

Dédapám és a Valbanera gőzös hajótörésének története

Apai dédapám nyughatatlan természetű ember volt. Életében sajnos nem ismerhettem, ami nagyon bánt, mert akkor legalább tőle személyesen kérdezhettem volna meg, milyen volt az áttörés a Piavénál, vagy amikor Galícia felé menet énekelték, hogy *még a fák is sírnak*, így azonban meg kell elégednem azzal a néhány oldalnyi feljegyzésével, amit véletlenül találtam a minap. Egy fényképet is őrzök róla, mokány alakjával feszít az egyenruhában, szemében elszántság vagy kétségbeesés, nem igazán tudom eldönteni. Nyilván a frontra vezénylés előtt készítette az ezred fotója, mert a legtöbb '44-esről hasonló pózban, hasonló díszletek között láttam fényképet. Mondom, kár, hogy nem ismerhettem, biztos jól megértettük volna egymást, mert tudom, hogy szerette a könyveket.

A nyughatatlan természetekre jellemző módon dédapám sosem a megszokott utat választotta. 1918 novemberében a leszerelt ezredtársai közül néhányan már az amerikai kivándorlás esélyeit latolgatták hazafelé jövet, ő meg csak hümmögött, magában arra gondolt, komolyabban utána kell ennek járni, úgyhogy hazatérve azt mondta az apjának, ő leadott mindent, fegyvert, fölszerelést, és nem is őhajt többé katonaruhába bújni, elmegy szerencsét próbálni. A háború alatt megtapasztalhatta, milyen a hadviselő Európa, ő inkább semleges országot választ, ahonnan nem vágja el maga előtt a továbblépés útját, úgyhogy Barcelonába megy. Azt írja, *nem kaptam meg a spanyolnáthát, remélem, ott sem fogom, ha a pergőtűzes időben megúsztam, talán a fegyverszüneti időben is elkerül a baj*. A nyelvet nem ismerte, de ez a legkevésbé sem jelentett számára akadályt, szintén háborús tapasztalatából tudhatta, ha az ember igazán meg akarja érteni a másikat, akkor kézzel-lábbal is elmutogatja neki, amit akar, és ha a másokban is megvan a szándék, akkor előbb utóbb meg is értik egymást.

Barcelonát nem találta elég meggyőzőnek. Ő maga úgy írta, *inkább mondhatnánk piszkosnak, mint tisztának, az idő most barátságtalan, folyton esik, minden szürke, de legfőképpen számomra alkalmas munkát nem találni benne*. Egy szó, mint száz, elhátározta, innen is továbbáll, mégiscsak kivándorol, de nem Észak-, hanem Dél-Amerikába. Talán véletlen, hogy éppen Santiagót választotta, talán a többiek hatására a hajón döntötte el, mindenesetre az biztos, hogy Havannáig váltott jegyet. A cukornádültetvényekre kerül, és a kezdődő amerikai szesztalalom is itt éri majd, de az már egy másik történet lesz.

A Pinillos e Izquierdo társaság üzemeltette a hajót, amelyen elhagyták Európát. Dédapám nem tudhatta, pedig talán érdekelte volna, és nyakas kálomista lévén nyilván meg is mosolyogja, ha megtudja, hogy hajójuk, a Valbanera gőzös La Rioja tartomány védőszentjéről, a valvanerai Szűzanyáról kapta a nevét, aki maga

pedig a Valvanera folyóról, melynek mentén a bencések reguláját követő, hasonnevű kolostor felépült. A hajóstársaság egyik tulajdonosa, Antonio Martínez de Pinillos és családja arról a vidékről származott, és a Szűzanya tiszteletére választotta ezt a nevet a hajójának. Aki ráírta a hajóra, vélhetőleg nem ismerte a helyesírását, hallás után írta, spanyol fülnek mindegy, Valvanera vagy Valbanera, mint a magyarnak a j vagy ly. Nem is ez a nyelvészeti adalék a legfontosabb kérdés, hanem hogy látványnak sem volt utolsó ez a Glasgowban, 1906-ban épített, acélköpeny borítású gőzös. Teljes hossza 131,90 méter volt, és a maga 5099 bruttó tonna súlyával, 12 500 tonna raksúllyal 12 csomó maximális sebességet tudott elérni. Augusztus 10-én futott ki Barcelona kikötőjéből Ramón Martín Cordero kapitány vezetésével, a 88 főnyi személyzettel és a 112 utassal a fedélzetén, közöttük a dédapámmal.

A háború óriási hasznot termelt a spanyol hajóvállalatoknak, csillagászati összegekre rúgott, amit például nyersanyag- vagy személyszállítással szereztek. A semleges spanyolok zászlaja alatt futó hajó egyébként az utasoknak is nagyobb biztonságot adott, nyilván ezért is választották.

Már fél nappal az indulás előtt ott ácsorogtunk páran a kikötőben, néztük, ahogy taligán tolják a hajó gyomrába a Textiles Barna S.A. felíratú bálákat. Ez a név megmaradt bennem, mintha magyarul lenne, csak fordítva, Barna Textiles. Legalább tízszer fordultak, ha nem tizenötösör, kérdeztük, mit visznek, a munkások félvállról odavetették, hogy ruhaanyag mintákat. Mellettem egy sétatálcás úr magyarázta a társának, hogy a kereskedőház küldeménye, Havannában lesz egy testvérvállalatuk, oda viszik a cég emberei.

Augusztus 10. Végre elindultunk Barcelonából. Még sose utaztam hajón, de nem is furcsa, bár a fekhely nem olyan, mint a szárazföldön, de nekem a lövészárkok után már minden ágy luxus.

Korán reggel értünk Valenciába. Nem sok utas szállt föl, öt-tíz ember talán, áru is alig volt, mindössze egy nagyobb ládát meg tíz-tizenkét zsákot láttam.

Augusztus 13. Málagában harminc-harmincöt rekesznyi bort hoztak föl, amit a spanyol követségeknek küldenek ki. Nem tudom, oda szánják-e azt a rengeteg mazsolaszőlőt meg olajbogyót is, amit ládaszám horadtak föl. 34 utas szállt föl.

Augusztus 14. Cádizban rengetegen, ötszáznál is többen szálltak föl. Nem mind kivándorlók, a Kanári-szigetekre mennek rokonlátogatóba. Santa Cruz de Tenerife kikötőjében kiszállt a kapitány felesége a három hónapos kislányával, ők Barcelonától jöttek velünk odáig.

Tegnap, augusztus 17-én futottunk be Las Palmas kikötőjébe, ahol 259 ember szállt föl, mind kivándorló. Azt mondják, többeknek már van odaát rokona, azok várják őket Havannában. Ma itt Tenerifén újabb 212 ember jött, férfiak, nők, gyerekek, itt sokkal tovább álltunk, mint máshol, szemet, vizet meg többféle élelmiszert is rakodtak. Délután kettőkor az utasok is fölszállhattak, mindjárt szóba is elegyedtek a többiekkel. Egy velem nagyjából egykorú fiatalember, Juannak hívják, egyedül jön, azt meséli, hogy már nyár elején kidobolták a hajó érkezését, a tenerifei újságból vágta ki a hirdetést, rá volt írva a dátum, 1919. június 24., La Prensa. Végtelenül kedvező árat és a jónál is jobb körülményeket ígértek benne: »A Santiago de Cuba és La Habana felé tartó modern és gyors kétcsavaros, nyolcezer tonnás Valbanera július első felében köt ki nálunk. Utasokat és rakományt egyaránt fölvesz, a szabad helyek felől érdeklődni a társaság helyi kirendeltségénél itt helyben, a szerkesztőség címén lehet.«

Itt Tenerifén egy kisebb incidens késleltette a továbbindulást. Egy édesanya szállt volna föl a három gyerekével, az apjuk már nyilván Kubában lehetett. Elöl ment kézen fogva a két nagyobb, az édesanya pedig ölben hozta föl a hajóra az ötéves forma kislányt, mert hiába húzta, nem akart fölszállni, sírva könyörgött, toporzékolt a parton, hogy ne szálljanak föl erre a hajóra, mert ez el fog süllyedni. Még az anyja ölében is kapálózott. Rossz volt nézni szegényt. Utána sokan sírtak, rossz előjelnek vették, főleg az asszonyok, láttam, hányták magukra a keresztet és imádkoztak.

Ma, augusztus 21-én Santa Cruz de la Palma kikötőjében újabb 106 kivándorló csatlakozott hozzánk. Tele vannak bizakodással. A többiek, akik már a hajón vannak, nem ennyire lelkesek. Magamról nem beszélek, nekem szinte mindegy, én a teljes ismeretlenségbe megyek. Kíváncsinak persze kíváncsi vagyok, mi vár ott rám. Juan egyfolytában beszél, egyelőre nem sokat értek. Mire odaérik, megtanulok spanyolul.

Reggel kilenc órakor elindultunk, és ahogy hirtelen ráfordult a hajó, elveszett a láncról a horgony. Aki közvetlen közlőrl látta, azt mondta, szabályosan nyúlt érte egy hatalmas fekete kéz, és visszarántotta a mélybe. Pedig már egészen kint volt, látni lehetett a hajó oldala mellett, de a kéz nem engedte. Ha ez még 13-án, Málagában történik, akkor megértem, de pont most, mikor a tenerifei incidens után végre megnyugodtak a kedélyek!

Dédapám jegyzetei között egy ceruzarajzot is találtam. Beesett arcú, sovány ember, mögötte néhány hullám, alatta pedig, *Juan barátom és az óceán*. Ez a dédapám humora, a fronton is az mentette meg, *lövészárók fenekén, nagyot fing a közlegény / babot evett a szegény. / Megszólal a főhadnagy: / ez aztán az alfarhang*. Ilyen rigmusokkal szórakoztatta a katonatársait.

Jóllehet a Valbanerát mindenki a szegények Titanicjaként emlegeti, azért VIP utasokat is vitt az A és B kabinban. Lakóikról, a dél-amerikai spanyol követségre kirendelt munkatársakról csak annyit tudtam meg, hogy a fedélzeten ritkán mutatkoztak, idejük legnagyobb részét a kabinjukban töltötték, melyhez kisebb szalon, fürdő és WC is tartozott, és leginkább olyankor merészkedtek ki a fedélzetre, amikor a kivándorlók már elpihentek, olyankor állítólag a kapitányi hídon, a kapitány társaságában nézték, hogyan kel vagy nyugszik a nap. Ők, a leggazdagabb utasok, díszesen megterített asztalnál étkeztek, és pincérek szolgáltak föl nekik. A preferenciális osztály másik négy, C, D, E és F betűjelzésű szeparált kabinjához is tartozott fürdő meg WC, a mezei első osztály kabinjai pedig mindössze négyszemélyesek voltak, szemben a hajó orrában vagy tatjában elhelyezkedő négy-hat személyes másod- és a hat-nyolc személyes harmadosztályúakkal. A legolcsóbb kategóriájú, kivándorló osztályt a hajóúrr fölötti fedélzeten hosszú sorokban elhelyezett, összecukható tábori ágyak jelentették. Csupán az összehasonlítás kedvéért mondom, a luxusosztályon utazók 1250, a kivándorlók pedig 75 pesetát fizettek a jegyükért.

A napi egyszeri étkezést biztosító *kivándorló menü*, ahogy Barcelonában a falragaszokon is hirdették, többnyire babfőzelékszerű egytálételből állt, benne néhány fecni bőrke, hús alig. Hol fehér-, hol tarkabab, lencse, vasárnap csicseriborsó, íze pedig leginkább a konzervdoboz ízére emlékeztetett. Az okosabbak nyilván előre sejtették, hogy nem lesz fenséges az ellátmány, és aki tehette, a Kanári-szigeteken vett szárított halat, fűgét és más gyümölcsöt, mások eleve vittek magukkal diót, olajbogyót, hogy majd azzal kihúzzák Kubáig. A *kivándorlók étterme* a fedélzeten volt. Elképzelem, ahogy ülnek ott sorban, kanalazzák az ebédet, mindenki gondo-

lataiba süppedve mered a csajkájára, vagy talán az ételre koncentrálnak, azért olyan szótlanok.

Mostantól számítva még tizenhét nap vár ránk a tengeren. Végtelen napok a végtelen óceánon, leírhatatlan unalomban, az éhezést már megszoktam. Nem tudok még spanyolul, csak akkor figyelek, ha hozzám beszélnek, különben meg bámulom ezt a nagy vizet, ami körülvesz bennünket. Talán a másodlag is ilyen végtelen kék lehet. Juan mellett néhány cimbora is akad, velem korúak, élvezik, hogy nem értem őket, amikor egymás között hadarva beszélnek, jókat nevetnek rajtam, hogy miket mondok. Azt mondják, úgy beszélek, mint a galegók, és mutogatnak a csoport felé, mert a galegók mindig egy kupacban ülnek.

Szeptember 1. La Palma után végre megint szárazföld. Puerto Rico, San Juan kikötője. Messziről olyan, mintha színes kockákból rakták volna ki a házait. Apróbbak, nagyobbak, mindenféle színűek. Legszívesebben már itt kiszállnék, de Juan lebeszél, meg hát tartom is magamat az elhatározásomhoz. Kubáig elmegyek, Juannak már vannak ott rokonai, jobban járok, Puerto Ricót nem ismeri.

Itt megint hosszabban időztünk, nem is figyeltem, mi történik. Kiszállni kiszálltunk, de hamar vissza is fordultunk, mint amikor hazafelé menet a szerelvényünk sokáig várakozott valahol, és lebecmeregdtünk, hogy kinyújtóztassuk a lábunkat, de hamar vissza is szálltunk, nehogy otthagyjon bennünket a vonat. A kikötőben utcakölykök vették körül a hajót. Nyilván folyton ott lebzselnek, lesik a hajókat, hátha csurran-cseppen valami, meg legalább mindig új arcokat látnak. Egy-két gazdag utas ki is állt a fedélzetre, akkor láttam őket először, aprópénzt hajigáltak a kölykök felé, élvezték, ahogy lebuknak érte a víz alá. Az egyik suhanc föllógott a hajóra, most is itt van, potyautasként jön velünk Santiagóig.

Sokan eldöntöttük már, hogy nem megyünk el Havannáig, kiszállunk Santiagóban. Végső soron mindegy, hová megyünk. Azt mondják, ez itt az El Dorado, annyi a cukornád. Kiirtottak minden erdőt, minden talpalatnyi helyen cukornádat termelnek.

Szeptember 5. Végre megérkezünk a Bahía de Santiago nevű tengeröbölbe. Olyan, mint egy félsziget, de negatívban. Repülőgépről nézve kicsit talán még hasonlít is a Tihanyi-félszigetre, persze annál jóval nagyobb, és legalább olyan hosszan benyúlik a szárazföldbe, mint amilyen széles a Balaton.

Juanék szerint időt is nyerünk, ha kiszállunk Santiagóban, úgyhogy semmiképpen nem megyünk el Havannáig. A kislány megint elkezdett rimánkodni, hogy szálljanak ki. Úgy látszik, az anyjának is elege lett a hajózásból, és kötélnek állt.

A Valbanera ma délután elindult Havanna felé, mi meg Juanékkal egy darabig még ott tébláboltunk a kikötőben, néztük, ahogy rakodnak, mintha nem tudnánk elszakadni a hajótól, ami majd' három hétig az otthonunk volt.

Egy odavalósi illető, aki szintén potyautasként jött velünk San Josétól, azt tanácsolta, hogy menjünk tovább vonattal. Állította, hogy időt nyerünk, mire a Valbanera Havannában kiköt, mi már réges-régen Santa Clarában leszünk. Rá is álltunk, és vonattal jöttünk el Santa Claráig.

Idáig tart dédapám útinaplója, későbbi feljegyzéseiben már a munkával, cukornádültetvények leírásával foglalkozik, el is felejtí a Valbanerát. Jóval a tragédia után tudja meg, hogy mi történt az Öbölben, amikor kitört a hurrikán. Egyedül a kislányt említi, lám, milyen jól tették, hogy kiszálltak, mégiscsak volt némi igazsága, amikor határozottan állította, hogy ez a hajó el fog süllyedni. Vannak ilyen jövőbelátó képességgel megáldott emberek, én is szeretném tudni, nekem mit hoz a sors, de hiába figyelek erősen, sehogy sem akarok túllátni a saját orromon.

Dédapámat nem érdekelték a részletek, vagy ha érdekelték is, nem ért rá foglalkozni velük a cukornádültetvényen, ahol végül munkát talált, pedig a Valbanera története akkortól igazán érdekes, amikor ők kiszállnak Santiagóban.

Szeptember 9., éjjel, Havannánál a Castillo del Morro-erőd parti őrsége észleli a hajó fényjelzését. Révkalauzt kérnek, pedig az erőd világítótornya már szűr-külettől fogva azt jelzi, hogy a kikötő hurrikánveszély miatt zárva van. A parti őrség újabb fényjelet küld, hogy ezt megerősítse, mire a Valbanera kapitánya visszajelez, hogy akkor megpróbálja a nyílt tengeren vagy a floridai partszakasz egy kisebb, védettebb öblében átvészelné a vihart. A kapitány kissé furcsa manővert választ, lassan megfordul, északi irányba tart, neki egyenest a ciklon szeméne. Egy kivételével az összes ajtót és ablakot becsukják. És attól kezdve, hogy a parti őrség szem elől téveszti őket, semmi hír a hajóról. Nyoma vész a tengeren. A kapitány nyilván nem értesült időben a közeledő hurrikánról, akkoriban még igen kezdetleges volt az időjárás-előrejelzés, és a hajók kommunikációs eszközeit is megmosolyognánk ma.

Éjjel 11 óra tájban süllyedhetett el a Valbanera, miután irányítás nélkül sodródott egészen a viszonylag sekély, erősen zátonyos floridai partvidékre. Bőven kibírt volna bármekkora vízbetörést, feltehetőleg a meghibásodott gépészeti berendezés miatt vált kormányozhatatlanná a viharban, egy erős hullámverés pedig megsemmisítette a vezetékek nélküli távíró berendezést, így sem segélyhívó jelzést, sem tájékoztatást nem tudott adni arról, hogy szorult helyzetbe került. Azon a sekély vízű szakaszon sűrűn előfordulnak sziklazátonyok, nyilván egy ilyennek csapódhatott neki.

Miután előkerül a roncs, a lapok is csak találgatnak. *Vajon tisztában volt vele Martín Cordero kapitány, hogy hatalmas ciklon tart az öböl felé? Ez a kérdés valószínűleg örökre megválaszolatlan marad. Utolsó előtti alkalommal a Maisí-fokról észlelték a hajót, amint teljes gőzzel a nyílt tenger felé tart. Az óceán különösen nyugodt volt, ám a háttérben félelmetes felhők gyülekeztek az égbolton.*

Dédapám erre vonatkozó feljegyzéseinek utolsó lapján látszik, hogy már a szárazföldön írta, sebtében odavetett gondolatok, utólagos okoskodás, mikor a bizonyosság rávilágít egy-egy apró részletre a történetben. *Most, hetek múltán tudtuk meg, hogyan járt a Valbanera. Juan is, a többiek is rögtön értesítették az otthoniakat. Nekem fölösleges. Otthon úgyszem írnák meg. Kit érdekel most Magyarországon, hogy egy óceánjáró gőzös elsüllyed. Az biztos, Santiagóban nekem is feltűnt, hogy a hajó meg van dőlve a bal oldalán, mintha arra húzná a súly. Juanék persze csak legyintettek, nem értek hozzá.*

Még mielőtt tovább mesélném a rejtélyes hajóroncs felkutatásának körülményeit, azt sem árt tudnunk, hogy ebben az időszakban tombol a spanyolnátha Európában, vagy ahogy az amerikaiak nevezik, a *Spanish flea*. Spanyolországban az emberek a sajtóban megjelent tudósításból értesülhettek róla, hogy a Cádiz és a Barcelona nevű gőzös több fertőzött utassal a fedélzetén kötött ki Santiago de Cubában, és több mint ezer embert visszafordítottak, nehogy a szigetre is átterjedjen a járvány. Július 16-án a spanyol lapok azt írták, hogy a Valbanera fedélzetén számos kivándorló lelte halálát. Havannából 1600 utassal indult el visszafelé, pedig legfeljebb 1200 ember szállítására volt alkalmas. A hazaúton százával zsúfolódtak össze az emberek a fedélzeten, tízesével pusztultak el a betegek, a holttesteket pedig egyszerűen a tengerbe dobálták, amíg a tizennégy napos átkelést

követően el nem érték Las Palmast, ahol visszaútban először kötött ki a Valbanera. Rettenetes körülmények között utaztak azok a szerencsétlenek, és nem is maradt el a tiltakozás. Az utasok és hozzátartozóik följelentették a hajó kapitányát és a hajó orvosát, a helyi napilap is írt róla. *Halott nép az a nép, halott ország, ahol szó nélkül eltűrik, hogy otthonaitok gyászba boruljanak, és szereteteiteket járvány ragadja el tőletek Pinillos hajóin. Halott nép, és el kell tűnnie a föld színéről.*

A Valbanera kapitánya sajtóperrel fenyegetőzött, erre leváltották, de sokak szerint csak azért, hogy legyen egy bűnbak, és ezzel elejét vegyék a további tiltakozáshullámnak. Egy bizonyos, az eset után a Valbanera kormányát a harmincnégy esztendőös Ramón Martín Cordero veszi át, aki addig a Conde Wilfredo és a Balmes nevű gőzös kapitányaként szolgált.

A *La Vanguardia* című, barcelonai megjelenésű lap írja 1919. szeptember 20-án: *folyó hó 19-én 21.55-kor Pinillos és Izquierdo úr és társai az alábbi telegramot továbbították Cádizból: Itt Havanna stop nyolcadikán éjjel Havannánál heves ciklon stop kubai hadihajók és amerikai rombolók hiába keresték stop semmit sem találtak stop. F. hó 5. óta nincs közvetlen hírünk a hajóról stop.*

Szeptember 21-én vasárnap ugyanez a lap *A Valbanera eltűnése* címmel közli olvasóival, *továbbra sincsenek pontos értesüléseink a Valbaneráról, azonban sajnos minden jel arra utal, és a hajót üzemeltető társaságnál szerzett benyomásaink is azt támasztják alá, hogy az óceánjárónak nyoma veszett a tengeren.*

Szeptember 23-án pedig a Las Palmas-i helyi lap így tudósít: *Cádizból jelentik, hogy megalapozatlan hírek terjengenek náluk, miszerint útban Puerto Ricóból Havanna felé nyoma veszett a Pinillos társaság Valbanera nevű hajójának. Emlékeztetünk rá, hogy a hajó kapitányát és az orvosát is leváltották, akik a náthával fertőzött utasokat szállították. Imádkozzunk, nehogy beigazolódjon a hír.*

Szeptember 22-én távirat érkezik Tenerifére, amely cáfolja a hajó eltűnését. Aztán Londonból a Lloyd's még lapzárta előtt megerősíti, hogy a Valbanera elsüllyedt, és Cayo Huesótól mintegy 30 mérföldnyire meg is találták a bűvárok, a 400 utasának pedig nyoma veszett. Ezt még hozzáteszik.

A *La Vanguardia* írja: *a Valbanera augusztus 10-én futott ki városunk kikötőjéből, fedélzetén az alábbi utasokkal. És a cikk felsorolja név és osztályok szerint az összes utast, aki Barcelonában felszállt, majd hozzáteszi, egy utas az utolsó pillanatban csatlakozott, nevét a család kérésére nem közöljük. A folytatásában azt írja, él még a remény, hogy több utas megmenekülhetett, hiszen sokan már Santiagóban kiszálltak, annak ellenére, hogy Havannáig váltottak a jegyet, mert így kevesebbe került.*

A Hajósok Társasága mellett több tengerészeti hivatal és kikötő is félárbcra eresztette zászlaját, és kítűzte rá a fekete szalagot. A Valbanera roncsait L. B. Roberts, a US Army SC-203-as torpedórombolójának kapitánya találta meg szeptember 19-én, körülbelül 40 mérföldnyire Key Westtől, 5 mérföldnyire keletre a Rebecca Shoal Light világítótornyától.

Az USA Haditengerészetének 7. egysége végezte a mentőakciót Decker admirális vezetésével, velük dolgozott Domingo J. Milord kubai konzul is, és több tucat bűváregység is átvizsgálta a roncsot. A munkálatok során megbizonyosodhattak róla, hogy a hajó sértetlen, a mentőcsónakok a helyükön vannak. Ezt követően merült fel a kérdés, hogy mi történhetett az utasokkal és a legénységgel. Mind a mai napig nem sikerült kideríteni.

Decker admirális az amerikai sajtó számára is megerősítette, és a *The New York Times* szeptember 21-iki számában meg is jelent a hír: *kutatásaink során a floridai Key West szigetváros és Havanna közötti szakaszon megállapíthattuk, hogy a négyszáz utassal a fedélzetén eltűnt spanyol Valbanera gőzös is az orkán áldozata lett. Túlélőt nem találtunk.* Legnagyobb meglepetésükre a mentőcsapatok egyetlen holttestet sem találtak a hajón. A hajó maga kifogástalan állapotban, az összes mentőcsónak a helyén, és a búvárok is azt mondják, a hajó körül nyoma sincs a rakomány maradványának, pedig egy hajótörés után általában ott vannak körülötte a nyomai a tengerfenéken.

A Karibi-térségben futótűzként terjed a Valbanera katasztrófájának híre. Mindenki mond mindent, hogy az utasok kiszáltak Floridában, és ott új életet kezdtek, elrabolták őket az értékes rakománnyal együtt, szőröstül-bőröstül felfalták őket a cápák, vagy a Bermuda-háromszög nyelte el őket. Egy szó mint száz, mondhattak akármit, a fedélzeten maradt utasok közül senki sem élhette túl a katasztrófát. A hajó belsejében mindent elborított a vízzel keveredő homok.

Egész Spanyolországot megrendítette a Valbanera katasztrófája. A Pinillos-cég a tönk szélére került, és a vizsgálatok során végre az is napvilágot látott, hogy a zsúfolt hajók milyen borzalmas higiéniai körülmények között szállítják a kivándorló utasokat.

Dédapámról semmi hírük nem volt az otthon maradtoknak. Mindenesetre ha úkapámék az otthoni lapokra hagyatkoztak, akkor bő hónappal a szerencsétlenség után kezdhettek aggódni miatta, már ha olvasták a *Népszava* október 19-i számát, melyben *Egy spanyol hajó katasztrófája* címmel közölték a New York-i tudósítást. Szó szerint ez áll benne: *A Florida déli partján levő Key-West közelében borzalmas leletre akadtak a napokban a tengert kutató búvárok. A tenger fenekén egy hajó roncsait pillantották meg, amelyről megállapították, hogy a „Valbanera” nevű spanyol hajó volt. Ez a hajó szeptember közepe táján tűnt el, amikor óriási vihar dühöngött. A búvárok átkutatták a hajót és 468 holttestet találtak a roncsok között. Ezekből 400 utas volt, a többi pedig a hajó személyzetéhez tartozott.*

Eddig a hír. Nem tudom, milyen késéssel küldhette tudósítását a New York-i tudósító, mindenesetre vagy ő írta el a számokat, vagy otthon olvasták félre, így maradhatott a 88 főnyi személyzetből 68, és persze a halottakat sem találták meg a roncsban, talán mert iszap borította őket, vagy mert őket is láthatatlan kezek ragadták el, mint La Palmában a horgonyát. Annál is inkább, mivel a vihar idején igen csak bent jártak a Bermuda-háromszög területén, és az elsüllyedt Atlantisz lakói valószínűleg úgy érezték, hogy náluk jobb helyen lesznek az utasok, mint Kubában.

Ezzel véget is érhetett volna a Valbanera története, azonban mint minden roncs, ez is máig izgatja a kedélyeket. A hatvanas évek derekán egy búvár, aki kifejezetten a hajóroncsokban föllelhető, elveszettnek hitt tárgyak felkutatására szakosodott, az egyetlen nyitva álló ajtón keresztül behatolt az egyik kabinba, és egy kisgyerek holttestét látta lebegni benne, állítólag még ruha is volt rajta. *Megesküdött, hogy ebbe a roncsba soha többé vissza nem merészkedik. A holttestek bent vannak a kabinokban, de a hajónak minden ajtaja be van zárva, ezért lehetetlen, hogy cápák meg barracudák falták volna föl őket, amiből arrafelé elég sok található.*

Egy spanyol újságíró szerint *ha angol hajóról lett volna szó, akkor most más lenne a helyzet. Apálykor látni a hajó tatját. Anglia nem hagyta volna, hogy mindössze 12*

méteres mélységben, kórhajításnyi távolságban a parttól, ott rohadjanak a holttestek. Ez szégyen a nemzetre nézve. Hogy annak idején nem emelték ki, ez sokat elárul arról, hogy Spanyolország akkor mennyit számított a világban. Ha angol hajóról lett volna szó, az utolsó szállig kiemelték volna a holttesteket, és minden évben megemlékeznénk a katasztrófájáról, mint a Titanicról.

A szegények Titanicjának is nevezett Valbanera hét évvel a gazdagok Titanicja és három évvel a szintén luxusnak számító Príncipe de Asturias után süllyedt el, katasztrófáját pedig azóta is a feledés homálya borítja.

Mondom, dédapám kubai útjáról mindössze ez a néhány oldalas feljegyzés maradt meg, ez is csodával határos módon. A 44-es gyalogezred történetének előszavát akartam megnézni, és ahogy továbblapoztam, a 47. oldalról hullottak ki a vékony, áttetsző WC-papírra írt lapok. Ugyanolyanok, mint amilyenre Bajcsy-Zsilinszky '44 tavaszán írta nagyrészt tintaceruzával a börtönleveleit. El is sírtam magamat most is, mint amikor az OSZK kéziratárában élém hozták a dobozt. Az ezred történetével nem sokat foglalkoztam, így nem is forgattam túl sokat a könyvet, mióta átkötötték nekem a kaposvári könyvtárban még könyvtáros koromban, csak a dédapámra vonatkozó szócikket olvastam el, fura volt nyomtatásban látni, hogy *Patak János gazdálkodó, tizedes, Kisbajom, 1889, 1915-ben vonult be ezredünkhöz háborús szolgálatra. Kiképzése után ment az orosz harctérre, ahol részt vett ezredünk üldöző- és állásarcaiban. Az ezreddel ment a román, majd az olasz frontra is. Az olasz harctéren meg is sebesült. Kitüntetései: Br.vit.é, K.cs.k., Seb.é. Felesége Kovács Katalin, fia Ferenc. A tejszövetkezet igazgatója.*, legfeljebb ennyit. Többnyire csak a fényképeket nézegettem benne, melyek közül hiányzott a dédapámé, mert a nagyapám nem sokkal megjelenése után pengével ügyesen kivágta, és odatűzte a műtermi felvétel mellé, amelyen egyenruhában feszít a dédapám. Erről a kubai kivándorlásról sose beszéltek előttem, esetleg annyit, hogy a dédapám az első világháború után kivándorolt, valamennyire spanyolul is tudott, és két év után visszajött, mert nem bírta a szigetország klímáját. Nem is csoda, hogy nem beszéltek róla, sokkal súlyosabb dolgok történtek utána, jött a háború, a családból ketten is ott maradtak a Don-kanyarnál, én meg túl kicsi voltam még, amikor mesélhettek volna, akik még emlékeztek rá. Mindenesetre a sors fintora, hogy akik annak idején hallgattak a kubai atyafira, és kiszálltak Santiagóban, azok életben maradtak, mint Juanék meg a dédapám, az a kubai atyafi pedig sohasem érkezett meg Havannába.

A Valbanera hivatalos története ezzel azonban még nem ér véget.

Tehát szeptember 19-én az USA Haditengerészetének két hajója, a parti őrség USS Tuscarora nevű hajója, valamint a C 203-as torpedóromboló a Rebeccazátonytól mintegy öt mérföldnyire észlelte, hogy egy hajó orrárboca és két mentőcsónakjának csörlője a hajó nyugati oldalánál kiemelkedik a vízből.

A Tuscarora hajózási naplójában a következő bejegyzés olvasható:

Szeptember 19. Hajóronccsal talákoztunk. Lemerültünk ott, ahol vélhetőleg a hajóorr található, és meggyőződünk róla, hogy a hajó valóban az eltűnt spanyol utasszállító Valbanera gőzös.

A hír nyomban továbbterjed, égnek a távírvonalak. A Lloyd'snál a következő olvasható:

Key West, szeptember 20. Búvárok megtalálták a hajótestet, amely feltehetőleg az Öbölben tíz nappal ezelőtt pusztító hurrikán idején eltűnt Valbanera spanyol gőzös. A búvárok

tájékoztatása szerint tökéletesen kiolvasható rajta a Valbanera név. A 300 utasának nincs nyoma. (Négy száz volt ez a három száz, tudjuk.) Semmit sem tudni róla azóta, hogy szeptember 9-én Havannában feltűnt a Castillo del Morro előtt, majd a nyílt tenger felé vette útját, hogy ott vészelve át a vihart. Az USA Haditengerészetének altisztje, Roberts látta meg a Valbanera nevet a Rebecca-zátonyba fúródó hajó burkolatán. Roberts altiszt holttesteket nem talált.

Az illető altiszt kis híján vízbe fúlt, amikor lemerült, hogy azonosítsa a hajóroncsot. Szka-fanderét egyetlen kábel kötötte össze a felszíni oxigénpalackkal, és a hullámok nekicsapták az elsüllyedt hajóroncsnak a csónakot, amelyben a palackja volt, így elvágták tőle a levegő-utánpótlást. Roberts azonnal levette a szka-fanderét, gyorsan a felszínre úszott, és elmondta, semmi kétség, a hajóroncs az elveszett spanyol gőzös.

A Tuscarora és a C 203-as torpedóromboló szeptember 21-én újból visszamegy a hajótörés helyszínére, velük tart Decker ellentengernagy, a Key West-i US Navy bázis egyik vezető tisztje is.

A hajózási naplóban ez áll:

5'00-kor érkeztünk a Félhold-zátonyhoz. Leengedtünk egy csónakot, hogy Decker ellentengernagy megvizsgálhassa a Valbanera roncsait.

Megvizsgálják, és a Haditengerészet VII. körzete távirón még aznap jelentést küld Washingtonba, a Haditengerészeti Minisztériumba:

A Félhold-zátonynál 94^a-ra a Rebecca-zátonytól 6,4 mérföldnyire található roncs azonosítása során kiderítettük, hogy minden kétséget kizárólag a spanyol Pinillos társaság Valbanera nevű gőzöséről van szó. A hajóderék a víz alatt, a csónakfedélzet a vízfelszín fölött van. A csőrőlszerkezetek pozíciója arra utal, hogy meg sem kísérelték leereszteni a mentőcsónakokat. A hajótörés helyszínén egy fej kivételével nem láttunk emberi maradványokat vagy lebegő roncsot azokon a napokon, amikor torpedórombolóinkkal a térségben jártunk. A rádió leadott jelzések szerint 12-én 11.15-kor a Valbanera telegráfon érdeklődött, hogy van-e valami teendője. Tíz perccel később állomásunk már nem tudta venni a jelzéseit. Nem érkezett válasz. Az egyik torpedóromboló parancsnokának elmondása szerint a fenti napon 23 óra tájban látta a hajótörést. Valószínűsíthető, hogy a hajó a 9-éről 10-ére virradó éjszaka tomboló hurrikán idején szenvedhetett hajótörést, a rádiójelek ellentmondásosak, még éjjel előtt nyoma veszett a hajónak.

Immár családi legendáriumunk részét is képezheti ez a kísértethajó, merthogy a helyiek így nevezik Cayo Huesóban, a legközelebb eső településen. Roncsa mindössze tizenkét méter mélyen fekszik a tengerben, a Félhold-zátony víz alatti futóhomokjába fúródva. A Világvége nevet viselő kocsmában pedig langusztahalászok még ma is legendákat mesélnek a hajdani spanyol óceánjáró kincseiről, melyeket állítólag görög szivacshalászok oroztak el. Egyesek váltig állítják, hogy vihar idején a zátony közelében még ma is hallani a gőzös vészjósón vijjogó szirénáját, és tisztán látszik, amint a hatalmas, fekete alak küzd a felbőszült hullámokkal.

Mi tagadás, más szövegekörnyezetbe tartogattam a dédapám történetét, és nem is meséltem volna most el, ha Roberts bűvárral együtt nem kiáltottak volna szóért a Margit-hídnál elsüllyedt Hableány roncsához lemerülő bűvárok, akik életüket kockáztatva kutattak a holttestek után. A Valbanera roncsainál kis híján vízbe fúlt Roberts, a Hableánynál pedig az egyik magyar bűvár is, és el sem tud-

juk képzelni, mit éltek át odalenn, száz-százhusz kilós palackkal a hátukon, amiben csak annyi oxigén volt, hogy ha véletlenül leszakadnának a hajóról, akkor se szűnjön meg az oxigén-utánpótlásuk. Tudjuk, Roberts leszakadt, és csak a lélekjelenlétén múlt, hogy nem vezett oda. A magyar bűvár léggöcsövét pedig el kellett vágni, miután a sodrás következtében elakadt a létrában, és csak utána tudott visszamászni a hajóra.

Πλεῖν ἀνάγκη, ζῆν οὐκ ἀνάγκη, hajózni kell, élni nem kell, biztatta Plutarkhosz szerint Pompeius a hajósait, mikor azok Rómába visszatérvén a gabonaszerező útjukról, a rossz idő miatt nem akarták fölszedni a horgonyt. Ő maga is elhajózott Szicíliába, Szardíniába és Libüába, és összegyűjtötte a gabonát. Már indulófélben volt, de heves szélvihar támadt a tengeren, és a hajók kapitányai vonakodtak útnak indulni. Pompeius elsőnek szállt fel az egyik hajóra, parancsot adott, hogy húzzák fel a horgonyt, közben pedig harsány hangon így kiáltott: Hajózni kell, élni nem kell!

Lehetséges, hogy Pompeius idejében a gabonánség miatt a birodalom érdeke többet számított, mint az emberélet, a minden római területnek és tengernek ura, Pompeius előbbre is helyezhette, hiszen *őalája tartozott minden kikötő, kereskedelmi központ, a mezőgazdasági termények szétosztása, egyszóval az egész hajózás és földművelés*, továbbá azt is tudjuk, hogy Magyarországon 1919 őszén, az alig egy esztendővel korábban lezárult háborús időszakot követően tomboló erőszakhullám, a vörös-, fekete-, majd fehérterror idején mennyire nem számított egy emberi élet, mára azonban már eljuthattunk volna odáig, hogy a pompeiusi állítást megfordítva azt mondjuk, élni kell, hajózni nem kell. Viharban, főleg vilávjárvány idején pedig semmiképpen.