt a szervezetbe. Az árt deszert csak a XIX. században elszárt alkalmazott vastartályokban tudták fogyasztásra alkalmas állapotban tartósan tárolni. Máj a kényeskorban is ártel árt borral egészétték ki az ivóvéz-zézetet. De miután a Nyugat-indiai szigeteken cukornád lepárták az első csőrümot, ez lett a legnépszerűbb ital a hajón. Az angol hadihajókon napi fél pint (0,284 liter) rumadag, meg a gyakori "extra" őgyzárt mindig az ittas állapot hártárt tartotta az embereket. Já dolog volt, hogy Vernon angol admirális 1740-ben kitalálta a grog receptjét, vagyis a melegvéz-zel hégá-tott és cukorral ártétt rumitalt. Az egyhangó, vitaminhiányos tárt és kényes-let, szinte "menetrendszer" a tárt fű a fejét a hosszú utakon. Levertség, izomfájdalmak, bört alatti bevörzések jelezték a kezdetét. Aztán megdagadt a fogny, a fogak

fellazultak, ami szinte lehetetlen tette a tájékozódást. A XVIII. század második felében kezdtek felismerni a friss fűzelékek gyógyhatását, de a leghatásosabb az a hosszúra ideig tartó tájékozódást a citromban talált James Cook, a hármas felfedező, olyan sikerrel alkalmazta a skorbut ellen szereit, hogy az Admirális kitélezen bevezette a savanyú káposzta az a citromlét fogyasztását. Akkor persze még mit sem tudtak a betegség idegrendszeri okairól, a C-vitamin hiányáról. A tengerészmunka emberfeletten nehéz volt. A hajás, a rakomány, az utasok az a személynél biztonsággal megkérte, hogy a legények állandóan káoszátsgben legyen. Az embereket a hajás ká oldala szerint jobb az bal oldali árságból osztották be. Ezeket megint két csoportra választották szét, hogy nagyra egymást felváltva, tekintet nélkül az a népnep- az a hátköznapokra, folyamatosan teljes tsenek szolgálatot. Munkaszüneti napot, kimenet legfeljebb az a tüközben árintett kikötésben engedélyezett a parancsnok, feltéve ha nem kellett szétválasztani a tartania. A matróznak a vitorlájuk kibontását, felhúzását, szétbe állítását, fogasolását, bevonását vitorlarudakra kitérését és ben, hában, szélviharban, rekkenő trépusi hátságban fenn a szédés-tá magasságban, kitéréslen állva, minden kárlálmányek kázzátt el kellett vágaznie. Szét a kicserzett, sás vátál kimart, vátál, g csepegő kezével, fogcsikorgatva emelgette a szélben csapkodás, mázsányi nehézség vátázzat, miközben a kitéréslen bravóros ágyességgel kellett ágyelnie a saját az a mellette dolgozó társát áletre. Mindenki egyért, egy mind Hányan zuhantak májr le az imbolygás árbocokról! Hányan teráltak el szétzött koponyával a fedélzeten! Még az sem mondhatta magát mindig szerencsésnek, aki a vátze esett. Egy ember a hullámmá, árványlá, fortyogás vátzen olyan, min a tá a kazalban. Csak a szerencse vezet a nyomára... De a nyugodt napok egyhangú munkája sem volt lelket-testet ádá-tá. A fedélzet sárolása, a fenékvíz szivattyúsása, a vitorlájuk javítás, a festés, kátrányozás ájrakezdés az soha meg nem száná robotja tálta ki az utolsó pillanatig a szolgálati idét. Miközben az egyik árs munkáját vágazte, a másikat pihent. Tagjai a fedélzeten aludtak, olvasgattak vagy harmonikaszá mellett ánekelték az otthon emlékeket felidőz az a matróz dalokat. Hideg idében, viharban az emberek beszorultak a széllel szembe. Am ha vátlatlan szélrohám sálpárt vátgig a vátzen, vagy a vihar ereje elárte a Beaufort-skála szerinti 9-10-es szélere sságet, felhars parancs: "Minden ember a fedélzetre!" Aki mozogni tudott, májris rohant fát, s futás kázzben rántotta magát a nehézség tengerészcsizmát, a jersey-pulávrt meg a kátrányozott vitorlavátsonbál káoszátlt gányájait. A viharban kegyetlen nehézség volt a helytállás, olykor napokig, hetekig, a vátgkimerés áletsig tartott. Rági tengerészmondás szerint az ember egyik kezével a hajás árt, a másikkal ájmagukárt kázzátttek. Mindenki szátvát-lelkét adta a munkájába, fárel haragot, gyárléletet. Ha valaki fenn a magasban, egy kátlében megkapaszkodott, bátvátst tehette, mert tudta, hogy bájri szerelte fát, já munkát vátgzett. A tengerészmunka becsálet az bajtársiasság kárdése volt. A hadihajás kor sályosabb volt a helyzet. A szák, tálsáfolat fedélzeten a hajás szát személynél mellett még a tengerészgyalogosokr is helyet kellett szorítani. A 70 m hosszúra az 16 m széles HMS Victory nagy fedett fedélzetén áldájul 850 ember tartázkodott, szárnyá kárlálmányek kázzátt. A rossz égészággágyi állapottok miatt - amit még a brutális bájnásmd is sályosbát-tott - a XVII-XVIII. áos rászben a XIX. század nagy flottájiban mindig emberhiány volt. Angliáj a hárhedt kánszorosozást (press gang) áptették áletbe, hogy a átsájmot valamennyire fel tudják tállteni. Ha az vátget árt, a legények leszerelt. Miután levonták az eláleget, a kátrányt, a bátntéseket az a kározások áfizették a szákás munkabárt, az a tengerész, áj dájával a vátállin, partra szállt. Megkezdés átt egy másfajta á nánhány napig tartás dánomdánom, amikor a matróz kárpátolhatta magát mindenért, amir a tengeren le kellett mondania. Mire a borgás kábulat vátget árt, elászott az utolsó fillér is, az a matróz, ha nem akart áhkoppon má kánytelen volt ájra elszegésni egy másikat hajásra, hogy a frissen felmarkolt elálegbál indulás elátt még egyszer, amög istenigazában kitombolhassa magát. Aztán árdágg az a pokol! - kezdés dhetett ájbál a kegyetlen munka a tengeren.