

Fráter Zoltán

# Szelek szárnyán

Esszé arról, hogy Herczeg Ferenc saját jachtjával szeli a habokat az Adrián

Magyar író vagy tüdőbeteg, vagy alkoholista. Esetleg mindkettő, de semmi esetre sem veti fel a pénz, sőt a legjobb, ha kimondottan szegény. Ha netán az a szerencsétlenség éri, hogy örököl, a vagyont mielőbb eltékozza. Gazdag és egészséges ember nem lehet jó író, ez világos. A tüdőbajos Janus Pannonius, Reviczky Gyula és Justh Zsigmond (majd Tóth Árpád), a részeges Csokonai, a borissza Vörösmarty (utánuk pedig a meghaladhatatlan Ady) nagy hatásokkal teljesítette be az olvasóközönség ilyenén elvárásait.

A magyar író lehet bár egészséges (persze ez csak amolyan látszat), de semmiképpen se sportoljon. Idejét ne a természetben, hanem lehetőleg füstös termék falai közt töltsse. Azért jó a kávéház, mert az ember nincs otthon, és még sincs a szabad levegőn, tartja a bohémromantika közvélekedése.

Annak a nemzedéknek, amely – átmenetileg – bizonyos józanságot hozott irodalmunkba, Ambros Zoltán, Bródy Sándor, Gárdonyi Géza, Herczeg Ferenc voltak legkiválóbb tagjai. Herczeg a józanság mellett az egészséges életmódot, vagyis az úgynevezett mozgást sem vetette meg. Szegedi diákoskodása idején a labdajáték mellett kedvenc sportja volt, hogy a Tiszán eveztek, ladikáztak a tanári tilalom ellenére. A fővárosban megtelepedve csakhamar felismerte, hogy pesti fiatalember számára a kardvívás nélkülözhetetlen tudomány, be is lépett a Magyar Atlétikai Clubba. Midőn a Keleti-Fríz-szigeteken nyaralt, vitorlázott az Északi-tengeren, az Adrián pedig saját jachtját kormányozta. Életformája a tizenkilencedik század végének sikeres karriertörténete, kiváló példája az asszimilációnak. A verseci születésű, német anyanyelvű diák tízéves korában, Szegeden tanult meg magyarul. Meggazdagodása – írói, azaz művészi pályán – szokatlan, már-már kihívó jelenség. Az előző nemzedék írófejedelme, Mikszáth Kálmán túl volt már az ifjúságán, amikor a *Jókai Mór élete és kora* honoráriumából megépíthette a horpácsi kúriát, Herczeg viszont épp csak negyven múlt, amikor jachtot vásárolt magának, majd házat és gépkocsit is. Éppen úgy, ahogy a mikszáthi világrend (a *Szelek szárnyán* első kiadását méltatva) megköveteli: „négy kellék jár ki egy igazi úrnak. Egy jacht, egy automobil, egy laporgánium és egy jó csekk-könyv.” Puritánabb vagy élhetlenebb értelmiségi számonkérheti Herczegen a politikai beágyazódás visszasságait, az alkotói függetlenség és elkötelezettség idejének elárulását, s nem is a közönség, hanem a hatalom igényeinek kiszolgálása miatt, hiszen kora uralkodó eszméjének, a sovinizmusnak kormánypárti képviselője, Trianon után pedig – főleg történelmi regényeivel – a magára hagyott, tragikus magyarság sorsának megörökítője és az irredenta törekvések igazolója lesz.

A hajózáshoz már gyermekkorában vonzódott. Emlékezései szerint az iskolai vakációban a szegedi Tisza tengerré dagadt képzeletében, és ennek hatására új játékként arasznyi hajókat épített magának. Versecen azonban sem folyóvíz, sem állóvíz nem volt, ezért a nagymama kútja melletti

itatóvályúból csinált hadikikötőt, miközben admirálisnak álmodta magát. Fantáziája végtelen vízzé varázsolta az itató keskeny csatornáját, s a kisgyerek szemében valóságos flottává nőttek az apró úszó tákolmányok.

*A dolovai nábob lánya* bemutatója kétszeresen is sorsdöntő fordulatot hozott Herczeg életében. A darab színre vitelével nagyobb összeghez jutott, s ebből a pénzből hajójegyet váltott Konstantinápolyba, hogy megismerje a tengert, amelyet addig csak álmaiban látott. A szolid gőzhajó, amelyen utazott, időnként vitorlát bontott, hogy takarékoskodjon a szénnel. Herczeg rájött, hogy nem hajlamos a tengeri betegségekre, sőt kifejezetten élvezzi a hullámok táncát. Ennek a képességének tulajdonította, hogy később könnyű vitorlásra szelhetette a habokat. A másik fordulat abban rejlett, hogy a színházi siker eredményeként meghívást kapott Jókai Mór otthonába, az élő klasszikus veje, Feszty Árpád festőművész szalonjába. Feszty egy napon közölte vele, hogy Dévérnek fogja keresztelni a hajóját, mivel van egy kis gőzhajtású bárkája a Dunán. Feltehetőleg ekkor ötlük fel Herczegben, hogy az általa vágyott életforma fontos eleme a társadalmi eseményként felfogott nyaralás valamely feltétlenül divatos fürdőhelyen, ahol élni nem, de hajózni szükséges.

Mint emlékezéseiben, *A gótikus ház* hatodik fejezetének elején írja, eredetileg a vitorlásban sem közlekedési, sem sporteszközt nem látott, hanem tartózkodási helyet,

mondjuk: úszó villát, amely lehetségessé tette, hogy a nyári hónapokat a tengeren, jóformán a tenger ölében töltssem. Engem nem vonzott a vitorlászás technikája, ami végre is elég egyhangú dolog, hanem Neptun király hullámzó kék kristályország a maga isteni csendjével, elragadó szépségével, életének csodálatos gazdagságával, izgalmas és kitanulhatatlan szeszélyeivel. Ha lehetett volna, hogy nyaranta delfinné változzam, ebben az alakban még szívesebben vakációztam volna.

Hamarosan felismerte azonban, hogy igazán csak akkor lesz otthon a vízen, ha saját hajójával járja a tengert. Barátja, ifj. Hegedüs Sándor társaságában 1904-ben az angol jachtgyártás és jachtsport központjába, Cowesba utazik, hogy vitorlást vásároljon. Ott és Portsmouthban tömegesen vesztegeltek a jó állapotban lévő, használt jachtok. (Teljesen friss gyártású, vadonatúj kutterra nem futotta volna, noha az előző években szép honoráriumot kapott az *Ocskay brigádéros* bemutatója, majd a *Pogányok*, valamint az *Andor és András* megjelenése után.) Megszerezte viszont a másodjára kiszemelt, harminchat tonnás, karcsú yawlt, amelyet Hajnal névre keresztelt.

A huszadik századforduló környékén szokás volt, hogy a tekintélyesebb napilapok általában évente egyszer, kivált karácsonykor (de előfordulhatott az esztendő bármely szakában) úgynevezett illetménykötettel kedveskedtek előfizetőiknek. Lehetett ez naptár, almanach vagy a lap érdekelt-ségébe tartozó szerző alkotása, a hűséges olvasók – ösztönzésként is előfizetésük megújítására – ajándékba kapták a könyvet. Az *Újság* szerkesztősége 1905 húsvétján szép kivitelű, gazdagon illusztrált, színes útialbummal állt elő. Herczeg Ferenc érdekesnek ígérkező, a *Szelek szárnyán* címet viselő naplójával azokról a tengeri kalandokról, amelyeket a népszerű író 1904. július elseje és augusztus 27-e között élt át az Adrián.

Az útirajz vagy útleírás nem volt túl gyakori műfaj abban az időben, ha a *Szelek szárnyán* nincs is híján minden előzménynek. Csak néhány évvel az illetménypéldánynak készült 1905-ös kiadás előtt jelent meg Eötvös Károly *Utazás a Balaton körül* című terjedelmes műve, amely az útirajz keretét használja fel rengeteg anekdota, tárca, életkép, memoár, karcolat, elmélkedés összefűzésére. Bizonyára nem egészen véletlen, hogy az 1909-es *A balatoni utazás vége* megjelenése után egy

évvel – immár nem *Az Újság* ajándékköteteként – Herczeg útinaplója újra napvilágot látott, „rálásza” Eötvös könyvének hullámaina.

A jacht abban az időben sem számított az átlagember keresetéből fenntartható, mindennapi sporteszköznek. A gazdagság, sőt a luxus jelképe volt. Az adriai hajózás lehetősége csak egészen kivételes intellektusok, neves egyetemi tanárok számára vált elérhetővé – például Pauler Ákos filozófus, aki gyors járatú, egyárbócos kuttert birtokolt, valamint egy „E.” betűvel jelzett zágrábi professzor számára –, másrészt nem okvetlenül kirívó intellektusoknak, például arisztokratáknak adatott meg. Gróf Andrassy Géza egyárbócos kutterrel, báró Biedermann Rezső kétárbócos, hosszú sónerral, gróf Károlyi Antal motoros jachttal, gróf Mailáth László gőzbárkával, gróf Szapáry László háromárbócos gőzössel szelte az Adria hullámain, ahogy azt Dr. Balogh Tamás, Nagy Miklós Mihály és Zsigmond Gábor tanulmányaiból tudjuk, miként azt is, hogy a magas arisztokrácia mellett hasította a vizet Horthy Miklós minden versenyt megnyerő egyárbócos szlúpjá (könnyű naszádjá) is. „Jobb körökben” főleg a gőzgéppel, motorral ellátott hajócskát kedvelték, míg az erős, ügyes, bátor és kalandvágyó férfiak jachtja a könnyen sikló, karcsú vitorlás volt. A tenger kultuszáról már a századvégen vallott Ábrányi Emil szerelmes verse, *Az Adriára mentünk (Fiume 1881.)*, amelyet 1893-ban közölt *A Hét*.

A *Szelek szárnyán* első fejezetében Herczeg a következőképpen jellemzi hajóját:

A Sirály negyventonnás yawl. Négy esztendővel ezelőtt épült a legmodernebb amerikai tervek szerint, melyeket a newporti hajógyárból lopatott el Spaics Garibaldi, a tiszteletreméltó isztriai hajóépítő és irredentista. Spaics szerint a versenykutterek terveit másképp nem is lehet megszerezni, mivel a yankeek ezeröttszáz dollárt is elkérnek egyért. A meglopott hajómérnök büszke lehet rá, hogy a Sirály mindjárt az első esztendőben megnyerte a pólai regattát.

A hajó főárbóca húsz méter magas. Van egy hatalmas öregvitorlája, három ormány-, egy szép időre való csúcs- és egy segéd- vagy pillangóvitorlája, melyet csak akkor feszítünk ki, ha szél előtt járunk. A hátsó árbócan csak egy vitorlája van. Összesen háromezer négyszöglábnyi vászonnal vitorlázunk.

Egy kis csónakot is vontat maga után, melyet a laikus mentőcsónaknak, a tengerész pedig jolle-nak nevez.

Ami a hajó belső berendezését illeti, van két kétágyas kajütje, egy csinos szalonja, abban a hosszúnövésű legény is majdnem kiegyenesedhetik, van továbbá mosdója és egy kevésbé csinos legénységi kajütje, az utóbbi egyszersmind konyha is. A kormányfödélzet alatt van egy igen kitűnő helyiségünk, szertár és élesztár; oda csak négykézláb lehet bemenni.

Legkedvesebb tartózkodóhelyünk a kormányfödélzet. Ha háborog a tenger, akkor ugyan végigvágunk rajta a hullámok, rendes időben azonban ebédlőnk és nappali szobánk. Árnyékvető ponyvát is lehet fölője feszíteni.

Bár nem a legnagyobb jacht a Sirály, a biztonságos utazáshoz mégis szükség volt tapasztalt hajósokra. A legénység összetételét hárman alkották: a kormányos (neve Tonio), az első matróz (akit az útleíró csak „sánta generális”-ként emleget) és a második matróz, aki egyben hajószakács is (az „öreg Zepe”). Az utasok az elbeszélőn kívül a „komám”, a tizenkét éves „keresztfiam” és Cézár kutya, a rettenthetetlen uszkár.

Herczeg nem az elpuhult és különösen nem a dekadens értelmiségi szerepében tetszeleg, hanem a sportoló férfi mezébe bújik. Hajója nem gépesített, gőzerejű luxusjacht, hanem jól felszerelt,

biztonságos vitorlás, amelynek irányítása izomzatot, ügyességet, előrelátást és határozottságot követelt. Már a saját jacht megvásárlása előtt is járta a vizeket Lussinban bérelt, gyors járatú, egyárbócos kutterrel (amilyen Andrásy Géza gróf és Pauler Ákosé is) cirkált az Adrián és a Jón-tengeren, ahol legdélebbre Korfu szigetéig jutott. Méltán írhatta könyve bevezető soraiban, hogy a „vitorlás sportember úti naplóját akarom közrebocsátani” – még ha a *Szelek szárnyán* több lett is ennél.

A jacht ugyanis nem csupán státuszszimbólum volt. A hajó a hagyományos életút és sors megjelenítése mellett a szinte elérhetetlen, változatos, tartalmas élet utáni vágyakozás, máshol a baljós körülmények jelképe a századelő irodalmában, mind a konzervatív Endrődi Sándor (*Révpárt; Éj a vizen*), mind a modernebb érzékenységű Dutka Ákos (*Temetés*) költészetében. A jacht (korabeli írással: „yacht”) motívuma sikert arat Szép Ernő rögtönzésében (*Könyörgés hóért*) és kabarédalában (*Csak egy kis benzin kellene...*), súlyosabb érvénnyel az emberi igények felső szintjének és az új keresésének megtestesítőjeként Ady lírájában és cikkeiben. A *Nagyváradai Napló* 1902. augusztus 3-án megjelent számában írja Ady *A hétről*: „Kellő időkben vágyakozni szoktam Abbázia, Róma, Nápoly, Kairó után. Olykor egyszerűen kidobni szeretném magam a világba, saját jachtomon szelni a tengert s közelről nézni meg a pápuákat, avagy kóborolni, sátrak alatt hálni vad beduinokkal.” Osvát Ernő *Figyelőjének* 1905. májusi számában közölt *Harc a Nagyúrral* című versében pedig:

Az én yachtomra vár a tenger,  
Ezer sátor vár énreám,  
Idegen nap, idegen balzsam,  
Idegen mámor, új leány,  
Mind énreám vár, énreám.

Nem biztos, hogy a *Szelek szárnyán* megjelenése és Ady versének időbeli közelsége véletlen egybeesés csupán. A költő esetleg látta is az albumot, vagy legalábbis Mikszáth 1905. április 11-i beharangozó cikkét olvashatta róla *Az Újság* hasábjain. Ady verse a május 15-i szám előtt az utolsó pillanatokban készült, kezdve a *Budapesti Napló* szerkesztőségében, folytatva és befejezve a Szabadság kávéházban, ahonnan a hihető szájhagyomány szerint a költő mellett strázsáló Osvát szakaszonként vitte a nyomdába.

A balzsam, a mámor, a leány azt a képzetkört idézi fel, amely a jacht szó hallatán manapság óhatatlanul eszünkbe jut: a természetes vagy mesterséges eredetű kedélyjavító vagy tudatmódosító szerek használatát, a drága italok nyakalásával megvalósuló szeszfogyasztást és a szex korlátlan, közösségi élvezetét. Ami egy emlékezetes jachtos bulihoz kell (eltekintve az egy szótagos szavak nyelvtörő alliterációjától): szer, szesz, szex. Ami a nőket illeti, Herczeg jachtján egyértelmű a helyzet. Az általa kiagyalt hajótörvény harmadik pontja kimondja, hogy a kikötőkben, ahol megfordulnak, nőknek sem tréfából, sem komolyan nem szabad udvarolni. Az meg természetesen fel sem merülhet, hogy bárki is hölgyet hozzon a hajóra. Egy kivétel azonban mindjárt a második partraszállás után erősíti a szabályt. Bescából indulóban elbűvölő, fekete ruhás nő kéredzkedett fel a hajóra, módfelett örvendve, hogy húsz krajcárért elviszik Arbéba. A fedélzetre lépő szép, délceg leány picit megszeppent a sok férfi láttán, de amikor megpillantotta az iskolás gyereket, egyszerre megnyugodott. A lány segített a főzésnél, feltálalta az ebédet, s mindezt olyan szerényen, mosolyogva és tapintatosan tette, hogy pár órai ismeretség után valamennyien megszerették, s „még a sánta generális is gyöngéd lovagiasságot tanúsít iránta”. Nem ilyen egyszerű a szesz és a szer

ügye. A férfiak mindegyike szerette a bort, fel is tankolták sok palackkal a raktárteret. A kiválóan főző hajószakács minden tekintetben „mintaember lenne, ha hetenkint egyszer-kétszer le nem inná magát a sárga földig, illetően a hajó fenekéig”. Részségének legfőbb jele, ha franciául kezd beszélni. Ilyenkor, az első stádiumban még igen szolgálatkész és udvarias. Elérve a második stádiumba, már kevésbé kellemes, és sajnos kialakult az a rossz szokása, hogy gyakran a második stádiummal kezdte. Alkohol tehát volt a hajón, főleg bor (és a tengerészlethez nélkülözhetetlen rum) formájában. Bonyolultabb a szerhasználat tetten érhetősége vagy annak gyanúja. A *Szelek szárnyán* harmadik fejezetében van egy különös bekezdés a mámoroszerű léttel, varázslatos élvezettel, testi-lelki kalandokkal kapcsolatban. Az úti élmények elbeszélője közli, hogy nem ismer

épületesebb foglalkozást, mint csillagos éjjel a hajókormány mellett ülni. Az ember ilyenkor nem gondolkozik, hanem az éber álomnak valami különös állapotában van, mikor hímes, kecses és fura sületlenségek bugyborékolnak az agyában. *Mintha hasis-álomban volna.* [Kiemelés tőlem, F. Z.] Az elmúlt éjjel meg éppen mesés pompájú volt. Az ég csillagképei mintha megszorodtak volna; sohasem látott, gyémántszerű csudák bukkantak elő a végtelen éjszakából. Minden csillag párja ott ringott a fekete vízben, és mivel a láthatáron az ég összefolyt a vízzel, az a különös érzésem lett, *mintha a lágyjárású hajómmal némán ott lebegnék a csillagok mindenségben.* [Kiemelés tőlem, F. Z.]

A tizenkettedik fejezetben is akad szinte elkápráztató, legalábbis könnyen félreértelmezhető kép, a mámor már-már orgiaszerű, csoportos átéléséről, azonban ennek ellentmond Herczeg kiskorú keresztfiának jelenléte. (A szer magányos élvezetének azonban nem.)

A tegnapi éjszaka tündöklő volt. Egyikünk sem akart a kajütbe menni, hanem mind ott heveredtünk le a földzeten és néztük a telihold óriás tányérját. Olyan fehér volt a fénye, mint a villamos lámpásé. *Nekem úgy rémlett, mintha szabad szemmel is meglátnám rajta a gyűrűs kráterhegyeket.* [Kiemelés tőlem, F. Z.] A keresztfiam mellettem hevert és azon fáradozott, hogy két lába ujjával matrözcsomóba kössön egy kötélvéget.

A következő részben Busi szigeténél, már hazafelé, bemerészkedtek a csodálatos szépségéről híres kék barlangba, amelyet a tenger felől, sziklakapun átkelve, csónakon lehetett megközelíteni. Oda-bent gótíves, hatalmas kupola feszült a valószínűtlenül kék tó fölé, amelynek átlátszó, tiszta vizében minden ezüst fényben fürdött. „A bejárat alagútja bíborvörös haránt fénysávokat bocsát be. Az egész környezet *kábítóan fantasztikus, álomszerű, kész meseország.* [Kiemelés tőlem, F. Z.] Ha mosolygó nereidák buktak volna fel a vízből, aligha csodálkoztam volna rajtuk.”

Nem ok nélkül gondolhatunk arra, hogy a „vitorlás sportember” úti naplója nem csupán tapasztalatokat rögzítő beszámoló, sokkal inkább valós élményeken alapuló, ám lényegében fiktív alkotás. Mint ahogy maga a napló sem csak a tények halmaza: gyakorta rövid megjegyzések, futó elmélkedések kísérik a történéseket. Még tovább fokozva a mesterséges műveletek szerepét, miként egy hosszú balettelőadás, megkomponált cselekvéssor már maga az utazás is. Sőt, Herczeg eleve elhárítja annak lehetőségét, hogy munkájától a való élet lenyomatát várják, hiszen létező jachtja a Hajnal, amely a *Szelek szárnyán* lapjain a Sirály nevet viseli. A vele utazók egyike testvérbátyja, Herczog József, őt a könyvben „komám”-ként említi. A Fiumétól Cattaróig (Kotorig) tartó út az előre ki nem számítható eseményekkel együtt is maga a tervszerű megalkotottság. Elsődleges,

vagyis nem olvasmányélményben a hajózóknak van része, az olvasóhoz mindannak csak leszűrt, sűrített kivonata jut. Herczeg, a gyakorló színpadi szerző, itt is a szereplők felsorolásával kezdi, ismertette mintegy a szereposztást. Már a kezdet kezdetén drámai feszültséget teremt azzal, hogy délután ötkor még az íróasztalánál ül, mert be kell fejeznie egy sürgős cikket, miközben fogadószobájában ajánlást kérő, érett korú hölgy várja, de még két, rendkívüli fontosságú levélre válaszolnia kell, nincs becsomagolva, viszont egy óra múlva indul a fiumei gyors. No és persze éppen jókor, hajdani iskolatársa is most szeretne beszélni vele, alá kell írnia a tegnapi ajánlott leveleket, a kiadója pedig sürgősen kéri a telefonhoz. Izgalmas nyitány, ha a „valóságban” pontosan nem így történt is. Élesen megkonstruált helyzet többször is akad a könyvben. A második fejezetben Arbe szigetének északi csúcsánál szélcsend idején csónakba ülnek és horgászni kezdenek, velük van Cézár kutya is. Készülődve vissza a hajóra, bedobják az uszkárt a vízbe, hogy fürödjön kissé. Nem sokkal ezután emberevő cápa uszonya tűnik fel vagy kétszáz lépésnyire a vízben. Az iskolás fiú ijedten szólongatja prüszkölve evickéló kutyáját. A cápa már száz lépésnyire van, már a csónakot kerülgeti. Kiderül, hogy szerencsére kis cápa csak, de éppen elég riadalmat okozott, mialatt az uszkár mit sem sejtve vidáman lubickolt. A tizedik részben az elbeszélő és komája úszva akar visszatérni a raguzai fürdőházig, s azt latolgatják, mennyire kell tartaniuk a cápaveszélytől. Első matrózuk, a „sánta generális” fölényes mosollyal biztosítja őket, hogy ezen a vidéken még sohasem bántott senkit a cápa. Így hát úszhatnak nyugodtan, mögöttük a csónakban az evező generális és az elbeszélő keresztfia beszélgetnek. A matróz épp azt újságolja, hogy a raguzai múzeumba tegnap egy hatodfél méteres cápát hoztak. Tavaly fogták itt, a raguzai kikötőben. Aztán igen elcsodálkozik, hogy a két úszó férfi vad iramban csapkodva a hullámokat, igyekszik a csónak felé. Izgalmas helyzetek, kiélezett események, amelyekről a túlélő visszatekintő távlatából értesülünk.

A mesén túl is akad több olyan szöveghely, ahol az útirajz műtermi, artistikus hátterére irányul a figyelem. A művészet rendszeres viszonyítási pontként tűnik fel a *Szelek szárnyán* lapjain. Már az első mondata Arnold Böcklin festményét idézi, vagyis a hajónapló az úti kalandok elősorolása helyett eleve képleírással kezdődik.

Böcklin mesternek van egy megragadóan mély képe: a szélcsend. Mostanában a berni képtár büszkesége.

Azúrkék égboltozat alatt pettyes, a sósvíztől likacsos kőszirt emelkedik ki a mozdulatlan tengerből. A kövön hableány pihen, néhány álmosan tollászkodó, feketefejű sirály társaságában.

Fullasztó csend, izzó hőség, vakító napfény árad ki a keretből. A halfarkú leány egy bágyadt mozdulatot tesz a karjával, mintha fel akarna emelkedni; zsibbadt tagjai azonban visszahúzzák a sziklalapra.

Álmodozva, vágyakozva, bájos aléltsággal és mégis gonoszul lefelé tekint ki a messzeségbe, mintha várná a közeledő vihart, mely szilaj életre fogja kelteni az alvó tengert. Soha még a vihar előtti baljóslatú csendet közvetlenebbül nem jelképezték, mint e nyugalmas és mégis démoni erejű képen.

A második fejezetben a textilművészet adja a hasonlíthatóság alapját: „A vegliai parton három fókafejnyi szikla meredt ki a vízből. A három szirten három fekete nagy madár ült, három kárakatonára. Olyan furcsán egyformák voltak, mint egy szecessziós kárpitminta.” Ugyanebben a fejezetben, de már Bescában az építőművészet lesz a hasonlat alapeleme. „Az utcán nagy

csapatokban ülnek a vénasszonyok, olyan förtelmesek, nevetségesek és mégis meghatóan kedvesek, mint a gót templomok ereszsörnyetegei.” Az elbeszélőnek korokon átívelő képzőművészeti ismeretei vannak. A szép, „délcegnövésű, finomarcú” olasz leánynak, akit húsz krajcárért elvisznek Arbéba, a reneszánsz festményekhez hasonlító „Tizian-szőke haja volt”. Lacroma szigetének sziklabálmányai és tenger mosta barlangjai „mind olyanok, mintha Böcklin fantáziája teremtette volna őket”. Irodalmi példa is akad a műveltségéből építkező hasonlatok között. A bájos és szomorú fészeknek nevezett Arbét a tengerről tekintve olyan romantikusnak látja, „mintha Ariosto álmodta volna meg”. Zaravecchiában az égzengésre előtóduló angolnák sokasága Shakespeare mondását juttatja eszébe a mennydörgésre felzendülő angolnafészkekről. Trau várbástyáit „aranypatinás mesék futják be”, maga a város pedig „kőbe vésett mese”. A hajóra hozott gögös viselkedésű és félelmetes tekintetű kakas olyan, mint „Don Quijote tollasvértbe öltözve”. A következő részben az iskolásfiú Verne *Nemo kapitánya* alapján igyekszik megérteni egy sziget magányos lakójának rejtélyét. Megtalálható a példatárban az opera is. A vihar utáni napfelkeltében az elázott holmik szárítgatása közben a Sirály „igazán olyan volt, mintha a Bolygó hollandi végeladást rendezne”. Raguzát és környékét szemlélve pedig nehezen hihető, hogy „az operai díszletekre emlékeztető citadellákat és bástyatornyokat minden dekoratív szándék nélkül építették volna”. A raguzai sétányon járkáló parasztlányok jelmezbe öltöztetett színpadi királynék benyomását keltik, izléses, színes népviseletük „mintha valamelyik udvari opera ruhatárából került volna elő”. Felbukkannak a tizenkettedik fejezetben antik mitológiai utalások is: az út legdélibb pontján kimerészkednek a nagy Adriára, ahol az elhagyott szirteken,

melyek úgy delelnek künn az ezüstködös tengeren, mint Nereusz isten gulyájának eltévedt jószágai, valóságos homéroszi levegő lengedezik. A szelek istene talán maga is érezhette, hogy némi elégtétellel tartozik nekünk a raguza-vecchiai szélcsendért, és remekül üvöltő augusztusi sirokkót küldött.

A zene az utazás mindennapjainak részeként kíséri a hajózókat. A második fejezetben, július 3-án a kivilágított Sirály felkelti a bescai hölgyek kíváncsiságát, és a mólóra tódulnak. „Pálmay Ilka elénekelte nekik Niniche ritornelját, Tonio mandolinkíséréte mellett. Ez úgy értendő, hogy volt a Sirályon egy gramfonunk, annak számai közt volt a Pálmay-dal.”

A természet látványa és a madarak repülése is esztétikai élményt okoz az elbeszélőnek, már a bevezetés soraiban: „A kecses ív, melyben a halászmadar az árbócod körül suhan, a művészeti tökéletesség fogalmával ajándékoz meg.”

Ahogy annak komoly műalkotásban lennie kell, erkölcsi tanulság is megfogalmazódik a *Szelek szárnyán* lapjain. A tizenharmadik fejezetben Busi szigeténél, augusztus 15-én az utazás megrázó felismeréssel szolgál az ámuló narrátor számára. Azzal a mélyenszántó belátással, hogy az emberek „átlag jók és kellemesek”. A hajózás során ezt közvetlenül meg lehet tapasztalni. A vitorlás ugyanis

visszaviszi az embert az ősi természetbe és az emberek megint visszanyerik eredeti szeretetreméltóságukat. Sehol annyi rokonszenves és igazán emberien érző és cselekvő embert nem találtam, mint a vitorlaárbócok tövében, a foltozott nagy vászonponyvák árnyékában, a félreeső kikötők zugaiban.

A bajtársiasság szívessé és önzetlenné teszi a vadidegen embereket is. Kikötéskor például elég rákiáltani a parton ögyelgők valamelyikére, és a nyakába dobni a vizes kötelet, hogy kösse meg annak

rendje-módja szerint. Mindenki megteszi, és megelégszik érte egy kurtán odavetett „köszönöm”-mel. Azt sajnos nem állíthatja az elbeszélő, hogy a szárazföldön is ennyire kiválóan viselkednek az emberek.

Ki tudja, a hajótulajdonosi büszkeség nyilvánvaló megszerzésén és a tengerjáró ringatózáson kívül milyen céljai voltak Herczegnek ezzel a jachttal? Mintha csak könyvének epikai hiteléül, a *Szelek szárnyán* megírása miatt vásárolta volna. Mindenesetre tény, hogy a hajót 1904-ben vette Angliában, és 1905-ben, az album megjelenésének évében már el is adta a fiumei Tengerészeti Hatóság osztálytanácsosának. S ha nem számítjuk Eötvös Károly említett kötetének megjelenését, az öt évvel későbbi, illusztrációs melléklet nélküli új kiadásnak más oka, magyarázó apropója nincs, legalábbis egyelőre nem sikerült kideríteni.

A könyvről a *Nyugat* 1910. augusztus 1-jei számában Karinthy Frigyes ír. Karinthy ekkor élénk kritikai tevékenységet folytat a *Nyugat* és – kisebb részben – a *Renaissance* hasábjain. Ez még nem magyarázza, hogy miért foglalkozik Herczeg könyvével, a második kiadásban megjelenő, nem regény, nem novella- és nem verseskötettel, hanem útirajzzal. Karinthy – látszólag még csak nem is fanyalgó, az útleírás érdemeit, hatókörét reálisan látó – bírálatának már első mondatából kitűnik, hogy valójában nincs sok mondanivalója a könyvről. „Kedves, derűs, üde és kellemes olvasmány; erről a könyvről például nehéz volna akár egy betűvel is ennél többet írni, ha az ember csak azt írná meg, ami a műre vonatkozik, s nem azt, ami olvasás közben eszébe jutott – ám ami esetleg sem méltánylás, sem pedig kritika.” De mi volt az, ami olvasás közben eszébe jutott? Először is különbséget tesz az írói és a költői szemlélet között. Az előkelő, elegáns világfelfogás, amely Herczeget is jellemzi, nem ismeri a szenvedést, s így – Karinthy értelmezésében – nem értheti meg a költészetet sem. További súlyos megállapítása, hogy Herczeg könyvében tiszta és szuggesztív képet kapunk mindenről – csak arról nem, amiről a könyv beszél: az Adriáról. Ez ugyan eléggé megsemmisítő kijelentés, de ennek élet két alkotói típus meghatározásával nyomban tompítja is. Herczeg az ő szemében nem költő, hanem író. A különbség alapja, hogy az előkelő világfelfogás a külső világot hasonlítja a maga dolgaihoz, s nem bajlódik azzal, hogy a természetben önmagát keresse. Herczeg könyvéből megismerni a jachtot és vidám lakóinak sürgő-forgó életét, de nem érezni a mozdulatlan természetet. Herczeg a természetet nem maga foglalja be képbe, hanem már kész képnek látja és leírja. Ezt Karinthy merőben költőietlen világfelfogásnak nevezi. A költői nézőpont a kedves lány szemeit az éghez hasonlítja, a rutinos író mosolyogva nézi az eget, és úgy jellemzi, hogy olyan szép kék, mint egy leány szeme.

De mindez természetes, s jól van így. Mozdulatlanságot csak poéta fog meg: az író mozdulást ábrázol.

Herczeg Ferenc csak író: ellentéte mindannak, ami poézis. Ez teszi őt előkelővé s tollát alkalmassá arra, hogy mulattasson: a mozdulatlan természetről azonban hírt hozni soha nem fog nekünk.

A kritika, amennyire megfosztja Herczeget minden „költőiségtől”, ugyanannyira elismeri író-létét, ami komoly főhajtás nemcsak az érzékeny, modern hangvételű epika, hanem a dzsentritörténeteket felhasználó szórakoztatás előtt is. És ez minden elhatárolódáson túl is alapja lehet a Karinthy és Herczeg közötti korrekt, mindvégig megmaradó kollegiális viszonynak. Az elhatárolódásban rejlő elutasítás nem okvetlenül elítélés: a modernek nem követik elődeik eszményét, mert ők másképpen látnak, másképpen írnak, és ki is nevetik a számukra torz gondolatokat. De mindez nem jelent teljes tagadást, nem jelenti azt, hogy ne ismernék el az értéket, amelyet elődeik munkáiban találnak.



Karinthy nem a világfelfogással egyenlő stílust – mint ebben a kritikájában is kifejti – gúnyolja, hanem a modort: értelmezzük lelkiismeretesen a „stílus” szót, figyelmeztet, „s nem azoknak felületes szemléletével, akik stílust és modort szívesen összetévesztenek”.

Miért ír Karinthy erről a hangulatos, de talán mégsem túl nagy horderejű műről? Az alább részletezendő jelek szerint több oka volt, hogy erre a könyvre esett a választása, noha elképzelhető az is, hogy Osváttól kapta bírálatra. Valószínű azonban, hogy *akart* írni az albumról, mert bosszantotta, amit szerzőjétől néhány hónapja olvasott. Megjegyezhetette és nemigen vehette jó néven Herczeg nyilatkozatát, amely a *Budapesti Újságírók Egyesülete Almanachja* 1909-es kötetében jelent meg. A kiadvány jelentős részét a legújabb irodalomról szóló vitának szentelték, teret adva az új nemzedék bemutatkozó költőinek. Az egyesületnek Herczeg volt az elnöke, s természetesen – Eötvös Károly, Gyulai Pál, Kiss József, Mikszáth Kálmán és mások mellett – az ő álláspontját is közzétették az ifjak irodalmi csoportosulásáról. Karinthynek bizonyára feltűnt, hogy Herczeg igen következetesen végigvitt képpel, a hajótörés motívumával fejtette ki véleményét, amikor a fiatalok közül mint „egyetlen erős és érdekes egyéniség”-et kizárólag Adyt emelte ki. „Azokról, akik az ő vizében eveznek, egyelőre semmit se tartok. Hamarosan el fognak merülni. Ha van köztük tehetőség, annak előbb partra kell vergődnie, hogy érvényesüljön.” Ez a megállapítás különösen ingerelhette Karinthyt, hiszen akkoriban már annak, aki a „modernekről” nyilatkozott, észre kellett volna vennie, hogy Babits és Kosztolányi költészete nem Adytól ered (Karinthy verseiről nem is szólva). S néhány hónap múlva, a következő év nyarán újra megjelenik a *Szelek szárnyán*, immár nem *Az Újság* illetményköteteként.

Karinthy ekkoriban meglehetősen bíráló kedvében van: 1910 áprilisában a *Nyugatban* kétszer, május–júniusban a *Renaissance*-ban háromszor, július elsejétől augusztus közepéig pedig a *Nyugat* négy számában ír kritikát, illetve rögtön a Herczeg-kritika után kipellengérezzi a Quintus álnevet használó Kenedi Géza *Az Újságban* megjelent cikkét a nemzedékek „összeverekedéséről”. Nem is annyira a nemzedéki „ellentét”, hanem Ady feltűnése és az új költészet közé tett egyenlőségjel az oka annak, hogy a *Szelek szárnyán* kritikájában megkülönbözteti az író a költőtől, s míg Herczeg író voltát elismeri, a költőt kerekén megtagadja tőle. S bárkiről legyen is szó, ennek jegyében vág oda a Herczeget költőileg magasztaló ismeretlennek, helytelenítve a meg nem nevezett tollforgató állítását: „mekkora tévedést, s mily üresen kongó frázist ír le az *Új Idők* kritikusa, amikor azt mondja: az Adriát, melynek eddig nem volt költője, Herczeg Ferenc meg tudta szólaltatni”. Kétséges, hogy Karinthy melyik írásra utal, ugyanis a lapban csupán egy névtelen szerző – ajánlva a *Szelek szárnyán* olvasását – az 1910. június 19-i számban idézi Herczeg néhány mondatát arról, hogy kissé mindig mámoros volt „a szabadság gondolatától és a tenger költészetétől”, majd egyet-értve hozzáteszi: „Igen, ezt, a tenger színpompás költészetét hozta magával Herczeg Ferenc, a girbe-görbe partokról, amelyeket örökké ostromol a nagy ár.” Látjuk, hogy a könyvajánló szerzője (ha ugyan rá vonatkozik Karinthy megjegyzése) *nem* írja le azt a „tévedést” és „üresen kongó frázist”, hogy „az Adriát, melynek eddig nem volt költője, Herczeg Ferenc meg tudta szólaltatni”.

S lehet talán még egy indítéka, amiért Karinthy érdekesnek és érdemesnek tartotta, hogy mérlegre tegye ezt az útirajzot. Az író mozdulást ábrázol, s Herczeg könyvében meg is elevenednek a sürgő emberek, „s frissen követjük a jóízű kalandok barázdáját, amint végigszántanak a beállított kép sima tükrén”. Figyelemre méltó a tizenharmadik fejezet első mondata, amelyben a mesélő az optikai csalódás tapasztalatával fogalmazza meg a táj fürkészésekor szerzett benyomását: „A dældalmát szigetek mozgó diorámaként vonultak el a Sirály mellett.” A dioráma a huszadik



századfordulón elterjedt térhatású kép, amely úgy jött létre, hogy a megörökítendő látványt áttetsző anyagra festették vagy fényképezték, és változó fényekkel világították meg, így aztán a kép változó színhatást is keltett. A dioráma a fények játékaival a mozgás illúzióját adta, bár látószöge valójában állandó, statikus. De Herczeg pontosabbá teszi a távlat meghatározását azzal, hogy a látványt „mozgó” diorámának nevezi. Nem állóképekről van szó, mivel mindegyik képben van valamilyen mozgás, és ilyen képek sorozata a könyv. A jelenetek „mozgó diorámaként” hatnak, vagyis mozgóképeket látunk! A filmnéző székhez kötöttsége és a kamera mozgásával változó perspektíva kettőssége tükröződik abban a mondatban, amely szerint a Sirály egyhelyben áll, s a szigetek mozognak („vonultak el”). A moziban tapasztalunk ilyesmit, amikor a néző egyhelyben ül, s a vásznon van minden mozgás, az operátor által felvett látvány „halad”, a táj változik. A mozdulatlanságot érzékeltető szavak mellett ott van a mozgás lendülete, például ahogyan a hajó szeli a habokat az első fejezet végén: „A szél belefeküdt már a vitorláinkba, a Sirály a kormányoldalnak dőlve, fehértajtékos csapást hasít a Quarnero vizén. Kifeszítettük a pillangóvitorlákat is és a jacht most óriás fehér madárhoz hasonlít, mely gyorsan száll a sötétkék vízen.” A „befeküdt”, a „dőlve”, a „kifeszítettük” merevségét elsodorja a „hasít” és a „száll” irama. Alapvetően abban a leírásban is mozgást örökít meg, ahogyan a Sirályt jellemzi a bevezetésben:

Vidáman süvöltő sirokkó szárnyán hasította a fehér csipkés, indigókék habokat; tikkasztó szélcsendben szegett vitorlaszárnyakkal vesztegelt a vakítófényű tenger tükrén; rémült sirályként menekült a

fagyos leheletű bóra elől; világos éjszakán, mikor a tenger millió csillagot ringatott, fekete hattyúként lebegett a fölkelő hold óriási tányérja felé; újhhold éjjelén pedig foszforeszkáló csapást vont a barna-piros tengeren.

A „hasította”, „menekült”, „csapást vont” mind a mozgás különböző módozatait, más igék a korlátozott mozgás változatait („vesztegelt”, „lebegett”) jelzik. Valódi mozgóképekről van szó, a képszerűség kiegészül a látvány folyamatos változásával, a figurális ábrázolás megmozdulásával, a nézet kamerakereső mozgásával. Herczeg Adriája nem az unalmas tenger, melynek hullámsivatagján egykedvűen araszol a gőzhajó. Vitorlásról kémleli a tengert, így aztán „nyüzsgő életet, mozgást, ezer képet és szépséget lát mindenütt”. Sokszor nem is a kamera mozog, hanem a rögzített helyzetből felvett képen vannak változások, közeledések-távolodások, ide-oda fordulások, folyamatos eltérések az indító látványtól. Ne feledjük, ez a kor a némafilm korszaka. Figyeljünk Karinthy észrevételére, amely szerint a „panoráma üveglencsében keresztül szemléljük az elvonuló tájrészleteket”, s arra, hogy Herczeg elbeszélője a természetet „már kész képnek látja”, és csak a tárgyak és „mozgó emberek” emelkednek ki a háttér mélyéből „plasztikus domborodással” – mi ez, ha nem a mozgást, a mozdulatsorokat ábrázoló, mindent mozgásban láttató képsorok, azaz a filmes látásmód felfedezése Herczeg prózájában? Feltevésünket valamelyest az is alátámaszthatja, hogy Karinthy nem csupán kritikáit írta ebben az időben, hanem – mint naprakész mozirajongó – egy évvel előbb már közzétette *A mozgófénykép metafizikája* című látnoki értekezését az éles, plasztikus, színes és – hozzáképzelve a tökéletes, színes mozgóképhez a tökéletes fonográfot – hangos mozgóképről, gyakorlatilag a mai háromdimenziós térhatású film eljövételéről.

Herczeg átveszi és érvényesíti a film operatőrének látásmódját. Karinthyt ez is ösztönözhetette, hogy írjon a könyvről, és – ténylegesen a szövegről, a stílusról – nem is mond semmi rosszat. Minden időben, mindketten el tudták választani a magánemberi, életbeli és kollegiális kapcsolattól világnézeti és művészetfelfogásbeli különbségeiket. A köznapokban jó viszonyt ápoltak egymással – Herczeg ösztöndíjhoz segítette a fiatal író, később szakértőként megvédte perbe fogott íróársát, hozzájárult az agyműtét költségeihez, illetve tekintélyével segítette az adománygyűjtést. Karinthy – hálából az önálló élet megkezdését támogató összegért – 1913-ban *Budapesti emlék* című kötetét a következő nyomtatott ajánlással hozta forgalomba: „Herczeg Ferencnek tisztelem jeléül”. Irodalmi, művészeti kérdésekben azonban mégiscsak elhatárolódott idősebb kollégájától. Legélesebben az *Így írtok ti* karikatúráiban adott hangot ennek, kíméletlen parodisztikus bírálatban részesítve Herczeg témában, írói hozzáállásban megnyilvánuló modorosságait. Csakhogy nem az embert bírálta, hanem a művet. Az irodalmi módon kifejeződő álláspont Herczeget, az író zavarhatta ugyan, de Herczeg Ferencet, a kifogástalanul viselkedő úriembert nem. „Neki ez a véleménye”, így gondolhatott kritikusa. A pályatársi kötelék fenntartásában Karinthyt sem akadályozta nemzedéki és ízlésbeli elhatárolódása és másféle hangsúlyokat előnyben részesítő irodalmi eszménye.

Herczeg nem csupán gyerekkori hajóépítő tevékenységét emelte magasabb szintre, és hajózási vágyát teljesítette be azzal, hogy igazi jacht tulajdonosa lett, hanem – hasonlóan működtetve fantáziáját, mint amikor admirálisnak képzelte magát – a filmszerű látásmód érvényesítésével nézőpontot talált megvalósult álmai elbeszéléséhez.

