



MAGYAR SÁNDOR

ÁLMODNI
MERTÜNK

Tizennegyedik ezer

HARC A LEVEGŐÉRT

MŰEGYETEMI SPORTREPÜLŐ EGYESÜLET

ELŐSZÓ

Szárnyat a magyarnak...

Sokszor olvassuk újságokban, sokfelől halljuk ezt a jelszót és kétségtelen, hogy a nemzet nagyrésze át is érzi a jelszóban kifejezett cél szükségességét, azonban mégis legtöbbször meg kell állapítanunk, hogy népünk széles rétegeinek a repülésről csak meglehetősen homályos elképzelései vannak. Ennek tulajdonítható az a sajnálatos tény, hogy igen sokan még bizonyos idegenkedéssel viseltetnek a repüléssel szemben, amely pedig az összes sportok között a legnemesebb és nemzetünk szempontjából a legfontosabb. E tájékozatlanságnak és idegenedésnek okát abban látom, hogy Magyarországon a repülésnek még alig van irodalma és társadalmunk erre vonatkozó ismereteit szinte kizárólag újságcikkekből meríti, amelyek természetesen leginkább repülőbalesetekről, vagy általában a repülésnek nem túlságosan népszerű mozzanatairól számolnak be.

Pedig az érdeklődés nálunk meg van, igyekeznünk keli tehát azt kielégíteni.

A repülés emberi és nemzeti ügy. Elengedhetetlen eszköze az emberiség továbbfejlődésének és nemzeti ügy, mert nemzetünk jövője függ attól, hogy a levegőben erők legyünk és ezáltal elérhessük nemzeti céljainkat.

A nép, a nemzet támogatása és szeretete nélkül nem képzelhető el nemzeti repülés. Szükséges, hogy mindenki átérezze a repülés életbevágó fontosságát és lelkesedéssel, szeretettel támogassa azt.

A nagy nemzetek mellett a kisebb nemzetek csak úgy tudják országuk jövőjét biztosítani, ha a maguk légterében az uralmat mindenkor meg tudják tartani.

Nagy öröm töltött el, amikor arról értesültem, hogy egy könyvsorozat fog megjelenni, amely a repüléssel foglalkozik és amelynek az a célja, hogy a repülést a magyar nép legszélesebb rétegeivel megismertesse, a nemzet érdeklődését ez iránt felébressze és megszerettesse Magyarországgal a magyar repülést.

Ezekben a könyvekben az olvasó új világot ismer meg: a repülést, a pilóták világát. A gép csak eszköz, a lélek a repülő. Az ő idegein, ügyességén és tudásán múlik, hogy a gép és az ember összeforrva nagyszerű eredményeket érjen el.

örömmel bocsátom útjára a magyar társadalomhoz ezt a könyvsorozatot, amely a repülés

gondolatának, szépségének, érdekes és fordulatos világának megismertetési és megszerettetését hivatott elérni. Az olvasó magába szívja ezekből a könyvekből az áldozat nemes szellemét, az akaratban, erőben, lélekben való töretlen bizalmat; mindazt tehát, amire szükségünk van nemzetünk jövőjének a felépítésénél.

Fogadja a magyar társadalom meleg szeretetébe „A harc a levegőért” sorozat minden egyes kötetét és e köteteken keresztül a nemzeti repülés magasztos ügyét.

vitéz nagybányai Horthy István

ÁLMODNI MERTÜNK

ENDRESZ GYÖRGY EMLÉKÉNEK

Pilótasors

1931 július 16...

Átrepülünk a trianoni magyar határon. A vidéket egyhangú szürkeségbe öltöztette a forró nyár. Amily fölemelő és nagyszerű a pillanat, melyhez két nehéz, küzdelmes év után elérkeztem, oly szomorú a tudat, hogy a Duna túlsó partját idegenek bitorolják. Tudom, hogy ott is sokak szíve dobban meg gépünk látára.

Motorunk Győr fölött néhányat köhög, de nem sejttem, hogy most, a cél előtt fog cserbenhagyni bennünket. Endresz lázas gyorsasággal kapcsolja sorba a tankokat, de néhány perc múlva mindegyik benzintartály felől megismétlődve hallatszik a köhögés. Jegyzeteimet tanulmányozom, hogy melyik tankra kapcsoljunk. Feljegyzéseim szerint a jobboldali szárnytank még érintetlen.

— A jobbközépső tankra kapcsolj! — ordítom a telefonba.

Endresz csak a kezével int, hogy nem hallja, amit mondok. Gyorsan papírra vetem az üzenetet. Késő. A légcsvár megállt. Sebtiben átveszem a kormányt, hogy Endresz kinyithassa a benzinszűrő mélyen az ülésben levő csapját. Közben visszafordítom a gépet a már hátunk mögött hagyott sík terület felé. Hiába minden kísérletezés. Le kell szállnunk.

Az előttünk sárgálló rét boglyái közül hirtelen kikanyarodik egy szénásszekér. Endresz nagy lélekjelenléttel balra tér ki. Már fordulóban földet is ér kerekeivel a gép. Erősen felütődve nagyot ugrik, majd egy zökkenéssel megáll a kukoricás szélén és lassan fejére billen.

Elsőnek én ugrom ki a gépből, utánam Endresz. Szótlanul bámuljuk egymást. Aztán Endresz a gépre néz és bánatosan mondja:

— No, ezt megcsináltuk.

Elfordul és olajos kezével könnyeit törölgeti. Az olaj és a könny keverékével hosszú sávokat húz az arcán. Elmosolyodom, már ő is nevet.

Közben a szénásszekérről leugrik az atyafi, aki nem is sejtí, hogy most menekült meg a halál torkából. Odajön hozzánk:

— Honnan gyüttek kendtek?

— Amerikából.

Végignéz rajtunk. Látom, hogy meg van sértve. Azt hiszi, tréfálunk vele.

A bicskei parasztember hitetlenkedése érthető. Mi sem hittük volna, amikor Endresz Gyurkával a

„Justice for Hungary” repülőgépen Amerikából elindultunk hazánk felé, hogy vállalkozásunk egy fejérmegyei község határában fog véget érni. Hatezer kilométert repültünk egyfolytában és rongyos harminc kilométerrel a cél előtt kényszerleszállás!... Egynéhány csúnya percre bizony a kudarc érzése facsarta el a szívünket. De nem tartott sokáig.

Két óra múlva egy értünk küldött repülőgépen megérkeztünk Mátyásföldre. A mámoros fogadtatás, az őrjöngő lelkesedés, amely ettől a perctől kezdve heteken át hullámozott körülöttünk, meggyőzött arról, hogy utunk nem volt hiábavaló. Az első magyar óceánrepülés rekordverő sikerével meglengettük a világ szeme előtt a magyar igazság lobogóját.

1932 május 21...

Eltelt tíz hónap. Az óceánrepülők kongresszusát rendezték meg Rómában, 1932 májusában. Én már ismét Amerikában dolgoztam, ott kaptam meg az olasz légügyi miniszter meghívását. A meghívásnak nem tehettem eleget. Társam, Endresz György nélkülem indult el Budapestről a „Justice for Hungary”-n, Bittay Gyula légügyi felügyelő társaságában, az örök város felé. Vitték magukkal az ereklyét, a magyar zászlót, amelyet együtt hoztunk át az óceánon Budapestre.

Lélekben velük voltam. Önmagam előtt nem is lepkeztem, hogy irigykedve gondolok erre a római útra.

Hiszen nekem is ott lett volna a helyem az úttörők, az első óceánrepülők gyülekezetében. Dehát a pilótaember megszokta, hogy ne berzenkedjék a sors rendelkezései ellen...

És hamarosan elért hozzám az irtózatossá váló hír. Endresz György és a „Justice for Hungary” érkezését hiába várták a római repülőtéren. Megérkeztek ugyan, de csak a repülőtér fölé. A gép, miután pontosan célhoz ért, máig is földerítetlen okból, lezuhant a Róma környéki dombok lankáin és felrobbant, megsemmisült. Parázsló fémtörmelék között szedték ki két utasának megszenesedett, megcsonkított tetemeit.

Endresz György földi maradványait, a hősöket illető gyászmenetben, hazahozták Rómából s eltemették a hazai földbe. Sírja fölött a nemzet kegyelete lebeg s a civilizált emberiség hálája, mert hiszen neki is köszönhető, hogy ma már biztos és rendszeres a légi közlekedés távoli világrészek között.

Bátor, tehetséges, nagyszerű barátom, Endresz Gyurka, társam az életküzdelmekben és életem legnagyobb vállalkozásában — nincs többé. A hőslélekű fiút élete virágában érte el a pilótasors.

1939 május 20...

Néha igazán csak egy hajszálon múlik. Ha akkor történetesen nem vagyok Amerikában, vele pusztultam volna vagy megakadályozhattam volna a balesetet.

Véletlen dolga egyáltalában, hogy most kényelmes polgári otthonomban vagy hivatali íróasztalom mellett életem emlékeit rendezgethem.

A „Justice for Hungary” útja óta eltelt nyolc esztendő. Én, a gép életbenmaradt társpilótája, ismét itthoni lakos lettem, békés, nyugodt foglalkozási körben dolgozom. De azért a repülés most is csábít és a csábításnak néha nem tudok ellentállni.

A múlt tavaszon, 1939 májusában a Magyar Aero Szövetség képviselőjében, az angol Aero Club meghívására, Horthy István vezetésével öt sportgépen Londonba indultunk. Budapest—London közt a repülés nem különleges feladat. Városról-városra való leszállásokkal megszakított, kényelmes és szórakoztató kirándulás, — ha az idő jó. De rossz időben, főképp alacsony felhő járásnál s ha még hozzá köd is van, súlyos és veszélyes helyzetbe kerülhet egy kis sportgép, amely sem rádióval, sem vakrepülő-műszerekkel nincs felszerelve,

Budapestről egészen tűrhető időben indultunk. A kedvezőtlen időjóslat ellenére gond nélkül ültem a gépbe. Jól ismertem az útvonalat, több ízben megjártam mind sport-, mind forgalmi gépen. Főként Bécsig, első állomásunkig eljutni igazán gyerekszerű lesz, gondoltam.

De ezúttal nem volt ilyen könnyű a helyzet. Félórás repülés után a meteorológia által jelzett alacsony felhőzetbe és átvonuló záporba kerültem. A felhők mind lejjebb és lejjebb nyomtak. Visszafordulni nem akar-

tani és hogy fának vagy magasabb építménynek neki nem repüljek, egy völgyön át a Duna fölé szálltam.

Komáromig baj nélkül mentem öt-tíz méter magasan a víz színe fölött. Itt azonban váratlanul „csapdába”, vagyis a folyó völgyében hömpölygő ködbe kerültem. Egy pillanat alatt teljesen elvesztettem a látást. Megpróbáltam visszafordulni. Gépem futókerekei azonban vizet értek és én egy szabályos fejesugrással a géppel együtt a víz alá merültem

A jéghideg hullámok közt kioldottam magam a gépből. Jóllehet nehéz bőrruhám, súlyos cipőm akadályozott, valahogy a felszínre vergődtem. Mire fölértem, a gép lent volt a folyam fenekén és csak néhány agyonütött vadkacsa teteme úszkált körülöttem a vízen.

Dicstelenül elpusztultam volna, ha a Gondviselés akaratából le nem törik a gépről az egyik futókerék. Ezt szerencsére el tudtam kapni úgy, hogy fönn tartottam magam a vízen, amíg Komáromnál kievickéltem a partra.

És most, ha már a jószerencse úgy akarta, hogy ép egészségben visszatekinthetek eléggé kalandos életutamra, jókedvvel látok neki, hogy az olvasónak elmeséljem, mi mindent éltem át, amíg repülővé lettem, mi mindent tapasztaltam repülőpályám izgalmas esztendei alatt.

Gyermekkor és katonasor

Gyermekkorom első emlékei a tolnamegyei Sárköz szép, romantikus tájaihoz fűződnek. Apám gazda volt, a múlt század nyolcvanas éveinek elején Szekszárd mellett bérelt ezerholdas közalapítványi birtokot. Családi otthonunk Józsefpuszta volt, az úgynevezett Dunaerdő mellett, puskalövésnyire a holt Duna zsombékos lankáitól. Ez a vidék családunk letelepedése idején még alig művelt árterület volt. Apám végeztette arrafelé elsőnek a víztelenítés úttörő munkáját. Ez lassan, fokozatosan haladt előre; emlékszem, még kisgyermekkoromban a birtok környékén gyakran fölfakadt a Duna és csak csónakkal lehetett közlekedni a vadvizeken.

Arrafelé nagyot kanyarodik a holt Duna. A kanyarulatban a bogyzislói sziget vadona volt, nekem és környékbeli gyermekpajtásaimnak nyári eldorádónk, valóságos indiántanyánk. Mióta eszemet tudom, biztos úszó, kitűnő csónakázó voltam. Nem féltem a Duna

örvényeitől. A vadászatra is Korán rákaptam. Rengeteg vízmadáron kívül őz, szarvas, vaddisznó is könnyen akadt puskavégre az erdőkben és mocsarakban. Tizenkét éves lehettem, amikor első szarvasomat leterítettem. A legközelebbi elemi iskola Szekszárdon volt. Oda adtak szüleim koszt-kvártélyba később is, amikor már gimnáziumba jártam. A pusztai élettől iskolás koromban sem szakadtam el.

Minden alkalmat felhasználtam, hogy kijussak a pusztára, igazolatlanul mulasztott tanórám rovására. Ha azt kérdeztem magamtól: kisdíák koromban, mi volt az, ami mindennél jobban érdekelt, azt kell felelnem: a ló. Apám Szlavóniában egy egész ménest vásárolt, odahozatta bérletünkre és nagy arányokban folytatta a lótenyésztést. Így játszva kitanultam a lovaglás, lónevelés minden fortélyát. Nem volt olyan remonda csikó, amelyiket meg nem ültem volna. Talán mondanom sem kell, hogy arról ábrándoztam: ha megnövök, huszár leszek.

Mindenesetre katona lettem. Hamarább kikerültem a civiléletből, mint magam is reméltem volna. Hozzáteszem: ez volt életem első, önálló elhatározása. Tizennégy éves koromban érlelődött meg bennem. Negyedik gimnazista voltam, egy tanáromnál laktam mint kosztos diák. Egy szép napon nagyobbszabású csínyt követtem el. Egyik pajtásomat, akarata ellenére, megfürdtettem az udvaron álló esővizes hordóban. A gimnázium igazgatója két hatalmas pofonnal intézte el a dolgot. Amikor fülig piros arccal kiléptem az

igazgatói irodából, tekintetem az előszobában kifüggesztett hirdetéymenyekre esett. Az egyikben arról volt szó, hogy a negyedik gimnázium után pályázni lehet a soproni honvéd főreáliskolába. A kapott két pofont azonnál az osztálytársamnak továbbítottam, azután, civilbagázsunk minősítve a gimnáziumot, nyomban hozzáálltam fölvételi kérvényem megszerkesztéséhez. Ehhez parádés kocsisunk segítségét vettem igénybe, aki nagyon helyeselte a tervemet. Ő volt a lovaglótanárom és engem tartott Közép-Európa legjobb lovasának. Tervemről apám csak akkor értesült, amikor felszólították a szülői beleegyezés és egyéb szükséges okmányok beküldésére.

Katonai nevelésem befejezését az időközben kitört világháború siettetette. 1916 augusztus 18-án, tizennyolc éves fővel, rangom fontosságától kissé meghatva léptem ki, a még bolti szagú hadnagyi egyenruhában, a Ludovika kapuján.

Huszár álmodom nem teljesülhetett, mert bár természetesen lovassághoz jelentkeztem, a háborúra való tekintettel valamennyiünket a gyalogsághoz osztottak be. Így kerültem a debreceni hármas honvédgyalogezredhez és annak keretében az első menetszázaddal a galíciai harctérre.

Amily kelletlenül fogadtam gyalogsági beosztásomat, annyira hálás voltam érte később a sorsnak. Mert a debreceni fiúk között megismertem a kemény magyar katona jellemet és egész életre jóban-rosszban

kitartó barátokat szereztem. Az osztrák-magyar Hadsereg háborús statisztikája szerint ez az ezred hozta a legnagyobb véráldozatot, — bőven volt alkalmunk szembenézni a halállal.

Harctéri élmények

Galíciába csak pihenőre küldték az ezredet, a véres doberdói harcok után. De nem sokáig tartott a gyöngyélet, mert az olaszok erősen szorongatták az isonzói front kulcsát, Monte San Gábrielét. Egyik véres támadás a másikat követte és a monarchia legjobb hadosztályai Őrlődtek fel a gyilkos ostromban.

A kiépített állások a hegygerincen már végig az ellenség birtokában voltak, amikor 1917 augusztusában ezredem ebbe a pokolba került. Két hónapig tartotta hadosztályunk a hegyet, melynek karsztos lejtőit bőven öntözte magyar vér.

Az október végén megindult nagy offenzíva a velünk szembenálló ellenséget is visszavonulásra kényszerítette. Néhány száz ember maradt már csak ezredemből és tizenkilenc éves fővel én voltam a legidősebb tiszt, úgyhogy néhány napig magas ezredparancsnoki méltóságban feszíthettem.

Ebben az időben kerültem először kapcsolatba —

egyelőre ugyan csak passzív kapcsolatba — a repülés-sel. A Gabriele mögötti Pri-Peci völgyben, ahol az ezred tartalékállása volt, gyakran kaptunk bombatámadást az arrafelé cirkáló Caproni-gépektől. Első vonalbeli állásaink egy részét pedig, a „Csupaszkat” (azért hívtuk így, mert minden fedezék nélkül húzódott) gyakran géppuskázták végig olasz vadászgépek.

1918 tavaszán, gyászos emlékü piavei offenzívánk alatt ezredem a Monte Tombán, majd a Montello vidékén volt állásban. Ekkoriban, mint ezredsegédtsízt, gyakran érintkeztem saját repülőalakulatainkkal, amelyek a Piave túlsó partján rekedt csapataink élelmezését és lőszerutánpótlását levegőből ledobott csomagokkal látták el.

Ekkor érlelődött meg végleges elhatározássá a régi terv, hogy repülőképzésre jelentkezem.

Távíratilag jelentkeztem a legközelebbi tanfolyamra és néhány nap múlva megkaptam behívómat a Wienerneustadtban állomásozó „Fliegeroffizierschule”-ba, amely a régi k. u. k. világban „Flosch” rövidített néven volt ismeretes.

A háromhónapi kiképzés alatt belekóstoltam az aviatikába. A gépvezetés tudományából csak épp annyit tanítottak meg nekünk, hogy szükség esetén el tudjuk kormányozni a gépet. Egyébként megfigyelés, fényképezés, tüzérségi rádió-belövés, géppuskakezelés, bombavetés volt a kiképzés tárgya. Augusztus végén Udine niellé, Campofornido-ba küldtek utótanfolyamra, ahol

már valóságos viszonyok közt gyakoroltuk a harctéri megfigyelést. Miben állt ez!

A légi megfigyelő katonai feladata lényegében nem más, mint átkerülni az ellenséges oldalra és onnét, a megfigyelés elvégzése után, lehetőleg ép bőrrel visszakerülni. Ha most visszagondolok a hadirepülés akkori állapotára, szinte elszörnyedek kezdetlegességén. Campoformido-ban néhány Brandenburg, Phönix, Lloyd, Berg stb. típusú osztrák és magyar gyártmányú gép állt rendelkezésre. A gépek akkor még fából és vászonból készültek, fémanyag nem volt használatos. A legnagyobb motor kb. 200 lóerős volt, ma már az 1500 lóerő általános. A motor súlya lóerőnként 3—4 kilogramm, — ma félkilogramm esik egy lóerőre. A legfőbb baj az volt, hogy a repülőgép testének — vagy ahogy szaknyelven mondják: a sárkánynak — kiképzése aerodinamikai szempontból egészen ötletszerű és kezdetleges volt. A szárnyfelületek kikötésére alkalmazott feszítő és merevítő drótok óriási légellenállása nagyon lecsökkentette a gép sebességét és hasznos súlyvivő képességét.

A világháborús repülés szomorú érdekessége, hogy a kiképzés alatt a légierők vesztesége sokkal nagyobb volt annál, mint amit az ellenség okozott. Ennek oka az, hogy a repülés alapvető dolgaival nem voltak tisztában. Vaktában, huszárosán ülték a gépet és szeltek a levegőt a hadipilóták. Mikor később Amerikában végigcsináltam két kiképzést, akkor ámultam el igazán: hogyan lehetséges, hogy a világháború idején

egyáltalán tudtunk és mertünk repülni. Hát merészségben nem volt hiány, kivált a magyar fiúknál. Ismerem a statisztikát és tudom, hogy a monarchia légi hadseregében magyar részről aránytalanul magas számban vannak képviselve a repülés hősei és áldozatai.

Elkövetkezett 1918 szomorú ősze. Éppen megkaptam, mint kiképzett megfigyelőtiszt, első harctéri beosztásomat, amikor megkezdődött az összeomlás. Haza kerültem a forrongó országba. A Károlyi-kormány alatt Debrecenben fölállítottak egy repülőosztályt három századdal, oda vezényeltek az osztályparancsnok mellé segédtisztnak.

Juhász őrmesterrel — aki szegény még abban az évben repülőhalált halt — egy Brandenburg-gépen repültünk új beosztási helyemre. Budapest és Debrecen között szénhiány miatt akkor már hetek óta nem volt vasúti összeköttetés, azért nagy csomag hivatalos postát is vittünk. Repülőtér még nem volt, a nyúlasi katonai gyakorlótéren szálltunk le. Ez volt az első repülőgép, amelyet a debreceniek láttak. Az egész város dcsődült a gyakorlótérre, a polgármester ünnepélyes szónoklattal fogadott és a helyi sajtó hasábos cikkeiken számolt be a nagy légi útról.

A debreceni állomáshelyen katonai tevékenységünk néhány felderítő repülésre szorítkozott, amit a Királyhágónál küzdő székely hadosztály kötelékében végeztünk.

Márciusban kitört a kommün. Mikor először volt részem az „elvtárs” megszólításban, otthagytam a szolgálatot és hazamentem Tolnába. Épp jókor, mert néhány nap múlva bevonultak a románok, az egész debreceni tisztikart Brassóba szállították és ott internálták.

Forradalmi viszontagságok

Néhány napig lehettem csak otthon, amikor valamilyen katonai biztosságtól parancsot kaptam, hogy vonuljak be a Tisza-vidékre, egyik vörös repülőszázadhoz. Ehhez semmi kedvem nem volt. Gondoltam egyet, leutaztam Kaposvárra, ahol Kammerer Bandi huszárkapitány volt a repülőszázadparancsnok. Nála jelentkeztem.

— Ha már muszáj, — mondtam — inkább alattad szolgálok.

A vörösök még aznap éjjel letartóztattak bennünket.

A repülőtiszték szállása egy kaposvári úricsalád házában volt. Reggel foglaltam el nekem kiutalt szobát és délután már nagy izgalom támadt a házban. Besúgás érkezett, hogy valami készül ellenünk, az „ellenforradalmi fészek” ellen. Este úgy feküdtünk le, hogy töltött puskát és pisztolyt készítettünk az ágyunk mellé.

Éjjel arra ébredek, hogy valaki jár a szobámban.

— Ki az? — kérdem.

— Ne érdeklődjön, hanem keljen ki az ágyból! Gyufát gyújtok: hat-nyolc vörös katona feszegeti a szekrényeket és rakja zsebre, amit lehet. A zajra bejön Kammerer, a parancsnokunk. Látva a helyzetet, nagy műfelháborodással támad a vörösökre:

— Hogy teljesíthessem én a kötelességemet, ha legmegbízhatóbb tisztjeimet letartóztatják!

Őt visszaküldték a szobájába, hogy várjon, majd rá is sor kerül. Engem, valamint Pogány Vilmos, Rotarides Valdemár, Pilát Tibor tisztársaimat, bevittek a városba, egy diákkonviktus épületébe, ahol már együtt volt letartóztatásban a város legtöbb katonai és polgári főembere.

A ház ablakából kiláttunk a közeli repülőtérré. Még alig derengett, amikor motorzajra lettünk figyelmesék. Odarohanunk az ablakhoz, látjuk, hogy Kammerer kapitány, nyomában egy őrmesterrel, beugrik az egyik gépbe és elrepül. Amint később megtudtuk, sikerült kijátszania a vörösök éberségét és át is jutott szerenesésen a szerbek által megszállott területre, ahol családi birtokuk volt.

Bennünket, akik ott maradtunk, a konviktusban őriztek tovább is. Eléggé komiszul bántak velünk. Koplaltunk volna, ha jó ismerősök kívülről olykor be nem csempésznek ennivalót. Amikor Kammererek szökésének híre terjedt, nagy mozgolódás támadt. Fenyegető csoportok kószáltak a házunk körül, merényletet ter-

veztek. ellenünk. Nem mondhatnám, hogy kellemes érzések közt hallottuk az utcáról, ahogy kiáltozták:

— Lámpavasra a repülőkkal!

Valaki úglátszik ráijeszthetett a vörös vezetőkre, hogy baj lehet belőle, ha bennünket kiszolgáltatnak a csőcseléknek. így aztán az egész tiszti együttest föl szállították, szuronyos őrség kíséretében, Budapestre. Helyünkbe „megbízható vörös repülőtiszteket” hoztak nagy gaudiummal. Még a város négyesfogatát is kiküldték értük az állomásra. Csontos Ferenc és Eperjessy József volt a két „megbízható”. Hagyták magukat ünnepelni és még másnap átrepültek Szegedre.

Pesten egy éjszakát a Markóban töltöttünk, azután a Margit-körúti fogház szíves vendégszeretetét élveztük vagy hat héten át. Tűrhető sorunk volt Stöger foglárőrmester jóvoltából. Tömlöcünk zordon öre a vörösök előtt folyton ordítozott, goromba volt velünk, mint a pokróc. De privátim vigyázzba állt előttünk és megkérdezte:

— Mit parancsolnak a tiszt urak?

Parancsolgatni nemigen volt kedvünk, de Stöger szolgálatkészségének jó hasznát vettük. Egy napon a fogház parancsnokától engedélyt szerzett, hogy őrizettel kimehessünk a városba egyes dolgok beszerzésére. A Markó-utcai fogházban jelentkeznünk kellett a soros ügyésznél. Az épület labirintusában, a rendetlenség közepett, különböző utakon mind a négyünknek sikerült meglépni. Pogánnyal a dombóvári vonat egyik vagonjának tetején találkoztam össze.

Ő lement egészen Kaposvárra, én leszálltam Tolnában, Hőgyész állomáson. Hazamentem ruháért és pénzért. Az volt a tervem, hogy Jugoszlávián keresztül Szegedre jutok.

Ez június huszadika körül volt. Késő este állítottam be Tengelicpusztára, — akkor ott laktak apámék. Házunkban már volt egy bujdosó: Haidekker Károly huszár főhadnagy, gyerekkori barátom. Hogy került oda?

A Károlyi-kormány alatt Szekszárdon volt nemzetőrparancsnok. Amikor ezt vörösörséggé szervezték át, a helyén maradt. Az én hazaérkezésem előtti napokban Szamuely terrorvonata garázdálkodott a környéken. Bölcskén. Madocsán és más községekben százával lötték agyon a lakosokat. A paksi parasztok zendülésre szervezkedtek Szamuely ellen. A szekszárdi vörös parancsnok Haidekker Károlyt küldte ki Szamuely megsegítésére. Jóra bírta a dolgot! Haidekker furfangos intézkedésekkel a szélrózsa minden irányába szétirigálta a rábízott csapatot, ő maga apámékhoz menekült.

Rögtön megbeszéltük, hogy Tolnán, Szekszárdon, Bátaszéken át együtt szökünk a szerbekhez. Virradat előtt apám befogatott s mi bekocsiztunk Tolnára, hogy Kun Lajos plébánostól kérjünk baráti támogatást. Végig az országúton a Haidekker-különítményhez tartozó vörös katonák kószáltak. Tiszti ruhánk fölött parasztsuba volt, szerencsére nem ismertek föl.

A plébánostól megtudtuk, hogy épp aznap indult

meg Tolnán az ellenforradalmi szervezkedés. Feördős Géza őrnagy vezetése alatt megbízható tiszti és legénységi csoport készül a vörösörség lefegyverzésére. Csatlakoztunk. A lovassági laktanyában ezer főnyi lovasság tartózkodott. Aznap éjjel, mialatt a legénység aludt, beavatott parancsnokok segítségével a fegyvereket kihordtuk a laktanyából. Mire a katonák fölébredtek, körül voltak fogva. Még délelőtt a tolnai falvakba két-három emberből álló különítmények mentek szét azzal a felszólítással, hogy aki csatlakozni akar, jelentkezzen. A Tolnán fölfegyverzett ezer emberünk-ből három századot alakítottunk.

Kifelé a vörös pokolból

Feladatul azt tűztük ki magunknak, hogy este megtámadjuk Szekszárdot, a vörösök központját, elfoglaljuk és úgy megyünk tovább. El is indultunk három útvonalon. A tolna—szekszárdi úton Feördös őrnagy vezette századát, jobbra a hegyi utakon Haidekker oszlopa vonult, balra a vasúton az enyém. Én a századdal áthaladtam Mőzs községen. Az ottani vörösőrséget és direktóriumot lefegyvereztük. A község házának volt egy vaskapus pincéje, oda csukattam be az egész bandát. Hetek múlva Szegeden egy nagy rozsdás kulcsot találtam a köpenyem zsebében. Nagyot nevettem, amikor eszembe jutott, hogy ez a rnőzsi tömlőc kulcsa. Énmiattam a vörösök azóta is ott savanyodhattak.

A Sió hídja meg volt szállva géppuskásokkal. Kisebbség csetepaté támadt, két emberem megsebesült. Ennek láttára a századom oszladozni kezdett. Láttam, hogy komoly fegyelem nélkül nem sokra megyek a hir-

telenében összetoborzott emberekkel. Szerencsére a vörösök visszavonultak és így sikerült összeszednem és fölbuzdítanom a csapatomat. Koromsötét éjszaka volt, amikor Szekszárd határába érkeztünk. A külvárosokból lövöldözés hallatszott. A Feördös-különítmény harcolt a lesből védekező vörösekkel. Egy-két visszaszálingózó embertől megtudtuk, hogy néhányan el is estek közülök. Egy emberem szónokolni kezdett a sötétben, hogy mirevaló a vérontás. A rendbontó szavak nem is tévesztették el hatásukat és reggelre az én századomból alig néhány ember maradt, a többiek szétszéledtek. Nem tudtuk, mi a helyzet a városban és éjszakára meghúztuk magunkat a vasúti töltés aljában. Amikor kivilágosodott, fölmásztam egy fára, hogy megnézzem, leng-e még vörös zászló a vármegyeház tornyában. Nem láttam semmilyen zászlót.

A mellém beosztott Sréter hadnaggyal belopódtunk a városba. Az egyik külvárosi utcán egyszerre elénk kanyarodott egy vörös járőr. Beugrottunk egy kapu alá és ma sem értem, hogyan tudtam egyetlen mozdulattal mind a négy tiszti csillagot lerántani a zubbonyom hajtókájáról.

Láttam, hogy szökni nem lehet, odaléptem a vörös járőr vezetőjéhez. Elpanaszoltam, hogy Tolnán az ellenforradalmárok lefegyvereztek bennünket, jelentkezni akarunk. Útbaigazítottak, hogy hol találjuk a városparancsnokságot. Elindultunk arrafelé. De én ismertem jól a járást Szekszárdon s mihelyt szemhatáron kívül voltunk, mellékutcákon át elmentünk a

Feördös-kúriára. Feördös Géza fivére, Feördös Mihály megyei főjegyző a ház udvarán harminc-negyven parasztlegénnyel várta jövetelünket. Nagy volt a káosz. Kiderült, hogy egyik oszlopnak sem sikerült a vállalkozás. A vörös csapatok bent maradtak Szekszárdon, csak a direktórium szökött át Bátaszékre. Feördösék nál elrejtőztünk.

Délután hírt kaptunk, hogy a vörösök házkutatást terveznek. Indultunk tovább Feördösék kertjén és szőlőjén keresztül a hegyek közé. Azt a tanácsot kaptuk, hogy Várdomb községben keressük fel a postamesternél ő majd továbbigazít.

Néhány órai gyaloglás után elértünk Várdombra s a kerteken keresztül bemásztunk a postásné udvarába. A postán egy idősebb nő ült. Azt hittem, ő az, akit keresünk. Elmondtam, mi járatban vagyunk.

— Tessék várni, — mondta — mindjárt jön a kisasszony.

Jött is hamarosan s amikor mondókánkba kezdünk, gyorsan leintett. Félrehívott és ijedten súgta nekem, hogy akivel az imént beszélünk, a várdomb] direktórium elnökének a felesége. Jobb érzésű nő lehetett, mert nem szaladt az urához, hogy föladjon bennünket.

A postamesterné elküldött egy sváb csempészhez, akinek gyakorlata volt a határmenti áru- és embercsereforgalom lebonyolításában. Ez adott ránk civilruhát. Sréter parasztnak, én lókupecnek öltöztem. Elindultunk hármásban a demarkációs vonal felé.

Bátaszék közelében egy legelőn akartunk átmenni. Egy szerb katona utánunk kiáltott:

— Sztoj!

A csempészt mindjárt bevitték a vasútállomáson lévő járőrparancsnokságra, minket a várószobában ültettek le. Hallottuk, ahogy az öreg svábot a szerb katonák megbotozták és kirúgták. Később az apámtól hajtotta be a velünk kialakított kétszáz korona tiszteletdíjat.

Nem sokáig kellett várakoznunk, bevitték a parancsnok elé. Első szava ez volt:

— Pénz, óra, értéktárgy!

Szépen kivettem mindent az asztalra, aztán felmutattam a tiszti igazolványomat. Elmondtam, miért akarunk átmenni. Megszólal a szobában lévő őrmester:

— Eddig voltál magyarszki officir, most leszel szrbszki officir.

A helyzet kedélyesre fordult, de azért elszedték a holminkat. Bekísértek a katonai parancsnokságra. Ott egy udvarias törzstisztnél jelentkeztünk. Mikor megtudta az esetet, azonnal intézkedett és rövidesen mindent visszakaptunk. Megmondta, hogy a helységet nem hagyhatjuk el: másnap reggel tovább irányít bennünket Pécsre.

Vonattal utaztunk Pécsre, ott rengeteg tolnamegyei menekült volt együtt: tiszték, földbirtokosok, megyei emberek. A szerbek egy transzportot állítottak össze, úgy küldtek bennünket Szegedre, öt napig tartó, viszontagságos út volt. Szénhiány miatt minden álló-

máson megállt a vonat. Kiszálltunk, az állomás környékén kidöntöttünk néhány fát, felaprítottuk, hogy legyen mivel fűteni a mozdonyt a legközelebbi állomásig.

Síralmas állapotban voltunk, amikor Röszkén, Szeged közelében, a demarkációs vonalon kiszálltunk a vonatból. Lenge nyári ruhában, napernyőjét forgatva, egy elegáns hölgy sétált arrafelé. Megállt a közelünkben és odaszólt:

— Nem szegődne be valaki hozzám kocsisnak?

Ott volt közöttünk Weber János főrendiházi tag, idősebb, ötven év körüli úriember, apám társa a tengelici gazdaságban. Ő felelt a hölgynek:

— Dehogynem, itt a Jeszenszky báró, az jól tud hajtani.

Az úriasszony — mint kiderült, orvos felesége — elszégyelte magát. Mindnyájunkat meghívott közeli házába s mialatt a vonat az állomáson vesztegelt, megvendégelte a kiéhezett társaságot.

Az ellenforradalom városában

Háromhetes menekülésünk porát, útban a szeged-rókusi állomásról be a városba, hatalmas zápor mosta le. De nem hűtötte le a megtépázott, holtrafáradt Örömét azon, hogy sikerült megszabadulnunk a vörösök karmaiból és a szerb internálás veszélyét is megúsztuk, örömiinket csak az zavarta, hogy egyikünk sem kapott hírt hetekkel azelőtt elhagyott hozzátartozóiról. Útközben Pécsett, Eszéken, Szabadkán hallottunk rémhíreket a vörös terroristák garázdálkodásairól, de bizonyosat senki sem tudott.

A franciáktól megszállva tartott Szeged zsúfolva volt mind nagyobb és nagyobb csoportokban érkező menekültekkel. Sokan családotul, öreg nagyszülőkkel és gyámoltalan kisgyermekkel együtt érkeztek, többnyire pénz és ruházat nélkül. Az utcákon, mint a megbolygatott hangyaboly, nyüzsgött a sok szállást kereső. A mi társaságunk is szétszéledt, hogy kiki saját ismerősei és összeköttetései révén jusson fedél alá.

Engem a jószerencse mindjárt első nap összehozott Próbáld Károly ludovikás bajtársammal. Szegedi bennszülött lévén, egy-kettőre el is helyezett egy tiszti tömegszálláson. Itt akadok rá Haidekker Károlyra, akiről az emlékezetes szekszárdi csata óta nem kaptam hírt. Ő rövidebb úton érkezett, a Dunán csónakázott le Tolnárról Bajára és onnan utazott át Szegedre. Tőle tudom meg, hogy apám is itt van. Rögtön keresésére indulok. Egy másik tömegszálláson megtalálom a tolnamegyeieket. Szalmazsákon tanyázik az egész Mádi-Kovács nemzetség, Csapó Dániel, a Jeszenszkyek, Vizsolyiak, Weber János és a mi vidékünkéről való kigazdák. Mindenkinek van bőven elmondanivalója a menekülés viszontagságairól; közben a sajátkezüleg kimosott egy rend fehérneműk az ablakokból kilógatva száradnak.

Apámtól tudom meg, hogy a tolnai sikeres ellenforradalom hírére Tengelic is követni akarta a példát. Előkerültek a vörösök elől eldugott vadászpuskák. Az emberek megtámadták a Kölesd-Tengelic vasútállomáson várakozó vörös terroristák vonatát. A csendőrörs parancsnoka, Nagy tiszthelyettes pedig elfogta Deák politikai megbízottat, a vármegye rémét, aki a kajdacsai Perczel-kastélyban ütötte fel hadiszállását és a kilencvenéves földesurat a legaljasabb módon megkínózta. A géppuskákkal felszerelt vörösök azonban fölénybe kerültek s a fölkelők kénytelenek voltak néhány halott hátrahagyásával menekülni. Apám még szerencsésen visszajutott a majorba. Onnan

a nyomában levő vörösök elől lóháton menekült és átjutott a szerb demarkációs vonalon. Otthonról egy menekülő útján csak azt a hírt kapta, hogy anyámat, nővéremet, sógoromat a vörösök letartóztatták, házukat teljesen kifosztották. A demarkációs vonal átlépése előtt apám a paripáját szabadon engedte, a nyeregtáskában üzenetet küldve haza. A ló a hatvan-kilométeres távolságból haza is talált, de otthon senki sem volt, aki az üzenetet átvegye.

Az ország különböző helyein, sikertelenül megkísérelt ellenforradalmak menekülteiből, a franciák hozzájárulásával megkezdődött Szegeden a nemzeti hadsereg szervezése. Soós tábornok és Gömbös Gyula vezérkari százados álltak a mozgalom élén. Prónay és Ostenburg vezetése alatt tiszti különítmények alakultak. Az Aradról Szegedre menekült repülőszázad Czapáry százados parancsnoksága alatt képezte a felállítandó új repülőalakulat magvát.

Repülés nemzeti színek alatt

Amikor én Szegedre érkeztem, már vagy *negyvenötven* repülőtiszt várta türelmetlenül, hogy tettekre kerüljön a sor. Sajnos, a francia megszálló csapatok a repülőtéren minden felszerelést lefoglaltak. Színes csapatok tartották megszállva a repülőteret és a repülőgép javítóműhelyt. Néhány nap múlva sikerült kieszközölni, hogy kiadják néhány használható állapotban lévő gépünket. Így visszakerült az a gép is, amelyen Csontos és Eperjessy főhadnagyok — amint elmondtam — Kaposvárról Szegedre szöktek.

Csontos főhadnagyot első útja Kenderesre vitte. A Horthy-birtokot és kastélyt román csapatok tartották megszállva. Csontosnak mégis sikerült elhoznia Horthy Miklós főparancsnok tengerészegyenruháit.

Gépállományunk újonnan érkezőkkel napról-napra szaporodott, de a franciák tilalma miatt még mindig tétlenségre voltunk kárhozthatva. Július végén kaptunk először engedélyt, hogy felderítő repülésre

indulhassunk a Dunántúlra. Az egyik gépen Weldin és Monti főhadnagy Budapest irányába repült, a másikon Gehring főhadnagy és én a Balaton felé indulunk. Mind a két gép alaposan meg volt rakva kommunistaellenes röpiratokkal. Néhány millió korona értékben fehér kétszázkoronásokat is vittünk magunkkal. Ezek a bankók a szegedi nyomdában pontosan a kommunisták által kibocsátott pénz mintájára készültek. Az így általunk teremtett heveny infláció, kivált a földművesnép körében, még jobban megrendítette a vörös uralom hitelét.

Gépeinken fegyverzet nem volt. A franciák adtak ugyan kölcsön két géppuskát, de ezeknek kezelését nem ismertük, különben sem kaptunk hozzá töltenyt. Gondoltuk, ha esetleg vörös vagy román géppel találkozunk, mégsem árt, ha legalább a géppuskacső kiáll a megfigyelő-ülésből. Gépeink üzembiztosságához sok szó fért. Tekintve azonban, hogy mindnyájan a vörösök által halálraítélt szökevények voltunk, motorhiba miatt való kényszerleszállásra jobb volt nem is gondolni. Ha elfognak, a legelső fára felkötöttek volna. A gépekre mázolt szovjetszavakat átfestettük a nemzeti színekkel és a Gondviselésben meg a jószerecsében bízva, útnak indultunk.

Mindkét repülés baj nélkül ment végbe. Weldinék elérték Budapestet, ott dobálták le a röpiratokat, meg a fehér pénzt. Én, Gehring bajtársammal, Kalocsánál átrepültem a Dunántúlra. Mindketten tolnamegyeiek lévén, ismerős vidékeket jártunk be. A Duna vonalán

találkoztunk egy vörös géppel. Egében közel jött hozzánk, de mikor annyira volt, hogy gépünkön kivehette a háromszínű jelzést, gyors fordulattal kitért előlünk. Lehet, hogy ártalmatlan géppuskánk tette meg a hatását. De valószínű, hogy a legvadabb vörösök — amilyen ugyan repülők közt alig egynéhány akadt — sem mertek volna megtámadni nemzeti színekkel jelzett gépet.

Még indulás előtt kiterveztük, hogy otthonunk felett egész alacsonyan elrepülünk és üzenetet dobunk le. De erre nem kerülhetett a sor. Kétórai repülés után ugyanis benzinóránk üresét mutatott. Ez váratlanul ért, mert induláskor öt órára elegendő üzemanyagunk volt. Nem tudtam másra gondolni, mint hogy a benzintank folyik. Gyorsan igyekeztünk hazafelé és idejében meg is érkeztünk. Utóbb kiderült, hogy benzinóránk romlott el. Talán szerencsére, mert az üzenet ledobásával beláthatatlan kellemetlenségeket okozhattunk volna az otthoniaknak.

Néhány nap múlva újabb felderítő- és propaganda-utat tettünk. Hazaérve jelentkeztünk a főparancsnokságon. Gömbös százados vette át a jelentésünket. Akkor beszéltem először a későbbi nagy államférfiúval. De még ennél is nagyobb élményt jelentő találkozásom volt ebben a felejthetetlen órában. Jelentéstételünk közben bejött a szobába Horthy Miklós fővezér. Katonás, de lekötelező modorban érdeklődött úti tapasztalataink felől és hosszasan elbeszélgetett velünk.

Egy szomorú emléket is föl kell idéznem ezzel a

repüléssel kapcsolatban. Kedves pajtásom és útitársam, Gehring főhadnagy, röviddel ezután egy fölszállása alkalmával lezuhant a gépével és halálra zúzta magát.

Hamarosan hírek érkeztek, hogy a románok bevonultak a fővárosba, megszállták a Duna—Tisza között, sőt a Dunántúlra is egész Székesfehérvárig előnyomultak. Ezek a hírek lehangoló hatást tettek ránk, szegediekre, mert hiszen azt reméltük, hogy a mi csapataink fogják megtisztítani Budapestet és az országot a vörös mételetől. Ennek akadályja a francia tilalom volt, amely egyelőre megbénította mozgásszabadságunkat.

Szeged és Siófok között az őszi hónapokban is állandóan fenntartottuk a repülőszolgálatot. Mi, repülők, pótoltuk a hiányzó telefont és vasutat. Postát, parancsokat szállítottunk ide-oda. Első ilyen repülőutamat Mészáros Péter őrmester-pilótával tettem meg. Ha Szeged és Siófok közt egyenes vonalat húzunk, az pontosan átmegy az én tolnai pátriám fölött. Ezen az első úton megszereztem magamnak azt az örömet, hogy leszálltam Tengelicpuszta mellett. Apám akkor már hazament Szegedről és együtt volt az egész család. Váratlan érkezésünk nagy szenzációt kavart. A környékről csapatostól özönlöttek kocsin, gyalog az emberek, mert azon a vidéken addig még közelről nem láttak repülőgépet. Egy óra múlva valóságos hetivásár verődött össze körülöttünk.

Nem felejttem el édesapámmal való találkozásomat.

Az Öregúrral hosszú hetek óta nem láttuk egymást. Közben ő is átélt egyet-mást, egyebek közt a szerbek Bátaszéken lecsukták és több napon át kóterben ült. Amikor leszállásunk után elém sietett, első szava ez volt hozzám:

— Pont az idén vetett lucernásomban kellett le-
szállnotok ?

Hiába, gazdaember nem tagadja meg magát.

Román intermezzo

Utolsó repülésem Siófokról Szegedre volt. Vissza már nem repülhettem, mert nem volt benzin. De úgy adódott, hogy fontos iratokat bíztak rám s mindenáron el kellett jutnom a siófoki hadiszállásra. A franciák engedélyével vonatra ültem Budapest felé, hogy onnét Székesfehérváron át utazzam tovább. Francia vízummal ellátott magyar útlevelemben egyetemi hallgatóként szerepeltem.

Kora reggel megérkeztem a Nyugati pályaudvarra. Útitáskámon kívül kisebb kézitáska volt velem, tele hivatalos iratokkal. A vonat a külső vágányon állt meg. Ahogy leszállok és indulok befelé a csarnokba, szembejön velem egy román őrnagy. Messziről megismertem: Bistye nevű, volt osztrák-magyar hadseregbeli repülőkapitány, régi ismerősöm. Mielőtt ő megláthatott volna, a kis irattáskát feldobtam egy tehervagon tetejére. Hogy mi lett az iratok sorsa, máig se tudom, remélem, nem kerültek ellenséges kézre, vagy legfeljebb akkor, amikor már elvesztették időszerűségüket.

Bistye rámismert és barátságos üdvözléssel szólított meg.

— Mit csinálsz itt! — kérdezte.

— Feljöttem kicsit látogatóba — mondtam neki.

Elkezdett kérdezősködni, hogy honnan, hová?

Nyilván gyanús voltam neki, Hümmögtem-hámogtam, de nem használt. Elkérte az útleveletem. Belenézett, aztán szó nélkül odaintett két román katonát és mondott nekik valamit, amit persze nem értettem. A bakák bekísértek a Veres Pálné-utcába, ahol a román térparancsnokság székel. Betettek egy szobába és délutánig felém se néztek.

Untam magam, dühös voltam és alaposan megéheztem. Próbáltam egy román bakával szót érteni, hogy valami ennivalót szerezzen. Végre egy román őrmesternek pénzt nyomtam a markába, mire az megengedte, hogy őrizet alatt lemenjek vacsorázni.

Elmentem a Pannónia étterembe. Az ajtóban megállt a szuronyos baka, én leültem egy távolabbi asztalhoz. Megjelenésünk általános feltűnést keltett. A közelben ült egy ismerősöm, Keresztfalvy főhadnagy. Odajött hozzám, megkérdezte mi történt.

— Húzd a vacsorát, ameddig tudod — mondta azután. Az egyik entente-missziónál összekötőtiszt vagyok, próbálok valamit csinálni.

Azzal elköszönt. Izgatottan vártam a fejleményeket. A román baka az ajtóból többször integetett, hogy jöjjenek már. Úgy tettem, mintha nem érteném, mit

akar és olyan lassan majszoltam a falatokat, mint egy gyomorbeteg, fogatlan mami.

Már tükön ültem, amikor egy óra múlva visszajött Keresztfalvy. Nem volt egyedül, két angol tiszt volt vele, vagy talán amerikaiak voltak, már nem emlékszem. Odaléptek hozzám.

— Gyere gyorsan velünk — súgta Keresztfalvy.

Kisétáltunk az étteremből. A bakára, aki rezonírozni próbált, az entente-tisztek ráripakodtak. Ahogy kiértünk az utcára, én beugrottam egy ott álló konflisba és gyorsan elhajtattam. Kumuny strázsám ordítva futott utánam, de a kocsis alaposan a lovak közé csapott.

A Nemzeti Színháznál leugrottam és eltűntem az akkor rosszul világított erzsébetvárosi mellékutcákban. Azon törtem a fejem: hogyan lógok el Budapestről útlevel és papírok nélkül?

Ismerőseim lebeszéltek a dunántúli útról. Azt tanácsolták, menjek inkább vissza Szegedre, mert arra felé gyengébb a román ellenőrzés. Kétnapi bujkálás után fölültem a zsúfolt szegedi vonatra. Ott szorongtam az egyik harmadikosztályú folyosón, amikor a vonat kicammogott a pályaudvarról. Néhány perc múlva egy román hadnagy járta végig a vonatot. Odalépett minden egyes utashoz és kérte az útlevelet. Akár volt benne román vízum, akár nem, mind-egyikre rámondta: nikt gut! — azzal odaadta a háta mögött álló őrmesternek és már a következőkhöz lépett. Az őrmester, a nélkül, hogy belenézett volna, az

útlevelet odanyújtotta a tulajdonosa felé és azt mondta: száz korona.

Nem vártam meg, amíg a különös hivatalos eljárás engem is szerencsétlet. Amikor a vonat Kőbányán megállt, az állomással ellenkező oldalon kiugrottam s a sínek és raktárházak között elosonva, visszagyalogoltam Pestre.

Másnap összeakadtam Csontos és Eperjessy főhadnagyokkal. A két elválthatatlan jóbarát szintén Siófokra igyekezett. Elhatároztuk, hogy együtt próbálunk odajutni.

Én még aznap szereztem új útlevelet, aztán elmentünk hármasban a Mária Terézia-laktanyába egy román parancsnoksághoz, ahol vízumokat adtak. A román tiszt, amikor elébe tesszük a hamis adatokkal kiállított útleveleinket, végignéz rajtunk és azt mondja jó magyarsággal:

— Maguk Siófokra akarnak menni. Tűnjenek el gyorsan, mert azonnal letartóztatom az urakat.

Nem kellett hogy kétszer mondja, sietve ellőtünk, aztán a Falk Miksa-utcai laktanyában próbáltunk szerencsét. Itt is Székesfehérvárra kértünk vízumot. A román tiszt rövid nem-mel elutasított. Mielőtt távoztunk volna, hallom, hogy a mögöttem álló ember Kalocsára kér vízumot és azt szó nélkül meg is kapja. Mondom a tisztnek, hogy adjon nekünk is olyat.

— Mit akarnak csinálni Kalocsán?

— Azt, amit Székesfehérváron: bort venni — vágom rá hirtelen ötlettel. De már akkor az járt az

eszemben, hogy valahol útközben kiszállunk a dunai hajóból, olyan állomáson, ahol még nincsenek románok. Úgy is lett. Kalocsára megkaptuk az utazási engedélyt, másnap hajnalban pedig kiszálltunk Pakson. Ott fuvarost fogadtunk és rövid tengelici pihenő után másnap megérkeztünk Siófokra.

Az első magyar repülőnap

Siófokon elintéztem szolgálati ügyeimet és visszatértem Szegedre. Ezután nemsokára bekövetkezett Magyarország történetének döntő fordulata. A nemzeti hadsereg, Horthy Miklós fővezér dicsőséges vezérlete alatt, bevonult a fővárosba és a kitakarodó román megszálló csapatok helyén birtokába vette az országot — sajnos, csak a majdani trianoni határokig. Kevéssel a bevonulás után, 1919 novemberében engem Mátyásföldre helyeztek át szolgálattételre, az ottani repülőszázad parancsnoka, Gergye József százados mellé. Kerek egy esztendőt töltöttem ott. Ténykedésünk leginkább abból állt, hogy igyekeztünk összehozni a vörös uralom alatt elszéledt legénységet és szétszórt repülőanyagot. Így valahogy sikerült is munkaképes alakulatot felállítani,

A következő őszi nevezetes eseménye az első magyar repülőnap volt. A nehéz viszonyok közt, gondos és fárasztó előkészülettel, szép eredményt tudtunk

felmutatni. Úgy emlékszem, húsz-harminc katonai gép vett részt a látványos repüléseken. A kormányzó úr kitüntető jelenléte, a nézőközönség tömeges részvétele jól szolgálta azt, ami a vállalkozás célja volt: a repülés propagandáját.

Akkor kísérleteztek Magyarországon először hivatalos légitársasági repüléssel. Rákosmezőről, a repülőtér színhelyéről, indult három gép Győrön keresztül Szombathelyre. Óriási volt az érdeklődés, főként a bélyeggyűjtők részéről. A gépeket teherbíróképességük végső határáig megraktuk postaszákokkal. Ma már mosolygok azon, milyen kezdetleges módszerekkel kellett akkor dolgoznunk.

Az egyik postagépen én ültem Mátyásffy József főhadnagy pilótával. Győrig együtt tartott a három gép, ott le kellett dobni a zsákokat. Mindegyik volt vagy hatvan kiló, alig tudtam megemelni és kihajítani az ülésből, nemhogy a célzásra sok gondot fordíthattam volna. Az egyik zsák, amit ledobtam, széles ívben repült a győri Duna-ág fölé és hatalmas loccsanással merült el a vízben.

Jellemző az akkori viszonyokra, hogy minden meteorológiai tájékoztatás nélkül indultunk útnak. Rádióval való irányításról, vakrepülő-műszerekről persze még csak nem is álmodtunk. Győr után nagy hóviharba kerültünk. A két másik gép hamarosan kénytelen volt leszállni. Mi Mátyásffyval elvergődünk Szombathelytől nem messze, Vép községig, ott értünk földet nagynehezen. Rossz látási viszonyok

közt, csak úgy vaktában ereszkedtünk le. Egy bakterhártól húsz méternyire állt meg gurultában a gép. Isteni szerencse, hogy neki nem mentünk. Ma is mulatok rajta, hogy a házból a zajra kijött a bakter és a világ legtermészetesebb hangján, mintha egy nap négy-öt ilyen látogatója is lenne, megkérdezte: kit keresünk?

Mialatt mi az első postaszállítást bonyolítottuk le úgy-ahogy, Rákoson végbement a repülőnap másik nagy szenzációja, az első ejtőernyőugrás. Kovács Endre főhadnagy vállalkozott a vakmerő kísérletre. Semmi baja nem esett, a kormányzó úr személyesen gratulált a bátor pilótának.

Az ejtőernyővel való ugrásról a mozisok próbáltak felvételt készíteni, de sikertelenül. Nem hagyták annyiban a dolgot, néhány nap múlva kijöttek Mátyásföldre, kerestek valakit, aki az ugrást hajlandó lenne megismételni. Jelentkezett egy Korányi nevű fiatal századírnok. Fölszálltunk két géppel. Az egyikben Gergye ült a fotográfussal. A másiknak a megfigyelőülésébe magam mellé vettem Korányit. Megbeszéltük apróra, hol és mikor történjék a kiugrás s egyidejűleg a mozgó-fényképezés. Körülbelül ötszáz méter magasan körözött egymás mellett a két gép. Amikor Gergyeék közelünkbe érkeztek, intettek, hogy lehet ugrani. Korányi felállt, de a döntő pillanatban nem merte elszánni magát. Kihajolt az ülésből, lenézett a nagy mélységbe. Láttam, hogy remeg a lábán a bőrnadrág — ami nem is csoda, mert nagy elszánt-

ság kell a kiugráshoz. Nekem, sohasem volt hozzá kedvem.

Közben persze a két gép elkerült egymástól. Ez megisméltődött másodszor és harmadszor is. A negyedik összetalálkozásnál Korányi már komolyabban neki-készült az ugrásnak, jól kihajolt a gépből. Ekkor megmarkoltam hátul a nadrágját és átdoztam őt az ülés oldalán. Akkoriban önműködően nyíló volt az ejtőernyő, tudtam, hogy semmi baj nem lehet. Nem is lett baj, Korányi szerencsésen földet ért egy szántóföldön. Pár lépésnyire tőle egy parasztember ballagott az eke után. Rémülten futott be Mátyásföldre és elhíresztelte, hogy emberek potyognak az égből.

A derék Korányi később kiment Amerikába és ott nagy hírnévre tett szert, mint hivatásos ejtőernyőugró. Meg is élt szépen a mesterségéből. De végül, mint annyi más, ő is áldozata lett saját vakmerőségének. Utóbbi időben az volt a trükkje, hogy több ezer méter magasságban ugrott ki a gépből, de csak egész alacsonyan nyitotta ki az ernyőt. Egyszer aztán, most három-négy esztendeje, agyonzúzta magát.

Néhány héttel a repülőnap után végetért mátyásföldi beosztásom. Ismét Szegedre vezényeltek, hogy mint öreg megfigyelőtiszt, most már kitanuljam a pilótamesterséget.

A pilótaiskolában

Rohla Miklós főhadnagy barátommal utaztam új állomáshelyemre. Hadd búcsúzzam el itt mindjárt nekem mindig kedves emlékétől. Az ő neve is ott van már a vértanúk listáján. Nemrégén egy szerencsétlen zuhanás folytán életét vesztette.

Amikor megérkeztünk, Szegeden már nagyban folyt a pilótakiképzés. Négy-öt gép keringett a levegőben, amikor mi ketten újoncként jelentkeztünk. Király Kornél kapitány volt a parancsnok, ő vezette az iskolát. Ott állt a nagy térség közepén és figyelte a levegőben repülő gépek mozdulatait Majdnem úgy festett a dolog, mint mikor a lovardában a lovaglótanár nézi, hogyan ügetnek körbe újonc-csemetéi.

Mialatt előtte álltam és jelentettem bevonuláso-mat, hátam mögött hatalmas csin-bum támadt. Az egyik gép lecsúszott egy fordulóból és fejjel a földre zuhant. A gép rapityára tört, a benne ülő Horvát kapitány pedig súlyos sérüléseket szenvedett. Azon-

mód kórházba vitték. Néhányhónapi kezelés után meggyógyult és folytatta a repülést, ahol elhagyta.

A bevezető akkord eléggé hátborzongató volt. Nekem azonban az ilyesmi nem volt újdonság. Wiener-Neustadtban, megfigyelőkiképzésem idején, temérdek balesetet láttam. Ott egyszerre ötven-hatvan gép keringett a levegőben és alig volt nap, hogy ne lett volna pilótatemetés. Esténként teherautó ment ki a terepre, hogy összeszedje az ottmaradt géproncsokat.

Szegeden a kiképzésre kétkormányos iskolagépeket használtak. Száz lóerős Mercedes-motoros, Brandenburg-típusú gépek voltak a közhasználatban, „kisbrandi” volt a nevük. Igen jámbor kis gépek voltak ezek, óránként 100 kilométeres sebességgel és kitűnő repülési tulajdonságokkal.

A kiképzés természetesen elméleti oktatással indult. Meg kellett ismerkednünk a repülőgép, a sárkány és a motor alkatrészeivel, a kormány szerkezet működésével. Ezek nekünk már nem voltak újdonságok, legtöbbször Wiener-Neustadtban a gépvezetésből is ízelítőt kaptunk. A háború szomorú befejezése, a forradalom és a kommunizmus folytán még eddig nem jutottunk alapos kiképzéshez, Érthető, hogy mindnyájan várva vártuk álmaink megvalósulását: az egyedül-repülést.

Az olvasót talán érdekelni fogja, hogyan válik a földön járó emberből repülő ember. Elmondom röviden.

A gyakorlati kiképzés kétkormányos, kétüléses iskolagépen történik. Mindkét ülésben van kormány.

Elöl ül az oktató, hátul a tanuló. A két kormány egyöntetűen működik: az elülső kormány minden elmozdulását a hátsó pontosan követi. A kormánykerékre — vagy úgynevezett botkormányra — van szerelve a magassági kormány, amellyel a gépet felvagy leirányítjuk. Ugyancsak ezzel összefüggésben mozognak a „csűrőlapok”, amelyek a gépnek megadják a fordulás közben szükséges „bedöntést”. Az oldal-kormányt a gépnek jobbra vagy balra irányításához, mindkét lábbal, két pedál útján mozgatjuk.

Eleinte az oktató vezeti a gépet, a tanuló pedig követi az ő kéz- és lábmozdulatait. Ezzel a módszerrel aránylag elég gyorsan átveszi a gépvezetéshez szükséges mozdulatok érzését és megtanulja azt, hogyan reagál a gép a kormányszervek mozgására. Idővel, fokozatosan, az oktató teljesen átengedi, a vezetést és csak akkor „nyúl bele” a kormányba, ha valami hiba kijavítására van szükség.

A növendéknek először meg kell tanulnia, hogy egyenesen tudjon gurulni a földön. A folyton nagyobb és nagyobb sebességgel guruló gépet az oldalkormány jobbra-balra mozgásával tartjuk irányban mindaddig, amíg az eléri a repülési sebességet és a magassági kormány finom meghúzására elhagyja a földet. Ez eléggé kényes pillanat. Mert ha a gépnek nincs meg a kellő sebessége, rögtön visszaesik a földre és könnyen fejtetőre áll. A föld elhagyása után enyheszögű, egyenletes és egyenesirányú emelkedés következik, amíg el nem értük a kellő magasságot. Itt las-

san fordulóba tesszük a gépet mindhárom kormány összműködésével és elvégezzük a repülőtér szegélye körüli repülést, amíg vissza nem érkezünk a fel- és leszállási irányba. Ez mindig a széllal szemben van. Itt teljesen visszavesszük a gázt és egyenletes siklással közelítjük meg a leszállási helyet. A leszállás előtti siklás talán a legérzékenyebb művelete a gépvezetésnek. Ha meredeken siklunk, a gép túlnagy sebességet kap és a föld érintése után visszaugrik, durvább esetekben össze is török. Ha pedig túl laposan siklunk, a gép elveszti sebességét és átesik. Az utóbbi eset egészen végzetes következményekkel járhat. De, amint említettem, a „kis-brandi” jóindulatú gép volt és sok mindent eltűrt, még a legfakézűbb növendéktől is. A leszállás pillanata, vagyis amikor a gép újra földet ér: ettől szurkol leginkább az újonc növendék. De ha a repülőtér megközelítése és a siklás helyesen történt, a többit a kis-brandi már magától elvégezte.

Hatvan-száz ilyen oktatóval kísért felszállás után következett el rendszerint a nagy pillanat: az egyedülrepülés. Természetesen itt is voltak kivételek, az oktató, valamint a növendék rátermettsége, idegzete és érzéke szerint. Persze, a jelöltek között van bizonyos versengés, hogy ki jut el előbb eddig a fokig.

Én eléggé gyorsan haladtam, amit részben a wiener-neustadti előképzésemnek köszönhettem. Mészáros Péter őrmesterrel — akiről szeged—siófoki repüléssel kapcsolatban már megemlékeztem —negyvenegynéhány felszállást végeztem. Amikor utoljára együtt

leszálltunk, látom, hogy Ujváry László hadnagynak, az iskola főoktatójának, aki a leghíresebb háborús vadászrepülőök egyike volt, tesz jelentést az őrmester. Ujváry ült be helyére a gépbe és velem repültem pár kört. Leszállásunk után Ujváry parancsot ad a szerelőnek:

— Homokzsákokat a gépbe!

Tudtam, hogy ez mit jelent. Egyedül fogok repülni. Ugyanis akkoriban még oly tökéletlen volt a gép kiegyensúlyozása, hogy ha két utas helyett csak egy szállt fel, a másik ülésbe homokzsákokat kellett tenni.

Meglepett a dolog, mert abban a pillanatban egyáltalában nem volt az az érzésem, hogy önállóan tudok boldogulni a géppel. Az első egyedül-repülés mindig nagy élmény volt. Nemcsak a delikvens izgult, hanem az egész repülőtér. Minden más repülést leállítottak, mikor a gépbe szálltam. A légyzümmögést is meg lehetett hallani a várakozás feszült csendjében, én legalább így éreztem. De tétovázni nem lehet a versenytársak: előtt, tehát be a gépbe és gázt. Majd csak lesz valahogy. Mondhatom, egészen különös érzés, mikor az ember először marad magára a levegőben és tudja, hogy élete saját kezében van.

Annál nagyobb megkönnyebbülés, amikor az első kör után földet ér a gép. Megjön az önbizalom is hamarosan és a negyedik-ötödik kör után az ember már úgy fogadja a bajtársak gratulációit, mintha szó sem lehetett volna arról, hogy az első repülés ne sike-

rüljön. Elérkeztem hát én is szerencsésen a pilótáskodás első stációjához, ami mondjuk megfelel annak, mikor az újonc bakát megtanítják járni.

A következő hetek több ily egyszerű körrepülésel teltek el. Aztán átkerültem a következő típusú gépre, a 160 lóerős Daimler-motorral felszerelt brandira. Ez valamivel nagyobb gép, nagyobb a sebessége, de ugyanolyan türelmes masina, mint az elődje. Ezzel már nagyobb repüléseket hajtottunk végre. Gyakoroltunk fordulókat, spirálokat, sőt az akrobatika — műrepülés — egyszerűbb figuráit is, amilyen a looping, a bukóforduló stb.

Kiképzésünk utolsó szaka az akkori időkben komoly gépnek számító, kétülékes megfigyelő gépekkel történt. Néhány nagy-brandi és UCI állt rendelkezésre, 240 lóerős Hiero-mótorral. Ezeken már nagyobb távolságú repüléseket is végeztünk és az akkor Szegeden felállított megfigyelő-iskola növendékei velünk végezték felderítő gyakorló-repüléseiket. Ha visszagondolok arra, mily kevés repülési tudással és gyakorlattal rendelkezünk, amikor ezek a növendékek az életüket a mi kezünkre bízta, ma is csodálom bátorságukat. De ugyanez volt a helyzet azokkal a pilótákkal, akikkel korábban én és kortársaim repültünk, mint megfigyelők. Minderre csak akkor jöttem rá, mikor Kanadában, majd az USA-ban megkaptam a teljes, korszerű kiképzést.

Az iskola befejezése egybeesett a magyar repülés legszomorúbb korszakával. Hazánkra ránehezedett

Trianon átka. A párizskörnyéki békeszerződést hatályba léptették a győzők. 1922 tavaszán antant-bizottságok járták végig a magyarországi repülőtereket. Eljutottak természetesen Szegedre is. Feladatuk az volt, hogy megszüntessék a magyar repülőcselekvőképességét. Gyászos munkájukat alaposan végezték. Tönkretették a gépek vitális részeit. Gyötrelmes volt látnunk, ahogy acélfűrészekkel szétdarabolták a motorokat és a szárnytartókat. A gépek olyan állapotba kerültek, hogy helyrehozataluk egy kalapácsütést sem ért meg. Megalázva és vérig sértve széledtünk el a feloszlott iskolából,

Utolsó utunk a szegedi temetőbe vezetett. Elbúcsúztunk az iskola mártírjaitól. Lengyel László, Gehring István, Kern Dezső és Joó Miklós álmodták ott örök pilóta-álmukat.

Búcsú a repüléstől

A repülőalakulatokat feloszlatták, én is megkaptam az obsitot. Áthelyeztek ugyan a lovassághoz, de mivel tudtam, hogy ott is siralmas állapotok uralkodnak, elhatároztam: otthagynom a katonaságot. Hathavi szabadságot kértem s ennek letelte után szolgálatonkívüli viszonyba helyeztettem magam.

Már szabadságidőm alatt igyekeztem polgári elhelyezkedést keresni. Ekkoriban alakult **egy** légitforgalmi vállalat, „Magyar Aero Forgalmi Rt.”, röviden MEFORT elnevezés alatt. Harminc-negyvenedmagammal engem is kiválasztottak, hogy repülőgyakorlatot folytassak.

A vállalat megbízásából 1922 decemberében Berlinbe utaztunk vagy húszan-harmincan néhány heti kiképzésre, jobban mondva gyakorlatra, minthogy itthon akkor erre egyáltalán nem volt lehetőség.

Kijártunk a berlini repülőtérre és repülgettünk. A németek ócska háborús gépeket adtak rendelke-

zésre. De azért simán ment a dolog egészen január tizenkilencedikéig. Épp a születésem napja volt. Kaszala Károly, a később hősi repülőhalált halt tiszt-helyettes egy rozoga Kumpleren repült néhány kört. Utána én voltam beosztva ugyanerre a gépre. Leszállás után Kaszala jelentette a parancsnoknak, hogy a gép rossz állapotban van, nem ajánlja rajta a repülést. Engem külön is figyelmeztetett. A parancsnok lehurrogta, én pedig nem hallgattam rá. Startoltam.

Ahogy a repülőtér szélén megcsináltam a fordulót, úgy negyven-ötven méter magasságban, egyszerre érzem, hogy megrázkódik a gép. Erős kattánást hallok. A következő pillanatban a gép balszárnyára fordul. Ilyen pillanatokban a gyakorlott pilótának van egy reflexmozdulata. Ugyanolyan ösztönszerű ez, mint mikor az ember ütés elől szeme elé kapja a kezét. Ezzel a villámgyors gépiességgel a zuhanás másodpercében kikapcsoltam a motort. Ez volt a szerencsém, különben felrobbantam volna. Így csak nagy robajjal a repülőtér mellett lévő temetőbe zuhantam.

Eszméletlenül vittek kórházba. Utólag elmesélték, hogy egy német repülőhadnagy síremlékét döntöttem ki.

Jóllehet robbanás nem történt, szabály szerint mégis szörnyet kellett volna hálnom. Megmenekülésem egyedüli magyarázata, hogy abban a pillanatban, amikor a gép a földhöz ütődött, a motor kiszakadt a helyéről és egy frissen ásott sírba esett. Így aztán, a helyett, hogy mellkasomat összezúztam volna a mo-

toron, lógva maradtam egy hevederen. Azért nem lehet mondani, hogy olcsón szabadultam. Combomon keresztülment egy vaseső, két bordám eltört, jobb-vállam kificamodott. Jobblábamon alul csontrepedést szenvedtem. Jobb szemhéjamat elvágta az összetört szemüveg egy éles szilánkjá. Ezt a folytonossági hiányt a combomról lehámozott bőrdarabbal pótolták.

Egyszóval összefoldoztak valahogy. Egy hónapig feküdtem a berlini kórházban, aztán hazaszállítottak Budapestre és itt további hat hétig ápoltak. Nem tudtam, hamarabb talpraállni, mert a bordatörés következtében tüdővérzést kaptam.

A repülésnek hosszú időre befellegzett. Apám, anyám, családom minden tagja összefogott s addig beszéltek a lelkemre, amíg megfogadtam, hogy szakítok a pilótapályával.

Apám vezetése alatt Tolnában nagy gazdaság alakult. Felgyógyulásom után itt kaptam alkalmazást. A tolnai gazdaság kereskedelmi ügyeit vezettem három éven át.

Édesapám 1926-ban meghalt. Fájdalmas veszteség volt, azonfelül polgári létalapom megrendülését jelentette. Állásom megszűnt, újból a magam lábára kellett állnom.

Kanada hív

Vigasztalhattam magam azzal, hogy sorsom nem elszigetelt jelenség. A magyar fiatalság jövője ezekben az években egészen reménytelennek látszott. A háború utáni egészségtelen gazdasági fellendülésnek megjött a böjtje. Könyörtelen ridegséggel meredt elém a mindennapi kenyér problémája. Nem tartozom azok közé, akik ilyen helyzetben ölbeszik a kezüket és várják a sültgalambot. Láttam, hogy itthon az elhelyezkedés lehetetlen és tudtam nem egy ismerősömről, aki merészen nekivágott a világnak, hogy odakint boldogul. Elhatároztam, hogy én is messze idegenben próbálok szerencsét.

Néhány volt repülőtiszt ismerősömmel kovácsoltuk a terveket, A kínálkozó úticélok közül Kanada látszott a legbiztatóbbnak. Nem sokat fontolgattam, csatlakoztam egy odaigyekvő kivándorlócsoporthoz. Bajtársaim közül már korábban útnak indult Király Kornél. A többiek még későbbre halasztották az utat, de azután nem is jöttek utánunk, mert sikerült itt-

hon elhelyezkedniük. Így hát egyedül, ismerős útitárs nélkül ültem fel 1926 nyarán a „Cunard Line—Canada” felírású kivándorlóvonatra.

Ez a szó, „Kanada”, számomra meglehetősen titokzatos földrajzi fogalmat takart. Vonzott a kalandos távlataival, de egy kicsit borzongatott is idegenségével. Tulajdonképpen nem tudtam, hova megyek és mi előtt állok. A vonaton összeismerkedtem egy öreg pesti kereskedővel, aki már többször megjárta Amerikát. Könyvekből összeszedett ismereteimet az ő elbeszéléseivel bővítettem ki, miközben a tovatűnő ismerős tájakra vetett búcsúpillantások közt igyekeztem elfojtani fel-feltörő keserű érzéseimet.

Ahogy átléptük a magyar határt, úgy rémlett, mintha egész eddigi életemet elvágták volna. Bezárult egy könyv és most egy újat kell föllapozni.

Első kellemetlen élményem Párizsban volt. A beérkező vonatot körülvették a hajóstársaság emberei s az egész transzportot a kanadai konzulátus udvarába terelték. Külön erre a célra vasrácokkal elkerített térség volt ez. Mint a birkanyáj a karámban, egész nap ott kellett ácsorognunk, jajgató asszonyok és síró gyerekek között, amíg az útleveleinket elintézték. Okulva a szomorú tapasztalaton, ezután önállósítottam magam. Megszöktem a transzporttól és csak Cherbourgban, a hajónál jelentkeztem újból.

A hajón eléggé kellemes csalódás ért. Ismerős amerikasok elrémítő elbeszélései még a fülemben esengtek, azért nem mertem vállalni a fedélközi uta-

zás kényelmetlenségét. Kabinosztályra váltottam jegyet, de még így is túltett a várakozáson az ott talált kényelem. A kabinosztály utasai túlnyomórészt angolok és kanadaiak voltak. Néhányan a más nemzetiségűek közül mindjárt első nap hamar összeismerkedtünk és megalapítottunk egy nemzetközi asztaltársaságot. Németek, osztrákok, dánok, hollandok, oroszok és magyarok étkezünk együtt. Többé-kevésbé tört németiséggel folyt a társalgás. Nagy szomorúságunkra azonban másnap megkaptuk a hajó vezetősége által készített ülésrendet, úgyszólván különböző asztalokhoz szóródtunk szét. Bámultam angol asztaltársaim türelmét és figyelmességét, ahogy angolul akartak megtanítani. Nem bántam volna, ha szabadjára engedik visszafojtott nevetésüket, amikor nagy kinnal kinyögtem egy-egy mondatot. Megérdemelték volna jóindulatú fáradtságukért egy kis élvezetet. Úgy látszik azonban, ezt tiltja az angol etikett. Talán ez az oka, hogy ma négyszázmillió ember beszél angolul.

A különös véletlen épp egy angol kapitánnyal hozott össze, aki Magyarországon volt hadifogoly. Jó tapasztalatai voltak ebből az időből és a magyarokról általában a legjobb véleménnyel volt. Az étkezéseknél ő látta el az impresszárió szerepét és az étlapon sorakozó nyakatekert ételnevek közül ő válogatta ki, amit az én magyar gyomrom leginkább elbírt. Közben naponta néhány angol leckét is adott.

A hajóútról egyébként nincs sok följegyezni valóm, hacsak az nem, hogy találkoztunk jégheggyel

is, amint illik egy rendes óceáni hajóútnál. Hat nap múlva elértük a kanadai partot és a St. Lawrence-folyó öblén át hajóztunk az ország belsejébe. A folyton szűkülő két part között kétnapos út után Quebec-ben kötöttünk ki. Néhány órára kiszálltunk és a híres Chateau Frontenac hotelben megittunk egy üveg whiskyt. Akkoriban Kanada is „száraz” állam volt, de az ország minden államában másként kezelték az alkoholtilalmat. Itt Quebec-ben az a furcsa rend volt érvényben, hogy csak étellel együtt lehetett italt felszolgálni. A vendéglősök úgy hidalták át a nehézséget, hogy az italhoz szendvicseket szervíroztak. De egyúttal óva intették a vendéget, hogy az Istenért el ne fogyassza a szendvicseket, mert az már napok óta asztalról-asztalra jár. Ha valaki tényleg enni akart, azt tanácsos volt külön megmondani.

A hajóút fényes mulatsággal ért véget. Mindenféle versenyeket rendeztek s a hajótenisz, a bridzs, a ping-pong nyertesei apró emléktárgyakat kaptak. Hajnalig tartott a tánc. Engem közben egy nagyon rokonszenves és kissé bepálinkázott angol úr egy sarokban leültetett és háromórás előadást tartott. Hogy miről, azt nem tudom, mert az egészből egy árva szót sem értettem.

A délutáni órákban közeledtünk Montreal felé. Az út hátralevő része búcsúzásokkal telt el. Az utasok kicserélgették kanadai címeiket. Én ebben nem vettem részt, mert igazán nem tudtam volna, hogy milyen címet adjak meg.

Első benyomások

Kanada legnagyobb kikötőjében, Montreal-ban szorongó érzéssel léptein partra. Éreztem, hogy végleg megszűnt a kapcsolatom régi életemmel. Akikkel a bajon összeemeledtem, a kis társaság szétszéledt, a vonatok elvitték őket a szélrózsa minden irányába.

Megálltam a milliós város pályaudvara előtt. Szédült a fejem az óriási autóforgalomban. Jó ideig nem tudtam annyira összeszedni a gondolataimat, hogy határozott úticélt tűzhettem volna magam elé. Talán órák is elteltek, amíg ott álltam a pályaudvar portása mellett. Gondolataim ezer mérföldekre és hosszú esztendőkre barangoltak vissza. Csak néztem, de nem láttam a mellettem elrohanó embertömeget és a gépkocsik ezreit. Soha életemben nem éreztem magam ennyire egyedül.

Mikor végre felocsúdtam, első gondolatom az volt: kipróbálom angol tudásomat. Kezdtém figyelni a portás hangos utasításait és a körülöttem nyüzsgő

emberek beszélgetését. Erőlködtem, hogy el tudjak kapni egy-egy szót. Néhány percnyi kísérletezés után lemondóan állapítottam meg, hogy Schidloff ezer szava közül, amit bemagoltam, egyetlen egyet sem tudtam kivenni a hangok idegen, érthetetlen zűrzavarából.

Poggyászom jut eszembe, az egyetlen dolog, amihez itt még tárgyi kapcsolatom van. Taxiba ülök. A soffőr orra elé tartom a hajóstársaság irodájának címét. Nevetve mutat az épületre, amely előtt állunk. Restelkedve morgok valami bocsánatkérést és felvillanyozódva lépek az irodába, mert remélem, hogy itt csak akad valaki, akivel beszélni tudok. Hát nem akadt. De amikor a papírjaimat megmutattam, előkerítették a poggyászomat, sőt egy címemre érkezett levelet is átadtak. Kornél barátom írt, aki már két hónappal előtt ájtött, hogy felderítse számunkra a kanadai terepet. Nagyot fog nézni, — gondoltam — ha megtudja, hogy egyedül jöttem.

Izgatott kíváncsisággal bontottam fel Kornél levelét. Semmi bizonyosat nem írt, csak biztatott, hogy siessek hozzá. Sürgősen neki kell látni a gazdálkodásnak, mert aratás vége felé járván az idő, ilyenkor legelőnyösebben lehet bérelni vagy vásárolni farmokat.

Előszedtem a sok tanulmányozástól elnyűtt kanadai térképet. Hosszas keresgélés után megtaláltam Yorkton helységet Saskatchewan államban. Kedvetlenül állapítottam meg, hogy ez további háromnapos utazást jelent vonaton.

Ahogy ott magamban tanakodtam, beállított az irodába Mr. Gasey, az angol úr, akivel a hajón ismerkedtem össze s aki németül is beszélt. Nagyon megörültem neki, kivált mikor megtudtam, hogy majdnem végig azon a vonalon utazik, amelyen én akarok, így hát hozzászegődtem útitársnak.

Néhány óra múlva indult a vonatunk. Ketten béreltünk egy úgynevezett compartement-et. A rendes jegyen felül jókora ráfizetésbe került, de megérte. Nagyszerű kényelemmel helyezkedtünk el a kis szobaszerű kabinban, ahol az éjszakára ágynak megvethető két díványon kívül néhány párnázott szék, szekrény és mosdó is volt. Már sötétedett, amikor vonatunk kirobogott az állomásról, úgyhogy nem élvezhettem Montreal festői látványát. Reggel sivár kép tárult szemünk elé: magas, kopár hegyek, szénné égett erdők. A koronátlan fák csonkjai, mint a sündisznóserték borítják itt a hegyoldalakat. Sehol egy zöld folt, ahol a szem megpihenhetne. Teljesen lakatlan benyomást tesz a vidék, csak óránként egy-egy vasútállomás és a körülötte álló néhány épület szakítja meg az egyhangúságot.

Másnap, amikor az egyik állomáson hosszabb ideig vesztegeltünk, észrevettem, hogy vonatunk néhány utolsó kocsjában ugyanaz a magyar kivándorló-csapat utazik, amelyikkel együtt jöttem Budapestről s amelyikhez Parisban más nemzetiségűek csatlakoztak. A végletekig keserű és nyomott volt a társaság hangulata. Napokig tartó ácsorgás, mindenféle vizsgála-

tokkal zaklatott fáradságos út után ez a sivár ország végleg letörte a kedélyeket.

Az unott, mosolytalan arcok csak harmadnap derültek fel, amikor beértünk Manitoba állam határába. Itt vonatunk egyszerre kiszaladt a kopár hegyek közül és amíg a szem ellátott, előttünk rengtek a kanadai búzaföldek végtelenbe nyúló zöld táblái. Ahogy a gyorsan robogó vonatból kinéztünk, szinte egymást érték a tanyák, óriási istálló épületekkel és apró lakóházakkal. Mindegyik búzátábla drótsövénnyel van bekerítve. A magyar utasok közt nagy vita indult meg, mire való az a sok drótkerítés. A kérdés végül is eldöntetlen maradt. Látszik, hogy a búzátáblákat mérnökök rajzolták meg papíron, ceruzával. Olyan az egész, mint egy óriási sakktábla. Körülbelül egy-egy kilométer hosszú, egymásra merőleges utak között terülnek el a különféle színárnyalatú négyszögek, közül itt-ott egy-egy parlagon maradt fekete kockával.

Winnipegben van a bevándorlók elosztóhelye. Amikor megérkezünk, bevándorlási ügynökök raja szállja meg a vonatot. A világ mindenféle nyelven beozéló alkalmazottak ajánlkoznak kalauzolásra. Engem angol barátom kiszabadít a Sisera-hadból és átvisz egy másik állomásra, ahol át kell szállnom a még hátralevő félnapos útra. Sajnos, itt elválnak útjaink és újra rámszakad az elveszettség érzése. Jegyemet még az angol megváltotta és a jeggyel kezemben megtaláltam vonatomat.

Itt már közös hálókocsiban utaztam. Eltévesztet-

tem az ágyat s amikor már benn feküdtem, jött rá a kalauz a tévedésre. Csurgott róla a verejték, amíg meg tudta velem értetni, hogy a jegyem egy felső ágyra szól, amelyet én a csomagjaim, helyének véltem.

Amerikai hálókocsiban a vetkőzés és öltözés valószínűségi artistamutatvány. Az utast a néger inas először feltolja egy létrán az ágyba, aztán ráhúzza az ágyat elől eltakaró vastag zöld függönyt. Az ember kénytelen ruhástul hanyattfeküdni a megvetett ágyon és törheti a fejét, hogyan húzza le legalább a cipőjét, mikor felfelé annyi hely sincs, hogy egyenesen ülhetne. Miután a fejét, könyökét és minden mozgatható részét kékre-zöldre verte különböző fogasokban és lámpákban, kimerülten bújik a takaró alá azzal az eltökélt szándékkal, hogy aludni fog. Dehát alvásról szó sem lehet. Harminckét ember alszik egy ilyen kocsiban és válaszfal nincs más, mint az elébb említett függönyök. Gyereksírásból, hortyogásból, köhögésből összevegyülő muzsika mellett ébren, tehetetlenül várom a reggelt.

Kora délelőtt fut be a vonat Yorkton állomásra. Már messziről integet a perronon Kornél barátom. Kanadai farmernak maszkírozta magát. Szélesperemű szalmakalapot, khakiszínű overallt (amerikai módra egybeszabott kezes-lábas munkásruhát) és hatalmas bakancsot visel. Harsány „hello”-val üdvözlöl, de azután amúgy magyaros melegséggel össze-vissza ölelget.

Kézításkáimat magunk cipeljük, gyalog megyünk be a kis vidéki városba, A vasútállomás ott van szinte

a főutcán. Az állomás épülete mellett néhány hatalmas, toronyszerű gabonagyűjtő elevátor és rakodóépület, mögötte a város főtere, egy- és kétemeletes csinos középületekkel. Néhány bank, postaépület, garázsok, néhány étterem és kávéház, aszfaltozott gyalogjáró és kociút. Mindenről lerí, hogy vadonatúj, a legöregebb kőépület talán tíz éves lehet.

A város központján áthaladva, egy kifelé vezető utcán cipeljük a nehéz táskákat. A házak mindegyre ritkulnak, már csak minden második-harmadik telker! látni egy-egy házat. Faházak mind, szerény munkáslakások. Közül néhány gazdag farmer téli szállása, kastélyt játszó stílusban építve. Útközben megtudom, hogy Kornél egy magyar származású családnál lakik albérletben és ott is kosztol. Kanadai magyar nyelven szólva: „burdos”, havi harminc dollárért.

Magyar farmerek közt

Útközben elmondta Kornél, hogy utolsó havi bére még nincs kifizetve, e miatt kissé feszült a viszony a háziakkal. Vegyes érzelmekkel léptem be a lakásba a konyhán keresztül, ahol Poster néni, a háziasszony, éppen különféle bádogdobozokat nyitogatott: egész ebédre való konzerveket. Köszöntésemre nekem szokatlanul hangzó magyarsággal felelt. Rozoga falépcsőn másztunk fel a szobánkba, melynek Összes bútorezete egy széles ágy volt. Mindjárt sejtettem, hogy ez lesz kettőnk fekvőhelye.

Később összeismerkedtem a háziakkal. Szépszámú család: a két öreg és nyolc gyerek. Poster bácsi, akinek horkolása épp kihallatszott a szomszéd szobából, éjjeli őr egy mezőgazdasági gépgyárban. Matild, a legidősebb leány, tanyai iskolában tanítónő. A fürdőszobából hallatszó éktelen ordítás jelzi, hogy ötéves kisöccsét, a család Benjámínját, igyekszik érkezésem alkalmából tisztára mosdatni. A négy felnőtt fiú mind állásban van. A család büszkesége, Mike, vasúti ka-

lauz. Csupa erős, jól megtermett legény, tisztán, rendszeresen öltözködnek, de végtelenül modortalanok.

Ebéd közben a beszélgetés angolul folyik. Csak elvétve értek meg egy-egy szót. Különösen, ha ujjukkal felénk bökdösnek, sejtem, hogy rólunk folyik a szó. Lassanként megtörik a jég és néhány hozzánk intézett magyar kérdéssel próbálkoznak. Nehezen forog rá a nyelvük, de mindent megértenek. Az öreg Poster viszont egy szót se tud angolul. Az ebéd irgalmatlan komisz volt. Mindjárt szobánkba vonultunk és nekiestünk a magammal hozott hazai szaláminak. Valamit másnapra is hagyunk, de sajnos, reggelre megették az egerek.

Az első délután azzal telt el, hogy megbeszéltük: mik a teendők és a lehetőségek. Igyekeztünk összehangolni hajlandóságainkat, ami nem volt könnyű. Kornélnak otthon nyugdíja és egyéb anyagi háttere is lévén, ő a kalandosság felé hajlott. Én ellenben a biztos létalap szempontjából néztem a dolgokat. Otthon eleget tapasztaltam ahhoz, hogy ne feledkezzem belé lelkes, naiv ábrándokba, Tisztában voltam azzal, hogy a gazdálkodás nemcsak a búza eladásából áll. Másik jelentékeny nehézség az volt, hogy így kettesben csak a magammal hozott néhány száz dollárra építhettünk, ebből pedig sehogyan se futotta volna egy farm megvásárlására és üzemeltetésére, így hát magamban máris lemondtam a farmereskedés tervéről. Csak paszta kíváncsiságból mentem el Kornéllal földügynökéhez, Mr. Kónyához.

Mr. Kónya talán legöregebb volt a yorktoni „öreg kanadások” közt. Azon a helyen, ahol most csinos háza áll, harmincöt évvel ezelőtt ütötte fel sátrát. A sátorban gyakori vendége volt „White Cloud” (Fehér Felhő), a környék akkori indiánfőnöke. Kettesben évente elszívták a békepipát. Mr. Kónya szobáját ma is díszíti az indián-magyar barátkozás jelenetét megörökítő fénykép. A barátság máig se szakadt meg. Az öreg törzsfőnök épp nála volt, amikor mi beállítottunk, de a régi tolldíszes gúnya helyett elnyűtt overalit viselt és rozoga Ford-kocsija állt kint a ház előtt. Fehér Felhő most lókupec. Mr. Kónya pedig közjegyző, hajójegyárus, föld- és házügynök egyszemélyben, a környékbeli magyarság tolmácsa, tanácsadója. De amint láttam, a házi gyeplőt felesége tartja a kezében. Mrs. Kónya egyébként kitűnő szakácsnő, remek vacsorával vendégel meg bennünket.

Mr. Kónya viharvert Chevrolet-kocsiján korán reggel elindulunk farmot nézni. Ahogy elhagyjuk a várost, bakhátas dűlőutakon zsonglörködik autójával az öreg. A sárguló vetések felett szinte a végtelenségig ellátni, egyetlen fa sincs a messzi láthatárig. Érdeklődéssel nézem a nekem szokatlan, mindössze félméter magasra nőtt búzát, amin arasznyi hosszú, erős és dús kalászok díszlenek. Elvéve kisebb tábla zab, árpa és lencse akad, a többi mind búza. A határ teljesen kihaltnak látszik. Sehol se látunk dolgozó embereket a földön, itt-ott találkozunk csak ütött-kopott Ford-kocsin döcögő farmerekkel. Én, mint jó szak

értőhöz illik, helyenkint leszállok, bemegyek a vetésbe, tenyerembe morzsolok néhány félig érett kalászt.

Mr. Kónya fáradhatatlanul magyaráz. Keletre ezer, nyugatra vagy kétezer kilométer távolságban terjed a préri, szemre mind egyforma, csak a földek minősége változó. A legjobb termőföldek itt vannak, Yorkton környékén, — mondja ő, ami természetes, mert ő is azért telepedett meg itt. Már nem gazdálkodik, saját farmját bérbeadta, de most szívesen eladná nekünk. Természetesen az a legjobb farm az egész környéken, különben mindjárt oda is érünk.

Letérünk a főútról és hamarosan megállunk néhány, félig a földbe épített viskó előtt. Olyanok, mint az elhagyott harctéri fedezékek. Tudván azonban, hogy errefelé nem volt háború, belenyugszom, hogy a Kónya-féle uradalom gazdasági épületeit látom. Ahogy jobban körülnézek, szanaszét heverő szerszámokat, ekéket fedezek fel, sőt az árokban, féloldalt dőlve, egy McCormick-féle traktort is, úgy, ahogy a tavaszi szántás után belesüppedt a feneketlen sárba.

— Ez a felszerelés eladáskor mind velejár a farmmal, — nyugtat meg Mr. Kónya. — Sőt a nyolc darab ló is.

— Hol vannak a lovak? — kockáztatom meg a kérdést.

Mr. Kónya egy kilométerrel odébb álló szalmakazal felé mutat. Amikor közelébe érünk, látom, hogy a kazal alján köröskörül alagútszerű sikátorokat rágta ki maguknak a lovak. Így a kazal kettős célt szol-

gál: takarmány és istálló egyben. Közeledésünkre elő is bújik a szalmából egy bölényszerű állat, arasznyi hosszú szőrrel, hatalmas patákkal. Egymásután megjelennek a többiek is, de mindössze csak hat darab.

— Kettő alkalmasint megdőglött tavasz óta és megették a prérifarkasok.

Most tudom meg, miért vannak a kanadai farmok dróttal körülkerítve. A sűrű drótsövény arra való, hogy a szabadon levő állatok el ne kószáljanak.

A Kónya-féle farm kerek ezernégyszáz holdnyi földterület. Vételára nekünk, merthogy olyan megbízható, intelligens embereknek látszunk s még hozzá magyarok is vagyunk, negyvenezer dollár. A termés felével életfogytiglan törleszthetjük. Én kifogásolom, hogy lovainkat megehetik a farkasok, Kornél viszont épp ezt nagyon romantikusnak találja.

Minthogy a vásár még nagyon is a levegőben lógott, Mr. Kónya szemlátomást csökkent kedvvel indítja tovább kocsiját. Elmond egyet-mást a környékbeli magyar településekről. Esterháza, Békevár és Ott-hon nevű községek vannak a közelben. Stockholm eredetileg svéd település volt, de már nagyobbreszt magyarok lakják és maguk közt Sokhalomra keresztelték át.

Meg akarjuk látogatni a békevári református lelkész, de a kis fatemplomot és a vele egybeépült paplakot zárva találjuk. A környéken kilométerekre nyoma sincs életnek, csak messze a látóhatáron tűnik fel néhány emberi hajlék. Megtudom aztán, hogy a

parókiát a környékbeli magyar farmerek közösen tartják fenn. Hogy senki se élvezzen kiváltságot, a templomot úgy építették, hogy mindenkitől körülbelül egyforma messze legyen. Esterházáról megtudom, hogy valami Esterházy gróf alapította, egy nagyobb szabású telepítési akció kapcsán. Később az állítólagos gróf eltűnt és tényleges személyazonosságát sohasem lehetett megállapítani.

Megint irányt változtatunk. Mr. Tóth farmja felé vesszük utunkat, ahol Mr. Kónya szerint jó ebéd vár. Csinos, emeletes faház előtt állunk meg. Tóth néni egyedül van otthon és igazi magyaros vendégszeretettel fogad. Ők is harminchat esztendeje laknak már ezen a helyen, az első telepeseikkel érkeztek.

— Milyen jól beszél még magyarul, Tóth néni, — jegyezzük meg, mert csakugyan zamatos magyarsággal ömlik szájából a szó.

— Nem is igen láttam én még ángliust, — világosít fel — nem járnak azok erre mifelénk.

Mialatt az ebéd készül, körüljárjuk a majorságot. Itt már meglátszik harminchat év verejtékes munkája, Vetőgépek, traktor, ekék, cséplőgép, minden a legkifogástalanabb rendben áll a félszer alatt. Messziről megragadja figyelmemet egy töméntelen nagy istálló, inkább hangárnak vagy kiállítási pavillonnak nézném. Hullámlemezből készült oldalai még fényesek, félhengeralakú teteje pirosra van mázolva.

Közben megérkezik Mr. Tóth, két felnőtt fiával, öt-hat lovat hajtva száron. Már megkezdték az aratást,

etetésre hozzák be a lovaltat utánuk néhány munkás ballag.

— Most vettem ezt az istállót, — mondja büszkén az öreg.

Nekem kissé szokatlanul hangzik ez, nálunk ott-hon az istállót építeni szokták. Mr. Tóth megmagyarázza, hogy itt az istállót készen veszik. Minden a gyárban készül, a mérték után elkészített vasvázakat és a burkoló lemezeket csak össze kell állítani a helyszínen.

Körülkocsizzuk az ezerholdas birtokot, Mr. Tóthnak is van eladási szándéka. Szeretne visszamenni az óhazába, fiai azonban hallani se akarnak róla, hogy megváljanak a farmtól.

A helyzet végre tisztázódik ebéd közben. Szépen felterített asztalnál együtt étkezik a család a munkásokkal és a vendégekkel. Miután Mr. Kónya részére az autóra felraknak néhány csirkét és egy malacot, indulunk visszafelé.

Még néhány napot töltöttünk Yorktonban, de az eddig látottakból végkép kialakult bennem az elhatározás, hogy lemondok a farmerkedésről. Ezzel elérem a nagy probléma: mihez kezdünk ebben a végtelen nagy idegen országban, szakismeretek, nyelvtudás és minden összeköttetés nélkül? Amihez mi, éveken át szolgált katonai repülők legjobban értünk, azal itt nem sokra mehetünk. Kornél ebben az irányban már kellőképpen tájékozódott. A repülés gyermekkorát éli Kanadában. Kereskedelmi járatok még

egyáltalán nincsenek, úgyhogy ezen a téren elhelyezkedésre nincs remény.

Az Egyesült Államokban nyílnának lehetőségek, de oda átjutni legitim úton, teljesen lehetetlen.

Hátra volna a napszámosság farmokon vagy a gyári munka. Az előbbi a látottak alapján elviselhetetlennek tűnik. Így hát elhatároztuk, hogy valamilyik ipari városban próbálunk szerencsét.

Újból bújni kezdtük a kanadai térképeket. De a városnevek oly semmitmondók! Elhagyjuk Yorktont, a nélkül, hogy határozott tervünk lenne, hol kötünk ki. Egyelőre a legközelebbi nagyobb város, Regina az úti-célunk, ahová Kornél a postáját is irányította.

Colonist-vonaton Vancouverig

Regina város Saskatchewan államban fekszik és a környező óriási farmterület kereskedelmi közép-pontja. A kisváros forgalma már egészen amerikai jellegű. A főutcán sűrűbb az autónyüzsgés, mint bármely európai metropolisban és néhány fiók-felhőkarcoló sejteti, hogy valamikor nagy város lesz Reginából. Jelenleg az egyetlen látványosság az épülő „Hotel Saskatchewan”. Akkora lesz, hogy majdnem az egész város lakosságát el lehetne benne helyezni és egyidejűleg megfürdetni.

Kornél a főpostán átvette leveleit. Híreket várt Vancouverből a nálánál korábban kivándorolt Veress nevű ismerősétől. Meg is jött a levél és sokat ígérő tartalmával döntő volt további útirányunkra.

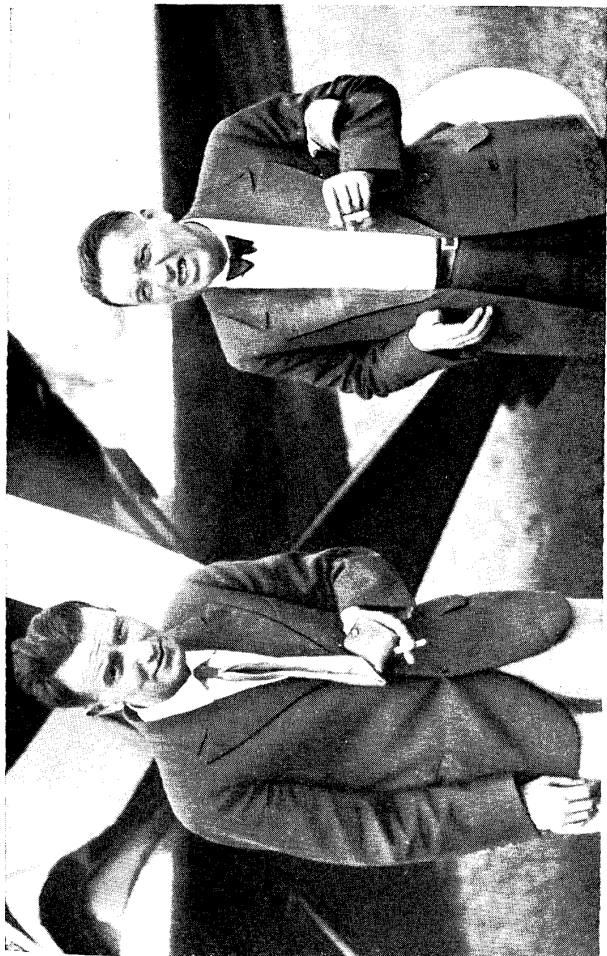
Veress rózsás képet festett saját helyzetéről és nagyszerű elhelyezkedéséről. Ez csábított. Viszont el-lene szólt Vancouvernek, hogy ha ott nem tudunk valamit elérni, ötezer kilométeres úton kell majd vissza

vonulnunk Torontóba vagy Montrealba. B pillanatban ennek az úttávolságnak körülbelül a felén voltunk. Hogy a nagyfontosságú kérdésben ne határozunk könnyelműen, a sors kezére bíztuk magunkat, A vasútállomáson jegyváltás előtt feldobtunk egy huszonötcentes ezüstpénzt. Fej vagy írás. A sors Vancouver mellett döntött. Nem volt több vita, megváltottam a jegyeinket.

Hálókocsiról, tekintve anyagi helyzetünket, szó sem lehetett. A kanadai vasutak különleges osztályán, „colonist” -kocsival utaztunk. Termeskocsi, középen folyosóval és mindkét oldalon két-két üléses, bőrrel bevont padsorokkal, melyeket éjjelre fekvőhelynek lehet összehúzni. A kocsi egyik végében tűrhető mosdóhelyiség van, a másikban kis konyha, szénnel fűthető tüzhellyel. Az utasok túlnyomórészt cowboyok és farmerek. Néhányan családotul utaznak és rendes háztartást vezetnek a vonaton.

Első nap a prerividék búzatábláinak megszokott egyhangúságában utaztunk. Félóránként egy-egy állomás, tökéletesen egyforma mind, csak a helység nevét jelző táblák felírásai különbözök. Az első nagyobb hely, Calgary, szinte szakasztott mása Reginának, úgy-hogy látnivaló itt sem akadt.

Calgaryn túl hirtelen megváltozik a vidék. Beérünk a kanadai Rocky Mountains nyúlványai közé. Ez a hazája az úgynevezett ranch-gazdálkodásnak, ami főként állattenyésztésből áll. Hatalmas csordákban legelnek a birkák és szarvasmarhák, elvéve vigyáz rá-



Kaliforniában, a gép átvétele után

juk egy-egy cowboy, de nagyobbbrészt a Grondviselésre vannak bízva. Vonatunk egyre feljebb visz és néhány óra múlva bent vagyunk a hegység szívében. Félelmetes arányaival, vadságával, érintetlenségével a vidék megdöbentő hatást tesz.

Egy beszédes útitársunk, francia származású farmer, nagy odaadással magyarázza a vidék szépségét és dicséri az itteni élet páratlan előnyeit. Rábeszélésére kiszálltunk Banff-ben. Téli sporthely, afféle amerikai St. Moritz, de nyáron is akad benne látványosság. A vonatról leszállva még lélezgethez sem tudunk jutni, máris hotelportások kapkodják ki kezünkől a poggyászt. Mire magunkhoz térünk, elegáns autó robbog velünk a hegyoldalban épült, fényszórókkal megvilágított, várkastélyszerű hotel felé. A hallban sportruhás, fásult amerikai milliomosok unatkoznak. A portások szó nélkül betuszkolnak minket a liftbe, majd egy pazarul berendezett háromszobás apartment-ben helyeznek el.

A hotel igazgatója jön tisztelegni. Érdeklődik, hogy milyen sportban óhajtunk résztvenni. Itt mindent lehet: zerge- és medvevadásztól kezdve a gleccs-csermázásig. Bérelni lehet puskát, autót, repülőgépet, sőt még vadászsólymot is. Mi inkább a szobák ára iránt érdeklődünk. Nagy megdöbbenésünkre kiderül, hogy harmincöt dollárt fizetünk egy napra. Olcsóbb szobájuk nincs üresen.

A lelkifurdalástól álmatlanul töltjük az éjszakát és reggel otthagyjuk a hotelt. Körül se nézünk Banff-

ben, az első vonattal utazunk. A korai órában a pályaudvar elhagyottnak látszik, csak néhány jól megtermett barnamedve ólálkodik az állomás körül. Apró fekete mosómedvék bukfenceket vetve produkálják magukat s amikor befut a vonat, az ablakon keresztül ennivalót kéregetnek az utasoktól. Az állomáson figyelmeztető táblák vannak, hogy a medvék veszélyesek, de ez nem nagyon látszik rajtuk.

Vonatunk tovább robot, a Rocky-hegység lejtőit kígyózva kerülgető síneken. Kanyarulatoknál messzire előre látni a pályát, mely néhol feneketlen mélységek fölött, nem éppen bizalomgerjesztő fahidakon vezet át. A másik oldalon nem lehet föllátni a hóval borított hegyek csúcsáig. Át haladva a hegyvonulat gerincén, a nyugati lejtőn lassan ereszkedünk lefelé az Okanagan tóvidék remekül művelt gyümölcsösei között, aztán a Frazer folyó völgyében folytatjuk az utat;. Alattunk a völgyben a nagy folyó csörgedező hegyi pataknak tűnik fel. Hatórai út után, amikor vonatunk egy óriási hídon a túlsó partra robot át, a Frazer egyszerre oly hatalmasan megnő, hogy két partját alig látni és tíz kilométer széles torkolattal ömlik be a Csendem Óceánba, közvetlen Vancouver városa alatt,

Éjszaka Mr. Veress szállásán

Sötét este érünk a város közelébe és órákon át gyönyörködünk a rengeteg fényreklámban, ami az amerikai városok üzleti életének egyik fokmérője. Így az első benyomás kielégítő. Kérdés, hogyan fog bennünket fogadni Mr. Veress, aki, mint az éjszaka lepkeít a lámpa fénye, idecsalogatott. Nem beszélünk erről, de tudom, hogy Kornél fejében is ez a gondolat motoszkál.

Éjfél körül fut be vonatunk a pályaudvarra. Elhatározzuk, hogy akármilyen késő van, azonnal felkeressük Verest. Címével a kezünkben, tudakozódunk, de senkisé ismeri az utcát. Ez a körülmény kissé borús gondolatokat támaszt bennem. Kornél azonban megnyugtat, hogy előkelő amerikai sohasem lakik bent a városban, ez az utca is alkalmasint valami környékbeli kis villanegyed eldugott utcája lesz.

Taxiba ülünk és rövidesen megérkezünk egy régi, elhanyagolt utca egyemeletes faháza elé. A kapun

nagy tábla: „Bútorozott szobák kiadók.” A környezet sehogysem volt összhangban a Veress levelére alapított várakozásunkkal.

— Mindig nagyon szerény ember volt — súgja fülembé Kornél, miközben és az ajtó csengőjét nyomkodom. Kócos női fej jelenik meg a kukucskálóablakban.

— Hja úgy, a doktort keresik! Tessék felmenni a lépcsőn, ameddig lehet, ott csak egy ajtó van, nem téveszthetik el.

Gyufákat gyűjtogatva, rozoga falépcsőn mászunk fel a padlásszobáig. Kopogásunkra egy aknából felriasztott ember ijedt hangja kérdi magyarul:

— Ki az?

Kornél az ajtón keresztül bejelenti megérkezésünket.

— Előbb el kell húznom az ágyat, hogy az ajtót ki tudjam nyitni — hangzik belülről a válasz.

Kissé hosszadalmas műveletek után sikerül bejutnunk a szobába. Mr. Veress határozottan jobb benyomást tesz rám környezeténél. Leülünk az ágyra és hosszan elbeszélgetünk élményeinkről. Végre a tárgyra térünk. Mr. Veress nagyvonalú képet fest előttünk a vancouveri lehetőségekről. Leírja az óriási fejlődést, amin a város mostanában keresztülment. Amerikai kirándulók és nyaralók évente száz meg százezer dollárt hagynak itt. Óriási forgalmat bonyolít le a japáni és kínai export. Hatalmas arányú a környék állattenyésztése és gyümölcsstermesztése, halászata és faipara.

Csupa káprázatos kilátás egy munkakedvtől és becsvágtyól duzzadó fiatalember szeme előtt.

— És ön mivel foglalkozik? — kockáztatom meg a kérdést.

— A Hotel Vancouverben vagyok alkalmazva — hangzik a kissé tétova válasz. — Vigyázok a porcelánra és a poharakra, hogy el ne törjenek.

— Hogyan és mikor? — faggatom.

— Hát amikor mosogatok — válaszol kissé restelkedve Mr. Veress.

A végén rajtunk a sor, hogy megvigasztaljuk. A munka nem szégyen — mondjuk — és különben is tudjuk, hogy Amerikában mindenkinek alul kell kezdeni. De azért eléggé lehangoltan búcsúzunk el, hogy valami hotelt keressünk. Ezért ugyan nem volt érdemes kétezer kilométert utazni.

Másnap körülnézünk a városban állandó lakás után. Közel a tengerparthoz, sokkal jobb negyedben, mint ahol Veress lakik, találunk is jókora, tágas kiadó szobát. Kivesszük havi harminc dollárért és a vasútról oda dirigáljuk a poggyásunkét,

Vancouver, eltekintve az amerikai nagyváros minden jellegzetességét magán viselő üzleti negyedtől, inkább óriási ligetre emlékeztet. Villaszerű épületeit gyönyörű kertek veszik körül. Látszik az egész városban, hogy nyugalomba vonult angol tisztviselők, üzletemberek pihenőhelyének szánták. Csendjét és nyugalomát csak a Csendes-óceán örök moraja és mélyhangú hajókürtök bugása zavarja meg. Ez viszont úgy egybe-

olvad a csenddel, mint a magyar falu éjszakájában a békabrekegés, meg a kutyaugatás. A város leglátványosabb része a Stanley-park, a tengerbe mélyen benyúló félszigeten. Egyes részein érintetlenül meghagyták az őserdőt. Itt hatalmas fák nőnek. Egy ilyen faóriás törzsét alagútszerűen átfúrták és azon keresztül vezették a műutat.

A félsziget legnyugatibb pontjától csak egy keskeny szoros választja el a nagykiterjedésű Vancouver-szigetet. Azon fekszik Victoria, az angol birodalom „virágvárosa”. Egyúttal székvárosa British Columbiának, jóllehet sokkal kisebb Vancouvernél.

Élünk a jég hátán

Néhány napot azzal töltöttünk, hogy megnéztük a várost és környékét, hogy kitapasztaljuk a lehetőségeket. Megint felvetődött a farmvásárlás ötlete. De erről le kellett mondanunk, mikor kiderült, hogy egy hold földért ezer dollárt kérnek. Itt ugyanis nincs olyan területbőség, mint a préríken, sőt ellenkezőleg: nagy hiány van művelhető földekben. A folyók völgyein kívül csupán a Vancouver- és Lulu-szigetek alkalmasak földművelésre. De ezeken a helyeken is csak gyümölcsösök, tyúkfarmok és tehenészetek vannak. A gazdálkodás egészen másképp folyik, mint a prérin. Az itteni farmerek legfőként tejet, vajat, tojást és gyümölcsöt tudnak kitűnően értékesíteni. Az innét kiinduló japáni, kínai és indiai hajóforgalom minden mennyiséget felvesz igen magas áron. Sokszor gondolom, ha a magyar gazdák ilyen jól tudnák értékesíteni terményeiket, otthon más lenne a világ. Akkor valószínűleg én se lennék most itt.

Néhány napi tájékozódás után látom, hogy ennél rosszabb helyre egész Amerika területén nem kerülhetünk volna. British Columbia az egyedüli állam Kanadában, amelyet az angolok maguknak tartanak fenn. Nem szívesen látják a betolakodó idegeneket. Ennek folytán a nem angol lakosság elenyésző, csak kínaiak és japánok vannak nagyobb csoportokban. Nem is igen hallani más nyelvet, mint angolt, ellentétben a többi kanadai városokkal. A véletlen összehoz két némettel, ezek bevezetnek egy akkor alakuló német klubba. Befizetjük a tagdíjakat, de nem sok hasznát látjuk az új ismeretségnek. Néhány nap múlva a klub pénztárosa meglépett a tagdíjakkal, még mielőtt időnk lett volna összeismerkedni a klubtagokkal.

Napokig céltalanul lődörgünk a városban, végre Mr. Veress hoz egy mentőötletet. A hotelben, ahol mosogat, nagy építkezés indul. Egyebek közt új liftet építenek a tizenhatemeletes épületben, egy csigalépcső helyére. Vancouverben nem találnak alkalmas szakembert, aki ezt a munkát vállalná. Kornél, aki otthon is ezermérai volt, köpi a markát, hogy gyerekjáték lesz ezt a munkát elvégezni.

Néhány nap múlva jelentkeztünk a szálloda igazgatójánál, mint liftépítő szakemberek, akik véletlenül idevetődtek. Megkapjuk a megbízást és nagy buzgalommal látunk munkához. Az első hét nagyszerűen telik el. A vasútállomásról teljes segédlettel beszállítjuk a felszerelést. Hatalmas liftfülke, nagy villanymotor, rengeteg kötél, kapcsoló és minden egyéb hozzá-

való. Halvány sejtelmünk sincs, hogyan fog mindé; beférni a szúk, hosszú, kéményszerű lyukba. Kornél azonban úgy tesz, mint aki biztos a dolgában. Egyre-másra rajzolja a terveket és a szálloda igazgatója elé teregeti. A direktor, aki körülbelül annyit értett a dologhoz, mint mi, jóváhagyólag veregeti vállunkat és hálát ad a Gondviselésnek, hogy minket idehozott, mert különben néhányezer kilométerről kellett volna szakembereket kerítenie.

A villanymotor beépítésével kezdjük. Utólag kiszült, hogy rossz helyre tettük. Még egy hetet sétálgatunk, kötéllel a kezünkben a szálloda folyosóin. A kötélen egyik végét Kornél fogja, a másikat én. Gondosan lefektetjük a padlóra, pontosan megmérjük... De egy hétnél tovább nem lehetett folytatni ezt a mókát. Az igazgató napról-napra sötétebb gyanakvással nézi a működésünket. A harmadik hét végén szerencsére találtunk egy angolt, aki átvette tőlünk a munkát.

Már azon tanakodunk, hogy Vancouverből kedvezőbb éghajlat alá vonulunk: amikor Kornélnak eszébe jut egy találmánya, amellyel szerintem lehetne itt valamit kezdeni. A találmány lényege egy új faburkolóanyag, amit röviden szólva a világon mindenre lehet használni. Jó faburkolatnak, bútornak, konyhafelszerelésnek és ami itt a legkeresettebb cikk, alkalmas reklámtáblák készítésére. Néhány nap alatt lakásunkat valószínűleg alkímista műhellyé alakítjuk át. Én lombfűrészsel vágom ki az előrajzolt mintákat, Kornél pedig ami konyhaedényhez hozzájut, mindben különféle

színű, titokzatos anyagokat kever. Megszületik az első minta: egy nagy tej vállalat reklámtáblája, amilyen minden fűszerkereskedés kirakatában látható. Az én feladatom, hogy bemutassam a mintát a vállalatnak, ami angol tudásom mellett eléggé merész vállalkozás. Háromszori próbálkozás után végül sikerül bejutnom a hét lakat alatt őrzött párnás igazgatói ajtón. Megmutatom a mintát. Az igazgató nagy érdeklődéssel nézi és mindjárt az árak iránt érdeklődik. Néhány perc múlva ötszáz darabra szóló rendeléssel távozom, jobban mondva rohanok haza. Kornél alig akar hinni a szemének, amikor elébe teszem a háromszáz dollár előlegre kiállított csekket.

A sikeren felbuzdulva elhatároztuk, hogy nagyüzemet fogunk indítani. Már az első ötszáz példány rendelést sem tudtuk volna a lakásunkon elkészíteni. Kivettünk egy kis műhelyt s minden pénzünket elköltöttük a berendezésre. Munkához láttunk és közben szőttük a nagy terveket. Már a helyi lapok is foglalkoztak a szenzációs találmánnyal. Naponta tárgyalunk pénzemberekkel. Hatalmas összegek röpködnek a levegőben, közben a zsebünk üres és élelmezésünket is csak Mr. Veress jóvoltából tudjuk lebonyolítani. Hol egy bécsiszeletet, hol egy sült pizstrángot hoz a zsebében. Nem nagyon étvágygerjesztő, mire hozzánk jut, de a jövő rózsás reménysége mindent elfeledtet.

Kis műhelyünkben egymásnak adják a kilincset az érdeklődők. Megismerkedünk Mr. Fleischmann német származású ügyvéddel, aki vállalja az impresszárió

szerepét. Szinte nap-nap után új kapcsolatok szövődnek, új meg új szerződéseket kötünk, amelyek végső soron mind megbuknak.

Végre feltűnik a láthatáron egy komoly érdeklődő, egy faipari gyár. Ezzel meg is állapodunk. Otthagyjuk a kis műhelyt, miután a gyár épületében kísérleti laboratóriumot rendeztek be. Megélhetési gondjaink is eloszlanak, illetve a kísérleti időre a gyártól fizetést kapunk.

Szilveszter estéjét Mr. Fleischmann házában töltjük. Folyik a pezsgő, nagyokat iszunk a medve bőrére, elhatározzuk: ha a találmányt eladjuk a gyárnak, mindnyájan világkörüli útra megyünk. Nagy vita indul meg a választandó útvonal és egyéb részletek körül. Mr. Fleischmann mindenáron motorcsónakon akar menni a Rajnán — Lengyelországba, hogy lássa azt a kis falut, ahol született, ahonnét egyéves korában hozták ki Amerikába. Nagynehezen megértettük vele, hogy ez a terv a földrajzi viszonyok miatt bajosan valószínűsíthető meg.

— Bánja az ördög, hogy merre folyik a Rajna!
— hagyja rá végül — igyunk a sikerre!

Ujesztendő első napjaiban a gyár megkapta egy newyorki szakember véleményét, amely Kornél csodaszerét kíméletlenül lepoeskondiázta. Rövidesen tudatták velünk, hogy a gyár newyorki vezetősége nem járul hozzá a találmány megvételéhez. Udvarias kézfogások közt érzékeny búcsút vettünk az igazgatótól.

Másnap Kornél egy címfestőnél dolgozott, én pe-

dig autógarázsban kaptam munkát. A nagyszerű tervek után eléggé lehangoló állapot. A legnagyobb baj, hogy hamarosan rájönnek, hogy nem vagyok autószerelő. A következő két hónap alatt Vancouver valamennyi garázsában megpróbálkozom. Az a szerencse, hogy mielőtt kiteszik az embert, az eltöltött időt tisztességesen kifizetik. Tekintve, hogy egy dollár az órabér, az ember eltengődik valahogy.

Időközben kis társaságunk megszaporodott. Két bécsi ifjú érkezett. Az egyik, Albert, volt ulánusfőbadnagy és hadipilóta, a másik egy Willy keresztrnevű osztrák gróf. Életünk kedélyesebbre fordult, kivált, minthogy ők autón érkeztek Winnipegből: így vasárnaponként kirándulgathattunk velük. Az autózásban ugyan nem sok örömünk telt. A szerencsétlen gépkocsi siralmas állapotban volt. Kannákban kellett a vizet magunkkal vinni, mert a hűtője folyt. Fékje egyáltalában nem volt, úgyhogy ha hegyről mentünk lefelé, egyikünknek ki kellett szállni, hogy tartsa a kocsit. A hátsó kerék golyóscsapágya olyan krákogást csapott, hogy mindenki utánunk fordult. Egy vasárnap délutáni kirándulásunkon az ócska tragacs végkép felmondta a szolgálatot. Leszedtünk róla minden használható alkatrészt és elsütöttük öt dollárért, a kocsit pedig az út árkában sorsára bíztuk.

Így éldegéltünk négyesben, a „jég hátán”, ahogy lehetett. Kornél rendületlenül tartja a frontot a címfestőnél. Albert és Willy csirkét tisztogat egy húsárugyárban. Én kezdek kifogni a garázsokból, ami eléggé

sajnálatos körülmény, mert lassanként már egészen jól beletanulnék a mesterségbe. Utolsó helyemen egy kínai fűtött be nekem. Zöldséges teherkocsi jávai pont a garázs melletti úton akadt el és pont engem küldtek ki a motor megjavítására. Kiderült, aminek ki kellett derülnie és én megint kereset nélkül maradtam.

Otthon nagy tanácskozást tartunk a további teendőkről, mert Albert és Willy is nagyon unja már a csirkekoppasztást. Végre kisütünk valamit, ötven dollárért másik ócska autót vásárolunk és elindulunk vele vidéki expedícióra. Már másnap megállapodunk egy komlóültetvényen, ahol ötszáz munkás szedi a komlót. Beállunk dolgozni. Eléggé jövedelmező, de nagyon fárasztó munka volt és rövid ideig tartott.

Zsebünkben fejenként száz dollárral elhatározzuk, hogy feladjuk a british columbiai hadszínteret és a prerire vonulunk vissza. Ott most kezdődnek az aratási munkálatok és jobb lehetőségek kínálkoznak. Csomagjainkkal visszaindulunk Vancouverbe. De a várost már nem értük el, mert „új” autónk is követte elődje példáját s egy kis falu mellett végkép leállt. Még jól jártunk, mert sikerült a kocsit féláron egy ócskavaskereskedő nyakába sózni.

Gyalog indulunk tovább, de közben arra haladó autók mindhármunkat sorban fölvesznek. Így egyenként érkezünk vissza a főhadiszállásra. Az árván hagyott Kornélt nagy örömben találjuk. Távollétünk alatt megint fölhalált valamit: olyan szemüveget, amellyel a moziképeket távlathatásban lehet látni.

Ennek értékesítésében a magam részéről nem óhajtottam részt venni. Átengedtem az üzletet Albertnek és Willynek, akik a jó kereset reményében lemondtak a velem megbeszélte útitervről. Jómagam ugyanazon az úton, amelyen egy évvel ezelőtt idejöttem, utaztam vissza keletre, zsebemben Regináig szóló vasúti jeggyel 6s két dollárral.

Élet a farmon

A vonat egyhangú zakatolása csak fokozta levert, apatikus hangulatomat. Nem érdekel a vidék, nem kezdek beszélgetésbe a szomszédaimmal. Magamba mélyedve töprengek, fájjalom a feleslegesen elherdált esztendőt. Fáj a szívem, hogy itt kell hagynom Vancouver, mert ez a szép, eleven város valóságos oázis a kanadai sivatagban. De hiába, mi, kis nemzetek fiai, itt nem verhetünk gyökeret. Milyen másképp alakult volna életem, — gondolom magamban — ha véletlenül nem a Duna mellett látom meg a napvilágot, hanem itt, a Frazer folyó völgyében. Ma nyitva állna előttem a világ. Az óriási angol birodalom hatalma kísérne utaimon. Mi, idevetődött magyarok viszont még azt a támogatást sem kapjuk meg, amit az óhaza adhatna. Kis híján egymillió magyar él ezen a kontinensen, de a nem magyarok között lámpással kell keresni embereket, akik egyáltalában tudnak Magyarország létezéséről. Mi magyarul: tört angolsággal igyekszünk meg

értetni a bennszülöttekkel, hogy nem vagyunk cigányok, európai színvonalú, rendezett államban élünk, iskolákat jártunk, házakban lakunk, nagy költőink, híres zenészeink vannak és így tovább. Az ezeréves Magyarországnak még nem jutott ideje, hogy mindezt a külföld tudomására hozza. A nagyobb nemzetek fiairól nem is beszélve: a cseh, román, szerb kivándorlókat a konzulátusok tisztviselői várják a hajónál és sok hasznos utasítással bocsátják őket útnak. Mi azt sem tudjuk, van-e egyáltalában -magyar konzulátus!

A magyar kivándorlók részére védőirodát tart fenn az állam. Ennek a működése úgyszólván kimerül abban, hogy minden kivándorlónak, mielőtt elhagyja Budapestet, jó borsos áron egy kulacsot adnak el.

— Uram, ha ebből a kulacsból iszik, gondoljon a szülőföldjére — mondja nagy páthosszal a búcsúztató tisztviselő.

Elmosolyodom, ahogy ez eszembe jut. Szenzációs propaganda lenne, mondhatom, ha itt a british columbian vonaton előszedném a kulacsot! Nem is rossz ötlet ez a kulacs, mármint annak, aki árulja. Az elmúlt néhány év alatt sok-sok ezer darab fogyott el belőle. Persze, azt nem lehet mondani az embereknek, hogy: „Barátom, adjon ide öt pengőt, ezért magának szabad hazagondolni Kanadából” — ebbe nem ugranak bele. De egy pengős kulacs ötért, ez igen,.

No, mégis jó volt valamire a kulacs, elterelte gondolataimat a sivár jelenről. Alighanem hangosan nevetgélhettem magamban, mert az egyik útitárs jól hátba-

vág és „having a good time, body?” kiáltással bemutatkozik. Most nézek jobban körül a Colonist-kocsi utasai közt. Munkásemberek mind, az aratási szezonban kétezer kilométert utaznak és télre visszamennek a Csendes-óceán enyhe klímája alá.

Kora reggel haladunk át a banffi állomáson. A velünk szomszédos sín páron luxusvonat vesztegel pompás hálókocsikkal, szalonokkal, étkezőkkel. Jólöltözött hölgyek, urak ugrálnak le a kocsikról: dúsgazdag nyaralók. Velük együtt jómagam is mélyen szívom be az üde, friss levegőt. Aztán beszállás és a két vonat egyszerre indul két ellenkező irányba. A miénk a préri augusztusi poklába, a másik a Rocky-hegység hűvös tájai felé.

Néhány cent van a zsebemben, amikor beérünk Reginába. Tanácstalanul járok az utcákon. Végre egy hajójegyiroda ablakán magyar és német felírást látok. Bemegyek érdeklődni, mit lehet kezdeni ebben a városban. Megtudom, hogy munka bőven akad, a farmerek szinte könyörögnek aratómunkásokért.

Az állami alkalmazási irodába utasítottak, sőt még ajánlólevelet is kaptam, hogy jó helyre küldjön a hivatal. Az irodában szokatlan kép tárul elém. Egy csomó farmer vitatkozik, veszekszik egymással, hogyan osztozzanak meg a rendelkezésre álló embereken. A munkások nagyon válogatósak, apróra kikérdezik a farmert a viszonyairól. Milyen lesz a koszt és a kvártély, hány gyerek van a házban, milyen gépekkel dolgozik, hány fogata van a csépléshez? Utóbb magam tapasztal-

taltam, hogy kint a farmon ezek mind lényeges körülmények. A munkás-csoportban néhány magyarul beszélgető embert látok, rövidesen megismerkedem velük: egy okleveles gazda, egy volt banktisztviselő, meg egy borbély. Elhatározzuk, hogy, ha lehet, ugyanarra a helyre megyünk.

Félóra múlva már egy Ford-kocsira felrakodva viszi a társaságot egy Galíciából ideszármazott német farmer. Megállapodtunk vele, hogy az aratási időre napi négy, csépléskor napi hat dollár munkabért fizet. Amerre autónk halad, aratógépek kattogásától hangos a vidék. Sok helyen már keresztekben áll a búza, beláthatatlan területeken.

A farmer roppantul udvarias velünk. Nehéz dolog ilyenkor munkásokat kapni. Hat hét alatt végezni kell aratással, csépléssel, mert szeptember közepén már itt az első hó. Ezer hold búza, rozs és zab vár learatásra, az egész munkát mi négyen, a farmer három fiával együtt fogjuk elvégezni. El se tudom képzelni, hogyan lesz ez lehetséges, mert otthon, nálunk, ekkora területen egész falu népe dolgozik.

A tanyaház egyik emeleti szobájában kapunk szállást. Kettőnknek jut egy ágy. Én hálótársnak Ferit kapom, aki nemrégén még egy délvidéki nagy uradalom intézője volt. Reggel háromkor ébresztő. Látom, hogy a farmer családja már korábban elvégezte a fejést és a házkörüli munkálatokat. Reggelire tejbekását kapunk. Mérsékelt lelkesedéssel fogyasztjuk el és már indulunk is a Ford-kocsin ki a földekre. Néhány száz

holdnyi, géppel learatott búza kékében fekszik a földön. Sorbaállunk és kezdődik a keresztberakás. A farmer egyik fia diktálja a tempót. Elsőnek a borbély dől ki, de délre már mindnyájunknak kifogy a lélekzete.

Az első néhány nap rettenetesen nehéz. De napról napra jobban beletörünk a munkába és a második hét végén már nem is nagyon megerőltető. De csak most jön a java. Kezdődik a cséplés. Mindenki egy pár lovat kap, nagy, lécketreszerű szekérbe fogva, azon kell a gabonát a cséplőgéphez hordani. A lovak a múlt aratás óta szabadon csatangoltak, előbb lasszóval kell összefogdosnunk az állományt szanaszét a határban. Elsőnek a borbély fogata készül el. Szegény farmer majd hogy sírva nem fakad, amikor látja, hogyan kezeli a gyepelőt a borbély. A lovak is hamar észreveszik, kivel van dolguk, örült galoppban viszik a kocsit köröskörül a farm udvarán és még mielőtt megállíthattuk volna, fölrohannak a borbéllyal a földből hányt jégverem tetejére. A két ló alatt beszakad a verem, a borbély a kívülmaradt kocsin jajveszékkel. Nagynehezen tudjuk kihozni a lovakat a jégverem ajtaján.

Végre megindulunk a fogatokkal a cséplőgéphez, amit az egyik fiú már kihúzatott a traktorral. A farmer beavat a felrakodás művészetébe, aztán kezdődik a munka. A gépnél mindössze egy ember van, aki a traktort kezeli. A kocsiról a kékéket egyenest a gépbe dobáljuk, ahol először is egy forgó késekkel ellátott tengely apróra vágja a szalmát. A gabona kis fabódészőrű magtárba ömlik, amilyen minden tábla közepén

van egy-egy, a szalmát pedig a ventilátor hosszú esővert keresztül a szél irányába röpíti a gép. Álmélkodva látom, hogy első nap több mint háromszáz métermázsza búzát cséplünk ki. Otthon harminc ember és tíz fogat sem tud kétszáz métermázsánál többet elvégezni.

Szédületes iramban folyik a munka. Tenyerünket feltöri a villanyél, de néhány nap alatt ezt is megszokjuk. Szeptember elején egy éjszaka megváltozik az idő. Reggelre már vastag jégréteg alatt van a kis tó vize, ahol néhány nappal előbb még fürödtünk. Bőrbekecsekben folytatjuk a cséplést és néhány nap múlva már a hó alól szedjük ki a kévéket. Ez még fokozottabb tempóra ösztökéli a farmert, mert ami most kint marad a hó alatt, az mind elveszett vagyon.

Éjfélig az autó reflektorfényénél robotolunk, napi két-három órai alvással. De nem bánjuk, mert fel-emelt bért kapunk és legalább hamarabb túlesünk az egészen. Be is fejezzük a cséplést, már csak az van hátra, hogy a vasútra fuvarozzuk a gabonát, ami az eddigihez képest kényelmes foglalkozás. Nagy szekereken zsák nélkül merjük be a gabonát a búzatáblák közepén levő kis magtárakból. Rakodás után két órát pihenünk a búza tetején, jó meleg bundába takaródzva, amíg a vasútra kidöcögnek a lovak.

A gabonaátvevő elevátorok berendezése nagyon célszerű. Az elevátor épületébe behajt a kocsi, megáll a mázsánál. Azután egy emelőgép megemeli a kocsi elejét, miután leszedtük a kocsi hátsó falát. Az egész gabona vasrostéllyal fedett nyíláson át az épület pin-

céjébe ömlik, majd különféle rostákon és osztályozókon keresztül, egy páternoszter segítségével, az épület túlsó oldalán a vasúti sínen álló vagonokba jut, így indul el az olcsó kanadai búza az európai búzával vívandó ütközetbe, akkora előnnyel ellenfeleivel szemben, hogy győzelme könnyű és biztos.

A munka végleges befejezése után a mi farmunk, Fregolit megszegyenítő gyorsasággal, bárányból farkassá alakul át. Következik ugyanis a bennünket legjobban érdeklő rész: az elszámolás. Néhány esős nap volt közben — ezért nem adja meg a munkabért, sőt ezekre a napokra kosztért és lakásért napi öt dollárt számít. Ugyanezt teszi a vasárnapokkal. *A* szerencsétlen borbély járandóságából levonja az elszakított lószerszám árát, úgyhogy a végén még majdnem ő marad adós.

A legközelebbi faluban állomásozó sherifffhez fordulunk orvoslásért. De a farmer és három fia egybehangzóan hazudik, amikor a munkanapok megállapításáról van szó. Semmire se megyünk velük. Tehetetlenül dühöngve, gyalog indulunk vissza Reginába, a harminc kilométeres úton hátunkon cipelve cókókunkat. Nincs más vágyam, mint egy meleg fürdő meg egy heti alvás. Hamarosan mind a kettő teljesedik.

Vadkacsavadászat

Alaposan kipihentem magam Reginában és egyelőre éldegéltem a farmon keresett pénzből. Majd átmentem Winnipegbe. A „Childs-Restaurantban” összeismerkedtem egy angol „gentleman-farmerrel”.

A „Childs” vendéglő tipikus amerikai intézmény. Az Egyesült Államokban és Kanadában állítólag kétezer üzlete van. Úgynevezett „self service” rendszerrel dolgozik, ami azt jelenti, hogy mindenki sajátmagát szolgálja ki. Egy hosszú pult előtt sétál az ember, kezében a tálcával és úgy válogat a kirakott ételekből. Mielőtt a pult mellől távozna, előre kell fizetni. Azután le lehet telepedni egy fehér kőasztalhoz vagy egy karosszékebe, aminek támlája egyúttal asztal is,

A „gentleman-farmer” körülbelül ugyanaz, ami nálunk az „uraság”. Vagyis olyan földesgazda, aki maga nem végez testi munkát. Az ilyen birtokosoknak rendszerint más, városi foglalkozásuk is van, csak a nyári hónapokat töltik a farmon,

Új ismerősöm, Mr. Murphy, nagyon barátságos úr. Nap-nap után együtt vacsorázunk és mezőgazdasági kérdésekről beszélgetünk. Meghívott, hogy töltsék a farmján néhány napot, örömmel fogadtam el.

Néhány órás autózás után beértünk a csinos farmra. Nagyon szép lakás, rendbentartott istállók és gazdasági épületek. Néhány táblán még learatatlanul, vagy kévékben áll a búza, pedig már el is olvadt az első hó. Házigazdám nyilván nem nagyon izgatja a búzája sorsa. A kirándulás tulajdonképpen célja vadkacsavadászat. Erre azonban csak este kerül a sor, így hát egyedül indulok kis portyázásra nyúl meg prérityúk után. Mr. Murphy hatalmas egycsővű mordályt nyomott a kezembe, azzal a figyelmeztetéssel, hogy vigyázni kell vele, mert lövésnél néha kinyílik a závarzat és visszavág a lőpor.

Nádasok közt csörgedező kis patak mentén indulok el. A bozótos, cserjés partról önkéntelenül hazaszállnak a gondolataim. A táj annyira emlékeztet a „Dorgona”partjára, ahol valaha sokszor zavartam a fácánokat. A sár is ugyanolyan ragadós, mint otthon, a Sárközben.

Egészen elmerülök a gondolatokban és az emlékezésben, el is felejtkezem a vadászatról. Egy prérityúk lomhán fölrebben előttem, de csak elnézem a nélkül, hogy lövésre gondolnék. Félelmetes, nyomasztó kezd lenni a magány. Seholy semmi jele az életnek.

Indulok vissza és még időben hazaérek. Murphy

már készen vár az autóra felrakott csónakkal, combig érő gumicsizmákat visel. Eléggé nagykiterjedésű tóhoz hajtunk. A nád közé betoljuk a csónakot és várunk. Naplemente után megérkezik az első kacsasereg. Néhány kör után fejünk felett húznak rá a vízre. Elsütöm a nagy mordályt és magam csodálkozom a legjobban, hogy egy kacsza a röptől csapatból kizuhan a partra. Murphy felvilágosít, hogy itt nem szokás röptében lőni a kacsát. Sokkal eredményesebb, ha a vízben úszó csoportok közé puffogatunk, — ha nem is annyira sportzerű. Gyűlnek is a kacsák olyan tömegekben, hogy hamarosan bugyborékol körülöttük a víz. Murphy jelt ad a tüzelésre s néhány perc alatt vergődő kacsák hápogásától és szárnycsapkodásától hangos a környék. A nagy csapatok a lövöldözésre felröppennek, de egy-két kör után újból leszállanak. Amikor egészen besötétedt, az autó reflektoránál folytatjuk az öldöklést, amíg csak el nem fogy az utolsó patron is. Akkor hozzálátunk a zsákmány összeszedéséhez. Másnap egész kocsirakomány indul a városi piacra.

A winnipegi piac nagyon hasonlít egy nagyobb magyar város piacához. Sorban állnak a farmerkocsik a behozott terményekkel, baromfival, zöldséggel, gyümölcssel. Murphy hívja fel a figyelmemet a piac legérdekesebb fogatára. Három magyar arisztokrata, két gróf és egy ezredes, akiknek a környéken van közös farmjuk, érkeznek két kis mokány lóval fogatolt igászekéren. Az ezredes hajt, a grófok fönt ülnek a sárgarépával és burgonyával teli zsákokon. Jó vásárt csap-

hattak, mert este a Royal Alexandrá-ban láttam őket vacsorázni, az előkelő étteremben, ahová engem Murphy vitt el, hogy megünnepeljük a sikerült vadkacsavadászatot.

A telepítés dzsungelében

Aki nem élte át a kanadai prérividék telét, annak úgylis hiába próbálnám leírni. Talán aki megjárta Szi-bériát, az tud magának fogalmat alkotni róla. Tegnap még csak harmincöt fokot mutatott a hőmérő fagypont alatt s a winnipégi bennszülött gyerekek vígan gölyöztak a járdát méter magasan ellepő, fagyos havon; mégpedig kesztyű nélkül. Az utcán járó villamosoknak már csak a felső vezetéke látszik ki a sínek mentén felhányt hótöltések mögül. A hó egészen más itt mint mifelénk, inkább sóhoz vagy finomra őrölt kőporhoz hasonlít. Ha végigsöpör az utcán a préri fagyos szele, ember legyen, aki szemközt tud haladni a hófúvással. Talán ezért is járnak lehajtott fejjel Európa idevetődött hajótöröttjei. A nincstelenség, az idegenség fájó érzéséhez ráadásul még a természet is ilyen kegyetlen ...

Egy mellékutca egyik előkertes faházában, kis albérleti szobában lakom. Háziasszonyom azzal a kel-

lemes hírrel hív reggelihez, hogy ma beállott az igazi tél. A hőmérő zérus alatt negyvenöt fokra süllyedt. Bátortalanul hagyom el a házat, hogy megtegyem a néhány száz lépés utat az irodáig, ahol jelenleg dolgozom. A végét már futva teszem meg s mikor az irodába érek, aggódva tapintom meg az orrom és fülem. Isten csodája, hogy le nem fagyott. A rettentő hidegnél csak a munkakörtől irtózom jobban. Még egyikhez sem edződtem hozzá.

Az egyik vasúttársaság telepítési irodájában kaptam alkalmazást. A kanadai telepítési politika körülbelül egy színvonalon van az otthoni lókupecséggel. Amíg ott elnyűtt lovak bőrét viszik a vásárra, itt le-tört emberek testét-lelkét árulják kíméletlen kufárok.

Két nagyhatalom, két vasúttársaság áll szemközt Kanadában: a *Canadian Pacific Railways* és a *Canadian National Railways*. A két vetélytárs minden eszközt felhasznál arra, hogy be tudja népesíteni a tulajdonában lévő, beláthatatlan nagyságú területeket. Minden települő egész életére neki adós. Élete végéig fizeti busás kamattal a különben értéktelen föld vételárát. A vasúttársaságnak kénytelen eladni a kitermelt fát, tőle vásárolja a gazdasági föl-szerelését. Csak a társaság révén értékesítheti búzá-ját, az ő vasútjain utazik és szállít. Ha véletlenül be-téved valamelyik kanadai városba, az ő hoteljében száll meg, az ő boltjában vásárol. Így érthető, hogy a vasúttársaság számára minden egyes bevándorló megkaparintása jövedelmező befektetés. Az első bört

már lenyúzták róla, mikor átjött a tengeren, hiszen az ő hajójukra váltotta meg a drága útjegyét.

A gyönyörű jövővel kecsegtető prospektusoktól megszádló bevándorlók százai jönnek naponta az irodába. Van itt mindenféle náció. Egymást nyelvről vagy ruháról megismerve, külön-külön nemzeti csoportokba verődnek. A közös sors vadidegen embereket kapcsol össze hosszú évek munkájának küzdelmeire. Ezek az emberek tele vannak becsvágygal és reménységgel, de pénzük édeskeves. Nem is sejtik, hogy itt csak veszítenivalójuk van. Ábrándos, naiv terveket szövögetnek, tudatlanul bámulják a falra kiakasztott térképeket, amelyek bőséges búzatermést, szénbányát, aranyleletet, egyéb kiaknázatlan területeket jeleznek. Mindez a nagyszerűség csekély részletfizetésért, előnyös fizetési feltételekkel, kamatmentesen kapható. Hogyne szédülne meg az a szegény szabolcsi béres, nyitrai tót tutajos, vagy lengyel paraszt a kánaáni ígéretektől. Állnak, báméskodnak, tárgyalnak és hűségesen szedik elő az ing alól az otthon eldugdosott néhány dollárt.

Bánt a lelkiismeret, hogy én is eszköz vagyok ebben a csúf fosztogatásban. De nekem is kenyér kell és annyi pénz, hogy innét minél hamarabb tovább állhassak. Megnyugtatom magam azzal, hogy végeredményben mégis jobb, ha én ülök ezen a helyen s nem valami lelkiismeretlen fráter. Itt-ott segíthetek a kényre-kegyre kiszolgáltató bevándorlókon. Szerencsére az irodában rajtam kívül senki sem beszél ma-

gyarul és nyugodtan fölvilágosíthatom a való helyzet-ről legalább szegény honfitársaimat.

Naponta ezernyi kérdésre kell válaszolnom. Már olyan gyakorlatra tettem szert, hogy az asztalomhoz lépő ember külsejéről leolvasom, mit fog kérdezni. A magyar paraszt jó búzatermő föld után érdeklődik. A tót fát akar vágni, vagy bányába kívánczik. Az iparosok keletre szeretnének menni, gyárvárosokba, — ez azonban tilos, mert Kanada csak mezőgazdasági munkást fogad be. Volt banktisztviselő, katonatiszt vagy egyéb értelmiségi azon spekulál, miképpen juthatna át valahogy az Egyesült Államokba. Az effajta embereknek legtöbbszörre valamilyen világrengető találmanya van, azt hiszi, egész Amerikát fölforgatja vele, ha sikerül átjutnia.

Sok nehéz sors, sok keserves emberi élet került elibém ebben a szomorú irodában. Komoly és megrendítő tapasztalatok között akadt mulatságos is. Egyszer egy fiatal tót legény lépett asztalomhoz. Elmondta, hogy családja az Egyesült Államokban van és karácsonykor szeretne hozzájuk menni látogatóba. Megígértem, hogy fölmegyek vele az amerikai konzulátushoz és elintézem a dolgát.

— Előbb még orvoshoz és fényképészhez kell mennünk — mondtam neki.

Mikor végetért a hivatalos óráim, tótockámmal elindultam a konzulátusra. Betértem vele a legelső útbaeső fényképészhez. A várószobában már láttam, hogy nem nekünk való helyre tévedtünk. A gyönyö-

rúen berendezett helyiségekben előkelő angolok vára-
koztak. Elfintorították az orrukat, mert bizony a tót
atyafi erős istállószagot hozott magával.

Gondoltam, ha már itt vagyunk, egyre megy, le-
fényképtetem a fiút. Egy nagyon elegánsan öltözött
angol hölgy, aki az érkezőket fogadta, ijedten tusz-
kolta be emberemet egy öltözőfülkébe. Én kissé restel-
kedve telepedtem le az egyik fotelbe.

Jó ideig várakoztunk, egyszer csak megjelenik az
előbbi hölgy, mondja, hogy most mi vagyunk soron s
már megy is a tótért. Benyit a fülkébe, de a következő
pillanatban velőtrázó sikollyal csapja be az ajtót. Ré-
mült, szemrehányó tekintettel rohan hozzám:

— Vigye innen ezt az embert azonnal! — üvölti
és elrobog a stúdióba.

A városzóban üldögélők ijedten ugrálnak föl a
helyükről. Én izgatottan sietek a fülkéhez, nem is
sejtve, hogy mi történhetett. Ahogy benézek, hát ott
áll az én tótom anyaszült meztelen. Azt hitte, az
orvosnál vagyunk.

Étkezni egy úgynevezett boarding house-ba jár-
tam, vagy ahogy a bevándorló magyarok mondják,
burdosházba. A tulajdonos a burdosgazda, a lakók
burdosok. Bauer néni burdosházának törzsvendégei a
winnipeg-i magyarok értelmiségi rétegéből kerültek ki.
Odajártak a Kanadai Magyar Újság hírlapírói és a
konzulátus tisztviselőkarából is néhányan. Jó kanadai
sört mért Bauer néni, néha egy-egy kaláberparti is
akadt.

Nagy szenzációja volt Bauer néni házának, amikor az egyetlen állandó női vendég esküvőjére készültek a burdosok. A dologban az volt a nevezetes, hogy a menyasszony csak az esküvő órájában ismerte meg vőlegényét. Ilonka csak néhány hete érkezett Winnipegbe azzal a tervvel, hogy Chicagóban lakó rokonaihoz utazik. Igen ám, de oda mint magyar állampolgár nem kaphatott vízumot. A chicagói rokonok legegyszerűbb megoldáshoz folyamodtak. Fogadtak egy napi díjas vőlegényt és elküldték Ilonkához, hogy mint feleségét magával vihesse az Egyesült Államokba.

A vőlegény egy szép napon be is állított. Már Amerikában született magyar gyerek volt, a chicagói gangster-világ díszpéldánya. Külseje után ítélve biztosan kijárt neki legalább életfogytiglani fegyház. De az is lehet, hogy ez csak látszat volt, csak a chicagói környezet nyomta rá bélyegét.

Az új pár röviden és minden megindultság nélkül ismerkedett össze. A program kész volt: délben esküvői ebéd, délután esküvő, este utazás. Engem az a megtisztelő szerencse ért, hogy esküvői tanúnak kértek fel. Az új pár simán megkapta az áldást és a még fontosabb házasságlevelet, úgyhogy Ilonka még aznap mint amerikai állampolgár utazhatott el Chicago felé.

Eljött a december, a várost egyszerre megszállta a közeledő karácsony láza. A winniepegi „Main-Street” hősikátoraiiban a boltokat járók tömege hömpölyög. A vidékről beözönlött farmerek nagy prémbundákba burkolódzva cipelik csomagjaikat. A bevándoroltak, az

itteni divattól eltérő európai szabású ruháikban, a kirakatok előtt csoportokba verődve bámészkodnak. Tanácskoznak, mit küldjenek ajándékkul az óhazába. Aztán sorbaállnak a posta előtt, zsákokba és lepedőkbe varrt batyúikkal, amiket orrfintorgatva vesznek át a postahivatalnokok. A gombamódra elszaporodott hajójegy- és pénzküldő irodák is nagy forgalmat bonyolítanak le ilyenkor. Az otthonmaradt családtagok részére küldött hajójegy és útiköltség bizony nagyon gyakran sohasem jut el a címzetthez. Karácsony után ezeknek az irodáknak nagyrésze bezárja a boltot, ez csak afféle „season business”.

A városháza előtt hatalmas karácsonyfa felállításán dolgoznak. Nyugodtan nevezhetnénk a fájdalom fájának. Mert aki ennek a fának a tövében keres karácsonyi hangulatot, annak fájdalmas honvágy fogja elfacsarni a szívét. Miért is emlékeztetnek arra, hogy valaha otthon nekünk is volt karácsonyunk?...

North Star Hotel

Kanadában szabad a vallásgyakorlás és ennek elfajzásaként szanaszét burjánzanak a különféle szekták. Kíváncsiságból elmenteni a „*holyrollerek*”, „szent gurulók”, vagy „szent bukfencezők” egyik ülésére, vagy amint ők mondják, istentiszteletére.

A városon kívül egy facsoportban áll a „vándor”-templom, de inkább cirkuszsátornak nézném. Néhány száz autó parkol a környéken. Az egész hangulatból úgy veszem ki, hogy nagyjából kíváncsi látogatók autói. A sátorba tetszés szerinti belépőjegy mellett szabad a bemenet. Léccel elkerített négyszög vastagon föl van hintve szalmával. Középen szószék, körülötte néhány deszkából összeütött padon ülnek a hívők, nagyjából egyszerű farmerasszonyok. Lobogó acetilénlámpa vet rájuk kísérteties fényt. A „főpapok” földigérő fekete csuklyás köpenyekben, nagy karosszékekben ülnek a szószék mögött.

Kezdődik az előadás. A papok örült galoppban

rohannak körbe a szószék körül, különféle szentek neveit ordítva. Negyedórás vitustánc után az egyik pap a szalmára veti magát és szörnyű vonaglások közt beszélgetésbe kezd az egyik szenttel. Társai térdreborulnak körülötte és áhítattal hallgatják az égi üzenetet, melyet a holyroller gyülekezetnek küldenek a szentek. Többnyire személyre szóló figyelmeztetéseket, tanácsokat és jóslásokat kapnak a tagok, de csak azok, akik már befizették a gyülekezeti tagdíjat.

Az első médium néhány perces fetrengés után kimerült és a papok galoppja újra kezdődik mozdulatlanul elnyúlt teste körül. A következő felvonás alatt már néhány hívő is hever a földön, sőt egyik-másik gyengébb idegzetű néző is eszméletét veszti. Borzalmas hörgés, tagolatlan állati hangzavar tölti meg a sátor. Nők a legundorítóbb helyzetekben hevernek egymáson keresztül-kasul. Nem értem, mi ez. Szélhámos hipnotizőrök dolgoznak itt, vagy csakugyan vannak ilyen baromian kultúrálatlan emberek? Viszolygó undorral menekülök a helyről. Másnap reggel a háziasszonyom engem is meg akar téríteni, mire gyorsan elköltözöm a házból.

A furcsa élmény ráült a kedélyemre és éppen jókor jött a hír, hogy Észak-Kanadába küldenek ki a fakitermeléshez. A „Camp” helyét kell előkészíteni. Tompson dán mérnök, Ewans, egy papírgyár megbízottja és egy indián vezető társaságában vonaton indulunk Winnipegből. Egy hónapi élelemmel, hatalmas medvebundákkal, halinacsizmákkal, fegyverekkel

fölszerelve, egy napos út után hagyjuk el a vonatot és lófogatú szánokon tesszük meg a hátralevő százötven kilométert. Negyven fokos hidegben, hangos csengőszóval, szűz havon siklunk a nagy fehér végtelenségben. Rejtély előttem, hogy indián vezetőnk mi után tájékozódik, de ahogy nyílegyenesen irányítja a szánt egy láthatatlan cél felé, bámulatos biztossága megnyugtat.

Órák múlva megállunk egy elhagyott istállónál. A havat ellapátoljuk a bejáratától s miután az indián a pusztta földön ördögi ügyességgel tüzet gyújt, teát főzünk és eszünk néhány falatot. A lovaknak itatásra havat olvasztunk és hamarosan indulunk tovább.

Éjszakára el kell érnünk a kanadai csendőrség egyik állomását. Ez már a prémvadász-zóna, ahol a kanadai kormány főképp a vadászati rendelkezések ellenőrzésére csendőrséget tart. Késő este érjük el a telepét. A csendőrök házán kívül még néhány épület teteje látszik ki a hóból. Az épületek úgynevezett loghouse-ok, egymásra fektetett fatörzsekből készültek. Az oldal-falak mellől elhányt hó köröskörül a tető magasságáig ér. Komikusan hat az egyik épületen kifüggesztett tábla: „*North Star Hotel*”.

Az egész épület egy hatalmas szoba, egyik végén nyitott tűzhely, a másik falnál söntésszerű „*American bar*”, a szoba közepén nagy tölgyfaasztal, a még fennmaradt férőhelyen vastag prémekkel letakart vaságyak. A szoba közepén lógó olajlámpa fényénél halványan bontakoznak ki a tárgyak. Az egyik ágyon

mélyen hortyog két ember, másutt négyen kártyáznak, az asztal közepén nagy halom ezüstpénz hever. A sarokban összegubbaszkodva alszik két kutya, egyiknek sem látszik a feje. Még az újonnan jött vendégekre sem kíváncsiak. Az indián-eszkimó hotelier előre kéri a szállás árát, fejenként öt dollárt. Ennyiért a legelőkelőbb amerikai hotelban is megszállhatnánk, itt viszont nincs konkurrencia. Az árba a vacsora is beleértetődik, sőt egy pohár kimondhatatlan ízű pálinkát is kapunk. Úgy, ahogy vagyunk, bundástól heveredünk le kettesével az ágyakra. Félálomban még soká hallom a kártyázók vitatkozását.

Bély Pál tragédiája

Hajnalban búcsú nélkül távozunk. Reggeli toalettünk annyiból áll, hogy egyenesre igazítjuk az alvás közben elferdült prémkucsmát. Utána néhány harapás kétszersültet eszünk és a házigazda pálinkájából hörpintünk egy kis melegítőt.

Ismét járt útra kerülünk. Ezen a vidéken ugyanis néhány évvel ezelőtt letelepítettek néhány száz családot. Azt ígérték, hogy ki fogják építeni a vasutat, ami persze nem történt meg. Utunk szálas erdőn visz keresztül. Hatalmas tömegekben fekszik a kivágott fa a telepesek nyomorult, ma már nagyobb részét lakatlan viskói körül.

Késő este az egyik kis telepesház mellett elhaladva, világosságot látunk. Itt szállunk meg éjszakára. A konyhá gazdája fiatal férfi, mellét verő szakállal, sápadt arccal, lázban égő szemekkel. Rögtön látom, hogy nem paraszt. Egészen jó angol kiejtéssel köszönt bennünket. Azután magyarul mondja a feleségének:

— Mária, magának el kell mennie ezekkel.

A kis petróleumlámpa világánál jobban szemügyre veszem az ágyban, rongyos pokrócok közt fekvő asszonyt. Szenvedések mély barázdái húzódnak beesett szemei alatt. Fakó arca megvonaglik, de válasz nélkül, szenttelenül mered ránk.

— Mária, nem hagyhatom, hogy itt nyomorultul elpusztuljon, beszélek velük, hogy vigyék el magát — unszolja a férj.

Az asszony tovább mereszi a szemét, de nem felel. Végre sovány kezét kinyújtva, az ágy mellett álló fatákolmányra mutat:

— A gyerekeket küldje el — mondja elhaló hangon.

Ekkor látom meg a takaró alól kikandikáló három gyerekfejet. Egymáshoz bújva mélyen alusznak. A legöregebb talán ötéves lehet.

Felcsillan a férfi szeme, mikor magyarul szólok hozzá. Legelőször ennivalót csomagolunk ki. A gyerekeket is fölkeljük, mohón eszik az egész család. Fekvőhely híján Tompson és Ewans bundájukat a földre terítik, arra fekusznak. Az indián leül a küszöbre és hátát az ajtónak támasztva már alszik is.

Én pedig csendben hallgatom Bély Pál tragédiáját. Ott kezdődik, ahol sokezer magyaré. Szinte kívülről tudom a történetet, annyiszor hallottam már másoktól. Román megbotozás, határra toloncoltatás, kétévi vagonlakás után hosszú, küzdelmes harc a mindennapi kenyérért és a távolban csillogó remény: kíván-

dorlás Kanadába! Kétévi nehéz munka egy québeci bányában. Verejtékes keresetéből Bély Pál kihozatta menyasszonyát és még maradt annyi pénze, hogy önálló elhelyezkedésre gondoljon.

Ömlik a keserű szó Bély Pál szájából:

— Gazember ügynökök néhány dollár jutalékért ideküldtek vagy száz családot. Paradicsomnak írták le a vidéket, fényképeket mutogattak rengő búzatáblákról, pompás fatelepekről. Meglevő készpénzem elment a felszerelésre. Mire idekerültünk, már nem volt visszafordulás. Két évig vártuk az ígért vasutat, hogy a közben kivágott fát elszállíthassuk. Akkor megtudtuk, hogy a vasútépítést bizonytalan időre elhalasztották. A telepések nagyrésze elhagyta a vidéket, nem bírták tovább az ínséget, a nélkülözést. Itt maradtam egyedül, elzárva a világtól. Évente kétszer hoztak részünkre lisztet, sót, petróleumot. Három itt született gyermekemnek én voltam a bábája ...

A keserűség elfullasztja hangját. Csak a feleségből tör ki a visszafojtott zokogás.

— Most egy éve azt hittem, mégis megkönyörült rajtam a sors. Szarvas után jártam az erdőn s egy pézsmapatkány-tanyára bukkantam. Nagyobb kincs ez, mintha aranyat leltem volna. Ezrével nyüzsögtek a patkányok földalatti várukban. Csapdákra, hálókra volt szükségem, hogy összefogdoshassam a zsákmányt. Minden erőmet összeszedve, gyalog mentem ilyen istentelen időben a csendőrsre és utolsó dollárjaimból megvásároltam, ami kellett. Két hétig tartott az út.

Utána majd egy hónapig feküdtem szinte eszméletlenül, de talpraálltam. Éjt nappallá téve nekiláttam az utálatos hóhérmunkának. Rövid idő alatt vagyont érő prémem volt együtt. Veszedelmes ezen a vidéken ilyen kinccsel utazni. Azért úgy határoztuk, hogy a tavaszi olvadás után a folyón csónakon visszük le az árut. Tutajt eszkábáltam és június elején, mikor szabad lett a víz, megkezdtuk a csomagolást. A parthoz kikötött tutajra felraktam a bőröket és minden holmit, amit vinni akartam. Feleségem halálos izgalomban várta, hogy elkészüljek a munkával. A legkisebb gyerekünk után még ágyban feküdt. Istenkísértés volt az út, ami előttünk állt, de tudtam, hogy nincs más menekvés. Utolsó csomagjainkért jöttem fel a házhoz. Amikor visszamentem a folyóhoz, a lábam földbegyökerezett. Tutajom lent úszott a vízen, a rohanó áradat elszakította a parttól. Mint egy őrült, ordítva rohantam a parton a tutaj után, de nem tudtam a víz sodrával lépést tartani. Addig tartott ez az eszeveszett rohanás, míg lábaim élettelenül össze nem csuklottak. Aléltnan rogytam a földre. Csak másnap kerültem vissza. Feleségemet a három apró gyerekkel lent a folyóparton találtam. Az a gondolat, hogy én itthagytam őket elpusztulni és megszöktem a vagyont érő zsákmánnyal, összetörte testben, lélekben. Azóta fekszik itt hangtalanul. Segítsenek rajtunk!

Én sem tudok szóhoz jutni, csak erősen megszorítom Bélydy Pál kezét. Részvéten kívül mást nem adhatok.

Az Egyesült Államokban

Az alatt az egy hónap alatt, míg a vállalat fatelepén dolgoztam, nagy mozgolódás indult meg a winnipeg-i magyar berkekben. Egy magyar szövetséget akartak összehozni, kifelé azzal a gyönyörű céllal, hogy a kivándorlóknak legyen egy segélyző és támogató szervezetük, melyen keresztül a magyarság politikai súlyhoz is juthat. De a kulisszák mögött egészen másképp festett a dolog. A tervet az egyik vasúttársaság eszelte ki, ezzel akart altruista színezetet adni telepítési politikájának. A mozgalom kipattanásakor a másik vasúttársaság azonnal ellenakciót indított. Két szövetséget nem lehetett felállítani, mert kilógott volna a lóláb. Így a két ellentábor megállapodást kötött, hogy közös szövetség alapítására összehívják valamennyi kanadai magyar telep képviselőjét. A háttérben itt is a vasúttársaság keze dolgozott, mert a nagy távolságból csak azok jöhettek el a gyűlésre, akik vasúti szabadjegyet kaptak. A társaságok ilyen módon valósággal kinevezték a nekik tetsző delegátusokat.

Az egész ügy mozgatója az én főnököm, a Canadian Pacific társaság magyar főügynöke, Ujváry János doktor volt. Így eléggé közelről beleláthattam a kártyákba. A parlament épületében tartott nagygyűlés Ujváryt választotta meg a kanadai magyar szövetség elnökévé. Ezáltal a szövetség a Canadian Pacific ügynöksége lett. Vonzó egyéniségével, nagy szónoki készségével az új elnök mindenkit levett a lábáról. Csak a bennfentesek tudták, hogy Winnipegben alapított szanatóriumának lappangó orvosi és pénzügyi botrányai miatt féllábbal már a börtönben volt, mielőtt a látszólag megtisztelő pozícióba megválasztották.

Ezek a dolgok sehogysem voltak ínyemre. Az irodától undorodtam, a rettenetes hidegtől szenvedtem, a tarthatatlanná vált helyzetből mindenképpen szabadulni akartam. Elhatároztam, hogy megpróbálom felújítani a régi és távoli kapcsolatokat az Egyesült Államokban, talán ilyen módon átjuthatok a határon. Levelezésemnek sikere volt. Kéthónapi izgatott várakozás után megkaptam a meghívást, aminek alapján látogatási engedélyt szerezhettem az Egyesült Államokba. Egyébként a „rokoni kapcsolat” mindössze annyi, hogy egyik nagynéném valamikor együtt nyaralt a meghívó német család szeniorjával.

Kiderült, hogy „magyar sógoraim” Vancouvertól néhány órányira laknak. Mily könnyű lett volna eljutnom hozzájuk, amíg ott, a nyugati határvárosban éltem. Most kétezer kilométer választ el tőlük. Sokat

töpregek, megkockáztassam-e! Sikerült szabadjegyet szerezni és mint a vízbefülő ember, aki minden szalmaszál után kap, nekivágtam a nagy útnak, két év után újból hálókocsin! Néhány száz dollár van a zsebemben, amikor a vonat kirobog velem a kemény télből a Csendes-Óceán tavasza felé.

Harmadízben kelek át a Rocky-hegységen. Most néhány száz kilométerrel délebbre az előző útvonaltól: már az Egyesült Államok területén viszkó utam. Spokane állomáson kellett üzenetet kapnom, hogy a néhány állomással távolabb levő kis vidéki helyre menjek-e, vagy tovább Seattle-ba. Nagy megrökönyödésemre nem várt üzenet sem a táviróhivatalban, sem a postán. Megszállok egy hotelben és egész nap járom a két helyet, de semmi hír. Telefonon felhívom először a közelebbi címet:

— Mr. Keller néhány hétre elutazott, — szökö a kellemetlen válasz.

Megpróbálkozom a seattle-i címmel, ami csekély ötszáz kilométer távolságra van.

— Mr. Keller nincs itthon. Tessék a seattle-i távbeszélő útján kérni, ott be van jelenteve a tartózkodási helye.

No, ez már megnyugtatóbb. Percek múlva megvan a kapcsolat.

— Honnan beszél? — kérdi Mr. Keller.

— Hotel Davenport, Spokane! — felelem, abban a hiszemben, hogy legalább néhány száz kilométerre vagyunk egymástól.

— Hát miért nem jön fel a szobámba? — kapom a furcsa választ.

A meglepetéstől alig tudok rájönni, hogy egy hotelben lakunk, én két emelettel lejjebb,

Mr. Keller nyolcvan éves, igen előkelő külsejű úr. Német származású, de hatvan éve él Amerikában. Lerí róla és egész környezetéről a nagy vagyon. Főképp faipari vállalatok, állattenyésztő telepek és mellesleg egy chicagói üveggyár, — ezek alkotják az Amerikában oly fontos financial backgroundot. Két negyven év körüli lánya és férjeik már a legkifinomultabb yankee-típusból valók.

Kellerék szívesen fogadnak, de hát Amerikában mindennél fontosabb a business. A férfiak elmennek egy faipari társaság vacsorájára. Én azalatt a hölgyek időközben négyre felszaporodott társaságában a hotel éttermében vacsorázom. Ismerve azt a kellemtelen amerikai szokást, hogy a nők a fizetés alól fel vannak mentve, szívszorongva nézem az étlap jobb oldalát, ahol igen magas árak sorakoznak. Vacsora után moziba megyünk. Nagy élmény nekem a beszélő film, akkor láttam először. De még nagyobb meglepetés a „night-club” vagyis éjjeli mulatóhely, ahová mozi után visznek el a hölgyek. Sokat hallottam az amerikai szigorú szesztilalomról. Nem álmodtam, hogy ilyen helyek is vannak. A tiltott ivás gyönyöreit élvezik olyanok is, akik csak azért isznak, mert tilos. Az amerikai gondolkodás nem tűri, hogy emberi jogai-ban korlátozzák. Az árak szédítőek.

Ahol a „Kaliforniai” alma terem

Másnap három autón megyünk a Spokane-Seattle-i országúton abba a faluba, ahol az egyik hölgy lakik. Aszfaltozott műúton, sima ringatózással halad a nagy Lincoln-kocsi. A hegyek beláthatatlan ormain és lejtőin még patyolatfehér hó szivárványozza vissza a tavaszi nap sugarait. Lent a völgyben, mint egy pehelytenger hullámozik sokmillió almafa virágerdeje. Washington államban vagyunk. Innét indul a világ minden tájára a „kaliforniainak” ismert alma. Mr. Keller sovinizmusát sérti is ez a téves beállítás. Amint megtudom, a család monopóliuma itt az almaládaipar. Három gyárban nyolcezer embert foglalkoztatnak.

Egészen új világnézeti felfogás tárul fel előttem, ahogy Mr. Keller a vállalatáról beszél. Élete munkájának eredményét nem a hatalmas vagyonban látja, amit gyűjtött, hanem abban a nyolcezer emberben, akinek egy életre tisztességes kenyeret ad.

Kis faluba fut be kocsink. A vasútállomás mellett hosszú sorokban állnak a barakkszerű almahűtőházak. Mindegyiknek a hőmérséklete pontosan zéróra van szabályozva. Milliósámra hever itt a ládában a gondosan papírba csomagolt pompás gyümölcs. Büszkén mutatja Mr. Keller:

— Nézze csak, olyan mindegyik, mintha most szedtük volna a fáról.

Az almát termelő farmerek valamennyien szövetségbe tömörültek. Az egész vidék csak egyfajta almát termelhet, nehogy elfajzás történhessen. A termést a szövetségzet értékesíti. Nagy termés esetén a felesleget megsemmisítik, hogy az árakat a rentabilitáshoz szükséges szinten tudják tartani. Nálunk el sem képzelhető fokon van itt a termelés kultúrája. Végtelen gondossággal művelik mind a fákat, mind a talajt. Minden egyes fa alatt kis faszénkályha óvja a reggeli fagytól a virágzást. Egy hold elsőrendű farm almafáinak ára tízezer dollár körül mozog. Egy-egy nagy farm — vagy ahogy itt nevezik, „orchid” — nagysága negyventől száz holdig terjed. Ki hinné, hogy ennyi milliomos van a Wenatchee-folyó völgyében?

A falun kívül fekvő gyártelepen óriás fűrészek süvitve hasogatják hosszában a fenyőszálakat s a telep végén már a készen álló vasúti kocsikba gurulnak be a százas csomagokba kötött ládaoldalak.

Néhány órai autózás után érkezünk a Cashmir nevű kis helységbe, ahol vendéglátó gazdám egyik veje, Mr. Hudson él. Az egész falut Mr. Keller telepé-

nek munkásai és hivatalnokai lakják. Néhány kincstári épületen, néhány üzleten kívül minden a vállalaté. Kis kertés, nagyon csinos, négy-ötzobás lakóházak épültek a munkások részére. A ház körülbelül tízévi alkalmazás után heti néhány dollár lefizetése ellenében a bentlakó munkás tulajdonába megy át.

Néhány napot töltünk még Mr. Hudson házánál. Látom, hogy házigazdáim nincsenek tisztában látogatásom céljával. Nagy programmât terveznek szórakoztatásomra. Ezért rászánom magam, hogy felvilágosítam őket: nem vagyok kéjutazó magyar nábob. A két vő, aki világeletében gond nélkül, a legnagyobb jólétben élt, nehezen érti meg a helyzetet. Mr. Keller azonban, aki annakidején az enyémhez hasonló körülmények között hajózott át az újvilágba, már sokkal több fogékonyságot mutat. Tisztázom vele, hogy először is megfelelően el akarok helyezkedni. Azután jön a nehezebb rész: állandó tartózkodási engedélyt szerezni az Egyesült Államokban.

Állást mindjárt kapok Mr. Keller egyik Seattle melletti telepén, melyet a másik veje, Mr. Bird vezet. Új gazdám, minthogy már ügyis hazatérőben volt, autóján vitt magával munkahelyemre.

A gyár pontos mása annak, amelyet már ismertettem. A téli és tavaszi hónapokban, mielőtt az almáládák szezonja megindulna, épületanyagot, főként ajtókat és ablakokat gyártanak benne. A telep vasútállomásán dolgozom, a berakodásnál. Listákat kell készítenem az egyes vagonokba rakott árumennyisé-

gekről. Két hónapig tart ez az egyhangú foglalkozás. Egyetlen szórakozásom, hogy vasárnaponként Birdék vendége vagyok. Egyébként a telep munkáshoteljében lakom. A körülményekhez képest egészen csinos szobám van és teljes ellátásom heti nyolc dollárért.

Sohasem hittem volna, hogy a katonai akadémián tanult térképészeti tudományomnak még valaha hasznát veszem. Ez segített ki váratlanul az egyhangú életből. A gyár nagy kiterjedésű erdőt vett kitermelésre. Az erdőbe kisvasutat kellett építeni és én vállaltam a terep térképezését és felmérését.

Legelőször az erdőben létesítendő „camp”, vagyis munkatábor és a gyár közt fektetünk le tábori telefonvonalat. A következő hónapokat, májust és júniust az Isten szabad ege alatt töltöm s noha a munkám nagyon fáradtságos, pompásan érzem magam. Akikkel állandóan együtt vagyok, az egyszerű munkásemberek, kitűnő bajtársaknak bizonyulnak.

A Függetlenség ünnepe

A világtól teljesen elzárva éltem két hónapon át, nem kaptam sem postát, sem újságot. Június végén váratlanul ér Mr. Keller levele, hogy július negyedikén, a „Declaration of Independence” napján, legyek Mr. Hudsonnál. Több befolyásos politikus lesz jelen, azokkal meg fogjuk beszélni tartózkodási engedélyem megszerzésének módozatait. Mr. Keller még megemlítette a levélben, hogy egy ezredes barátja is ott lesz, aki fakitermelési ügyekben repülőexpedíciót vezet a Csendes-óceán partjain, Seattle-től az alaskai határig. Esetleg ebbe a munkába is belekapcsolódhatok.

A levél feldúlta nyugalمامat. Kiszakított a minden problémától, minden gondtól mentes szabad életből. A hátralévő néhány nap hosszabbnak tűnt fel, mint az egész idő, amit az erdőben töltöttem. Elröppent a varázs, új tervekkel van tele a fejem.

Hudsonék nyári villájában, ahová július harmadikán este érkeztem meg, nagy ovációval fogadtak.

Gratuláltak, hogy olyan jól megálltam a helyem, mint „Lumber Jack”. (Így nevezik tréfásan a famunkásokat.) Együtt az egész család, a vendégeket másnap reggelre várják. Gyönyörű nyári este van, kellemesen vacsorázunk a nyitott verandán. Egyszerre hatalmas Packard-kocsi kanyarodik a villa bejárója elé, elegáns úr száll ki belőle. Az inas és a szobalányok nagy ládát emelnek ki a kocsiból. Azt hittem, váratlan vendég érkezett.

— Na, megjött a bootleggerem — világosít fel Mr. Hudson.

— Good night — kiáltja a titokzatos autós és már el is tűnik a kertből kivezető út fordulóján. Megjött a házi szeszcsempész, nincs semmi baj. A száraz Amerika nem fogja szárazon ünnepelni legnagyobb nemzeti ünnepét.

Másnap a vendégek fogadtatásánál nekem is fontos szerep jut. Minden egyes vendéget üdvölvéssel fogadunk és a házigazda engem nevezett ki tüzérparnesnoknak az ócska mozsárhoz. Délfelé egymásután futnak be a vendégek hatalmas autói. Nagy meglepetéssel fogadják a salve-kat. Egyik hölgyvezető ijedtében fának viszi a kocsiját, de nem történik baj.

Az érkezők első útja a bárnak berendezett pincehelyiségbe visz. Néhány perc alatt emelkedett hangulat támad. Mr. Keller és a két vő, karjukon szalvétával, nagy tálcákon hordják körül a cocktailes poharakat. Úgy látszik, nem akarják beavatni a személyzetet a tiltott multságba. Az egyik szenátor, aki csak

úgy dönti magába a cocktailt, a legszélsőbb prohibíciós párt listáján került be a parlamentbe.

— Undok farizeus — súgja a fülembé Hudsonné.
— De igyekezzék jóba lenni vele, mert ő el tudja intézni a maga tartózkodási engedélyét.

Mindjárt be is mutat neki. De mikor illő bevezetés után a tárgyra akarok térni, az alkohol esküdt ellen-sége csak úgy tud a lábán állni, hogy a kabátgombomat fogva egyensúlyozza magát. Hudsonné, látva a helyzetet, segítségemre siet, de már későn. Kiszemelt pro-tektorom tökrészezen saját dugába dől.

— Holnap beszélünk vele — vigasztal a házi-asszony. — Addigra ki kell józanodnia, mert az „Amerikai Asszonyok Prohibíciós Szövetségének” nagygyűlésén fog előadást tartani.

A társaság középpontja egy káprázatosan szép fiatal asszony, aki monoklis francia gróftól vásárolt magának Parisban. Férjét úgy mutogatja, mint valami exotikus állatot. A gróf egy kukkot sem tud angolul és különféle raccsoló hangokkal, leereszkedő mosolyokkal kedveskedik a jelenlevőknek.

Az ünnepély esti tűzijátékkal és szabadban főzött „hot dog”-s, vagyis forró kutya-, magyarán mondva virslievéssel zárul. A vendégek lassan elszállingóztak. Minthogy a függetlenségi ünnep napján a cselédségnek feltétlenül kimenő jár, a háziak és a rokonság, mind ahányan vagyunk, nekiállunk a mosogatásnak. De ezt senki sem veszi tragikusan. Sőt, majdnem ez a

nap legkedélyesebb része. A mulatságot tálak és tányérok elég gyakori törése fűszerezi.

Szenátor barátomat mindjárt másnap fölkerestem spokane-i hoteljében. Hogy helyes mederben indítsuk el a dolgot, a helybeli bevándorlási hivatalhoz fordulunk felvilágosításért. Rögtön látom, hogy ügyem reménytelen. Először vissza kellene utaznom Magyarországra, csak onnét kérhetnék állandó bevándorlási engedélyt. A lehetlent is megkíséreljük. Pártfogóm gyönyörű levelet ír a külügyminiszternek, de úgylát-szik, itt még vannak szabályok, melyek alól nincs kivétel. Rövidesen megjön a válasz, amelyben szintén a hazautazást tanácsolják,

Repülőbaleset a Csendes-óceán partján

Colonel Bishop, akinek érkezését Mr. Keller jelezte, nem jöhetett el az ünnepélyre, így hát rövid táviratváltás után én utazom el hozzá Seattle-be. A kikötőben akadok rá. Javában rakja ki repülőgépét és egyéb felszerelését angol pilótája, Mr. Martin segítségével. Mindketten tipikus „Englishman”-ek. Szájukban kis fapipa lóg, fukar tömondatokban beszélnek. Később a szállodában egy üveg whisky mellett fölenged a rideg hangulat. Megismertetnek a terveikkel. Igyekeznek mindent megtudni rólam a nélkül, hogy kérdezősködésüknek vallatás színezete lenne.

Eléggé nehéz feladat előtt állnak. Teljesen ismeretlen, minden aviatikai berendezkedést nélkülöző területen készülnek megtenni ezerkilométeres utat. Azután majd bázist létesítenek, ahonnét igen nagy területet kell fényképezni és földteríteni fakitermelés és elszállítás szempontjából. Miután meggyőződtek róla, hogy értek a rádiózáshoz meg a légi fényképezéshez,

megegyezünk. Emelőre fedezik költségeimet. Az expedíció befejezése után pedig részesedek abból az összegből, amelyet az ezredes megbízóitól kap.

Másnap már résztveszek az előkészítő munkálatokban. Sajnos, mindjárt nagy akadályokba ütközünk. Főként a rádió beszerelése körül mutatkoznak bonyoaldalmak, úgyhogy csak augusztus elején vagyunk indulásra készen.

A repülőgép angol gyártmányú „flying boat” (repülő csónak), két pilótaüléssel és négy személyre berendezett kabinnal. A rengeteg holmi berakása után az első próbarepülés nem sikerül. A gép nem képes kiemelkedni a vízből. Az egyik sátrat és az ételmisszerek nagyrészét kénytelenek vagyunk kirakni. Még így is inkább csónakázva, mint repülve hagyjuk el a kikötőt.

Kétórás repülés után Victoriában, a Vancouver szigeten kötünk ki. Másnap a nagy köd miatt csak dél felé indulhatunk tovább. A Csendes-Óceán partját követve, haladunk északra. Két-három óránként a kis parti helységekből leszállunk üzemanyagért. Szerencsére mindenütt kapunk benzint.

Kétnapos út után meglehetősen kimerülten érjük el a Queen Charlotte szigeten lévő végcélunkat. Előzetes megállapodásunk szerint itt, egy kis névtelen halászfaluban kellett volna megkapnunk a hajón előre küldött benzin- és olajkészletet és egyéb felszerelésünket. A gépet egy kis öbölben kikötöttük, aztán Bishop

és Martin elindult, hogy megkeresse raktárunkat. Néhány óra múlva eredmény nélkül tértek vissza.

Újra startolunk és a szigetet a szárazföldről leválasztó szoroson átrepülve, a legközelebbi partmenti *helység*, Fort Essington mellett kötünk ki. Itt a hajóstársaság ügynökségénél megtaláljuk holminkat. Megint kipányvázuk a gépet és egy kínai őr gondjaira bízuk, azután elindulunk szállást keresni. A helység egyetlen szállója zsúfolva van kínai munkásokkal, akik a helybeli halászati üzemeknél dolgoznak. Így hát inkább a szabad táborozást választjuk. Visszamegyünk a géphez és felütjük a sátrunkat.

Az éjszaka nagyon hideg, kénytelenek vagyunk egész éjjel tüzelni. A szokatlan környezetben pihenésről alig lehet szó. A következő napot a motor rendbehozására fordítjuk. Martin ezen a téren is elsőrendű szakember. Minden apró részletre a leggondosabban kell ügyelni, mert egy kényszerleszállás a szárazföldön nagy bajt okozhat.

Az első repülés alatt közvetlenül a tengerpart körüli terepről készítünk felvételeket. A ködös idő miatt nehezen megy a dolog. Két óra múlva Bishop kiadja a parancsot a hazatérésre. A parttal párhuzamosan északi irányban repülünk. Bishop és én a rendelkezésünkre álló, nagyon is hiányos térképeket hasonlítjuk össze az alattunk húzódó tereppel. Martin a pilótaülésben, agyara közt üres pipáját szorongatva, a szokott kifejezéstelen fapofával kormányoz, kerülgetve az alacsonyjárású felhőket.

Egyszerre csak majd hogy ki nem ugrik a gépből. Az ülése felett keresztülvezető olajcső eltörött és éles sugárban fröcsköli Martin arcába a forró olajat.

A következő események szempillantás alatt játszódnak le. Martin kikapcsolja a motort. Jóllehet, az olaj alaposan összeégette az arcát, nem veszíti el lélekjelenlétét s a széllel szembefordulva bravúrosan le száll a vízre, közvetlenül a part mellé. A víz alatt azonban alattomosan bújik meg egy szikla. A gép nagy recsegéssel fölszalad rá és irtóztató robajjal háttára vágódik.

Bishoppal összefogódzva fejünkre zuhanunk, de megússzuk a bajt jelentéktelen karcolásokkal. Martin, aki a pilótaülésbe szorult, sokkal rosszabb helyzetben van. Szerencsére ki tudjuk nyitni az ajtót és a térdig érő vízben segítségére sietünk. Martin fejfelé lóg az ülésben, feje már víz alatt van. Eszméletlenül cibáljuk ki a vízből és a partra visszük. Néhány perc alatt magához tér, de siralmas állapotban. Arca teljesen összeégett, jobbkarja könyökben kifícamodott és félfő, hogy a lába is eltörött. A legközelebbi helység nyolc kilométerre van, csak csónakon lehetne oda szállítani.

Vállalkozom, hogy a faluba megyek segítségért. Előbb azonban Martint lefektetjük s amennyire a kezünk ügyében lévő felszereléssel lehet, bekötözzük. Épp mielőtt elindulok, elveszti eszméletét.

Minden ösvény híján a parti sziklákon cammogok észak felé. De ez oly fáradságos, hogy elhatározom, va-

lahol beljebb keresek járhatóbb utat. Egy kiugró szirtre mászom és igyekszem tájékozódni. Néhány pillanatra kisüt a nap, de már el is tűnik, aranyosan csilámló sávot hagyva a Csendes-óceán vizén. Hirtelen sötét felhő zárja le a nyugati látóhatárt és már meg is eredt az errefelé majdnem állandóan szitáló eső. Néhány perc múlva olyan sűrű a köd, hogy már nem látom az alattam néhány száz lépésnyire húzódó völgyet.

Az imént kiszemelt irányba indulok tovább. A köd egyre jobban gyűlik, már csak az orrom után megyek, a közvetlen közelemben eső tárgyakat is alig tudom megkülönböztetni. Meg-megállok és próbálok hangok után tájékozódni. Erős hajókürt bűg bele a nagy láthatatlanságba. A hang sűrű időközökben ismétlődik, ez után tájékozódok. Északnak megyek, a tenger tőlem nyugatra van, tehát balkézről kell a hangot hallanom. Most egy másik hajó bűg bele a dermesztő csöndbe.

Mi ez? Ez jobbról jött! Megállok, feszülten figyelek. Hallom minden egyes szívdobbanásomat. Mi lesz, ha most eltévedek? Tudom, hogy néha hetekig tart itt a köd. Mi lesz Martinnal? A reggelt sem érheti meg segítség nélkül.

Minden idegem megpattanásig feszül, indulok tovább. Már azt sem látom, hová lépek. A terep percről-percre nehezebb lesz. A súlyos halinacsizmákban, amiket a repüléshez húztam fel, reszketnek a lábaim. Leülök hallgatódzni. A két hajó bűgása folyton ismét-

lődik, de már képtelen vagyok meghatározni az irányt, Indulok tovább, teljesen bizonytalan érzéssel. Már nem is ösztönömrre, hanem a vak szerencsére bízom magam. Több mint két órája gyalogolok, már régen be kellett volna érnem valamilyen helységbe.

Most elhatározom, hogy nyugatnak, a tengerpart felé fordulok. Tétova érzésem egyszerre azt súgja, hogy ellenkező irányba mentem. Többször megfordulok, már azt sem tudom, merre indultam el előbb. Erős emelkedésen, hegynek fölfelé haladok. Talán sikerül a köd fölé érnem és meglátom a tengert. Újabb két óra telik el, míg a hegy tetején tényleg kijutok a ködből es magam fölött a csillagos eget látom. így legalább a világtájak után meg tudom állapítani az irányt. De ez nem sokat segít, mert ha valahova el akarok jutni, le kell mennem a hegyről és altkor újra ködbe kerülök.

Hosszas töprengés után nyugatnak vágok, neki a lejtőnek, abban a reményben, hogy lent elérem a tengert. De hamarosan újabb emelkedés következik. Megint hosszabb pihenőt tartok, de nedves ruháimban úgy fázom, hogy a fogam is vacog.

így barangolok egész éjszaka. Reggel felé világosodik a köd, de csak a színe lesz fehérebb. Keresztül látni rajta éppúgy nem lehet, mint éjszaka. Vízcsoobgásra leszeg figyelmes. A hangot követve, kis hegyipatakhoz étek. Tudom, hogy ennek mentén kiérhetek az óceánhoz, de sejtelmem sincs, hogy a baleset helyétől délre vagy északra vagyok-e. Teljes kimerültség vesz rajtam erőt, az éhség is követelőén jelentkezik,

Összeszedem magam és a tengerpart felé indulok. Egyszerre közvetlen közletről furcsa ugatás üti meg a fületem. Próbálom magam megnyugtatni, hogy nyáron errefelé nem járnak farkasok — viszont bizonyos, hogy ez nem kutyaugatás.

Meghúzódok egy szikla mögött, léleketemet visszafojtva fülelek. A hang pár száz lépésről jött. Már nem egyes hangokat hallok, egész falka csahol. Úgy rémlik, mintha emberi kiáltás vegyülne a furcsa koncertbe. Kimerült agyam lázas képzelődése — gondolom. Még jobban a szikla mögé húzódok, teljes erőmmel igyekszem megnyugtatni idegeimet.

Most éles fütty hasítja át a levegőt. Utána minden zaj elül, majd egészen tisztán beszédet hallok. Felugrom és a hang irányába megyek. A ködben fantasztikus méretekben bontakozik ki egy „loghouse”; ahogy közelebb érek, egyre kisebbre zsugorodik. A gerendaház ablakán lámpafény szűrődik ki. A ház körül hosszú sorban drótkerítéses ólak állnak. Az egyikből egy férfi lép ki, két kezében egy-egy vödröt visz.

Lépteim zajára meglepődve fordul hátra. Arcán és termetén látom, hogy indián. Angolul szólítom meg, nem érti. Valamilyen fúvóhangszerhez hasonló magas orrhangú beszéddel hívja gazdáját a házból.

Hatalmas termetű indián lép ki az ajtón. Tetőtől-talpig szarvasbőrruhát visel, kezében puska. Szertartásos meghajlással üdvözl, majd a puskát a falnak támasztva, felém jön. Kitűnő angolsággal beszél.

Mister Brown, az indián

Röviden elmondom neki a történeteket. Azonnal felajánlja segítségét és a házba invitál, hogy megbeszéljük a teendőket. Az egyetlen nagy szobából álló hajlékban nem várt berendezést látok. Rádió, írógép, rengeteg könyv. Az asztalon heverő levélpapírokon olvasom a felírást: „The North Star Silver Fox Farm”. Egyszerre mindent megérték: ezüstróka-farmon vagyok.

Térképen megmutatom a baleset helyét. Csodálkozva tudom meg, hogy ellenkező irányban jutottam vissza a tengerpartra. A helyett, hogy a helység felé északnak mentem volna, még délebbre kerültem. A legközelebbi kis halászfalu néhány kilométerrel még délre van. Látva, hogy mennyire kimerült vagyok, házigazdám lebeszél arról, hogy velük menjek. Szolgájával kettesben egy kis canoe-n indul ki a tengerre a patak torkolatánál. Prémekkel vastagon párnázott fekhelyen, holtfáradtan, mély, lázas álomba merülök.

Késő délután ébredék fel. Házigazdám még nincs itthon. Kimegyek körülnézni. A köd eloszlott, erősen süt az augusztusi nap. A kis patak torkolatán át meszsze kilátok az óceánra, a tenger színén néhány halászbárka látszik.

Visszamegyek a házba, örömmel látom, hogy házigazdám ennivalóról is gondoskodott. Hideg húsféle és kétszersült van az asztalon. Több mint egy napja nem ettem, de a kimerültségtől alig bírok lenyelni néhány falatot.

Hosszú, idegfeszítő várakozás után késő este érkezik vissza házigazdám és szolgálja. Vállukon hozzák a csónakot, a patak erős sodrával szemben nem tudtak evezni. Bishopot és Martint már nem találták ott, de a gép roncsain egy póznára tűzve levél volt, azt magukkal hozták. A néhány sor írásból megtudom, hogy egy halászcónak felvette őket és elvitte a hajóállomásra, ahol el tudják érni a seattle-i hajójáratot. Bishop megírta azt is, hogy Martin még eszméletlen volt, amikor a csónakba szálltak. Engem utasít, hogy a gép használható felszerelését szállítsam Fort Essingtonba, a továbbiakról majd oda küld értesítést.

Egy gondolat aggaszt: mi lesz, ha Bishop el talál felejtkezni rólam? Hogy jutok el innét, hiszen alig van nálam valami pénz.

Indián házigazdám a Mr. Brown nevet vette fel az angol egyetemen, ahonnét nemrég tért vissza. Falba süllyesztett szekrényből néhány üveg italt szed elő. Ő maga nem iszik, nem értem, kinek tartogatja a

szeszt, mert nem valószínű, hogy sűrűn fordulnának meg a portáján vendégek.

— Úgy-e csodálkozik, hogy nálam innivalót talál! — mondja kesernyésen. — Amint bizonyára tudja, a kanadai törvények szerint életfogytiglani fegyház jár annak, aki indiánnak szeszt ad el. Én csak azért vásárolok italt, hogy megszegjem ezt a megalázó törvényt. Amit a fehérek a civilizáció jelszava alatt mivelünk tesznek, az az emberiség szégyene. Isten nekünk teremtette ezt a kontinenst, de a fehér ember kapzsiséga, haszonlesése nem ismer isteni törvényeket. Úgy irtottak ki minket, mint a bölényeket.

Minden szavából kiérzik az angol faj iránt érzett gyűlölete. Hogy én nem vagyok angol, azt már rég észrevehette a kiejtésemen. További beszélgetésünk során meglepetéssel figyelem, hogy mennyire ismeri az európai helyzetet.

— Mi csak rézbőrűek vagyunk, de az ő szemükben minden más nemzet, amely nem angol eredetű, fehér indián. Engem egész életemre boldogtalanná tett a sok megalázás, amiben részem volt, amíg civilizált angolok közt éltem. Méreg nekem a sok könyv, aminek nem tudok ellentállni. Boldog, szabad ember lennék, ha nem ismertem volna meg fajom szomorú múltját. Ég bennem a keserűség és nem tudok szabadulni felzúduló, lázadó gondolataimtól.

Beszélgetésünk a késő éjszakába nyúlt. Kora reggel a csónakon elindulunk, hogy megnézzük a gép roncsait, A dagály magasan a szikla oldalára vetette a

gépet. A motort és a műszereket talán még meg lehet menteni, de a gép törzsét és szárnyait már nem. A közeli halászfaluban bérelünk egy nagyobb motorost és fölfogadunk két embert. Így sikerül a megmaradt részeket a hajóállomásra beszállítanunk. Addig is, amíg Bishoptól megjöhet az értesítés, Brown vendégül hív meg. Hálásan fogadom el, mert a faluban legjobb esetben néhány kínaival egy szobában kaphatnék szállást.

Mr. Brown tősgyökeres indián-vendégszeretettel fogad házába. Felzaklatott lelkiállapotomra kitűnő hatással van a környezet és az a végtelenül higgadt nyugalom, ahogy Brown megítéli a helyzetet. Neki még nem voltak az életben problémái, ő csak egy valamit ismer, amitől ösztönszerűen félni kell: az életveszélyt. Egy kő nem zörren, egy ág nem recsen a lépése alatt, amíg együtt megyünk vissza alkonyatkor a házába. Közeli zajra óvatosan felfigyel. Állandóan résen van minden lehető támadás elhárítására. Pedig az ő életében már nem voltak harcok a hódító idegekkel és vadállatokkal sem lehetett sok dolga, őseitől örökölt ösztön ez.

Amikor közlöm vele észrevételemet, mosolyogva vallja be, hogy ő is ilyenféleképpen figyelt engem. Rokonvonásokat keresett kettőnk viselkedése közt. A magyar fajt, hiányos olvasmányai alapján, még ma is nomád népnek gondolta. Ahogy az indián él a bevándorolt fehér népek közt Amerikában, úgy képzelte a magyarokat az osztrák uralom alatt. Egy régi angol

kiadású lexikonból néprajzi térképet szed elő, ahol a régi monarchia csak „Austria” néven van feltüntetve. Elég nehéz helyzetben vagyok, hogy hézagos ismereteit kibővítssem, de nem is nagyon ambicionálok. Más helyeken kellene elkezdni ezt a munkát.

Akad elég látni és megfigyelnivalóm az ezüstróka-farmon. Nagyon érdekes a tenyészállatok nevelése. A gyönyörű példányok gondozása sok vesződséggel jár és komoly szakértelmet kíván.

Rézbőrű cigányok közt

Az indián törzs, amelyből Brown kivált, hogy a nomád életet üzleti pályával cserélje fel, a közeli hegyekben tanyázik. Házigazdám megígérte, hogy elvisz rézbőrű testvérei közé. Nagy érdeklődéssel várom a kirándulást.

A törzs eredetileg a Rocky-hegységből, dél felől vándorolt ide, hogy minél távolabb legyen a rettegett fehéréktől. Kisigényű nép, megél a prémvadászattól. Kereskedő-karavánok szedik össze a bőröket, nagyobb-részt csere-alapon. Az ellenérték ruházat, liszt, cukor, só és puska. Jellemző, hogy néhánydolláros puskáért akkora magasságban kell fölrakni a prémeket, amilyen hosszú a puska. Egyéb üzleteknél is ennek megfelelő a tarifa.

Néhány órai gyaloglás után elérünk a patak partján táborozó indiánokhoz. Az első benyomás nagyon ismerős: felidézi emlékemben az otthoni vályogvető cigányok tanyáját. Igaz, hogy ezek itt földkunyhók he-

lyett sátrakban és néhány loghouse-ban laknak. A régi leírásokból ismert tolldíszek és sallangos ruhák maradványai már csak a sátrakban felakasztva láthatók. Néhány ráncosképű vén indián testén még látszik a színes tetoválás.

A legendás idők utolsó csökevénye és egyben a törzs büszkesége az úgynevezett „totem pool”. Hatalmas fenyőfatörzsből készült emlékoszlop ez, melyen indián rovásjelekkel kifaragva és bámulatosan kiszínezve a törzs története látható. A csodaszép festőanyagot a modern festékgyártási technika még nem volt képes kitermelni. A piros, zöld, kék színek száz évnél hosszabb időt is kiállnak, semmit sem veszítve élénkségükből.

Az emlékoszlopon minden törzsfőnöknek, érdeme szerint, bizonyos nagyságú hely jut. Mr. Brown büszkén mutatja az atyja emlékét őrző feliratot. Az utódjára vonatkozó feliratokat levakarták a póznáról, mert érdemtelené vált azzal, hogy eladta a törzs régi tanyahelyét a kanadai kormánynak. Az így szerzett pénzből került Brown és néhány társa angol egyetemekre.

Szomorú benyomásokkal hagyom el az indián-tanyát. Brown is észreveszi lehangoltságomat. Nem tagadom: gyermekkori olvasmányaim után egészen mást vártam. Száguldó lovasokat, mesterlövészeket, nyilazó gyermekeket. E helyett néhány silány gebe legelget a sátrak körül. Egy indián asszony épp szembejön velünk az úton. Rokkant, girhes lovon, rongyokból tá-

kolt nyergen ül féloldalvást és a lő oldalához kötött két csúszófán, teknőszerű faalkotmányban cipeli sápadt, betegesnek látszó csecsemőjét.

— Most már látja, miért vagyok boldogtalan egész életemre! — töri meg a csendet Brown. — A fehérek nem fogadnak be maguk közé, idejönöm pedig fáj.

Nem tudok mit mondani vigasztalására. Szótlanul lépkedünk a hegyi ösvényen vissza a ház felé.

Egy hetet töltöttem Brown-nál, úgy számítottam, hogy ennyi idő alatt hír érkezhethet Bishoptól. Csakugyan, mikor csónakon elmentünk Fort Essingtonba, a postán már várt rám pénz és távirati utasítás, hogy a gép roncsait szállítsam Seattle-be. Érzékenyen búcsúztam el indián barátomtól, aki néhány kilométerre követte csónakjával a part mentén nagyon óvatosan haladó hajót.

Öt napig tartott az út Seattle-be. Bishop várt az állomáson. Elmondta, hogy Martin jobban van, de még hónapokig kell kórházban maradnia. Lábsont-törése igen súlyos. Bishop viszont anyagi bajokkal küszködött. Minden vagyona a gép volt és már alig várta érkezésemet, hogy a megmaradt részek eladásából pénzhez jusson. Néhány nap alatt túl is adott mindenben de csak épp annyi pénze maradt, amennyiből az Angliába való hazautazás futotta. Így persze nekem semmi sem jutott, de megígérte, hogy elhelyez egy torontói barátja üzeménél és addig is fedezi költségei-

met. Tekintve, hogy megállapodásunk szerint semmi sem járt volna, ezt az ajánlatát hálásan fogadtam.

Együtt utaztunk vissza egy Colonist-kocsin Kanadán keresztül Torontóba. Itt újabb kellemetlen meglepetés fogadott. Bishop barátja már nem volt ott, visszaköltözött Angliába. Ismét megoldhatatlannak látszó problémák előtt állottam. Egyedül a milliós város forgatagában, pénz és tervek nélkül.

Vissza a repüléshez

Kis híján fél éve élek már ebben a furcsa kanadai városban, melynek külső képe amerikai, de a szelleme angol. Az angol nagytőke és Közép-Európa minden fajtájú bevándoroltjainak erős fizikuma csodát művelt itt, a prosperitás jelszava alatt. Új metropolis bontakozik ki szédületes gyorsasággal. Toronto és Montreal, a két vezető kanadai város küzd a kereskedelmi és ipari hegemoniáért. Javában épült a híres wellandi csatorna. Ha kész lesz, a tengeri hajók a St. Lawrence folyón és az Ontario-tavon egészen Torontóig fognak közlekedni. Ezáltal Montreal kikapcsolódna a tengeri forgalomból és szerepét Toronto venné át.

A harmadik nehéz évet töltöm az amerikai kontinensen. Az utóbbi néhány hónap engem is optimistává tett. A véletlen összehozott Willy-vel, két év előtti osztrák barátommal. Vele és még két osztrák vegyész-mérnökkel társulva, egy vegykísérleti állomást alapítottunk. Végre tisztességes körülmények közé kerültem és szinte nyom nélkül eltűntek emlékezetemből a régi nélkülözések. Közös lakást tartottunk a város ke-

leti részen, az Ontario-tó partján, Az apartement-ház kertjét már a tengernyi tó vize mossa. Bőven vannak barátaink is, akik a mi lakásunkat használják fürdőháznak, így víg élet folyik a „k. u. k. klubban”, ahogy a tanyánkat elkereszteltük.

Közben félszemmel az aviatikával kacérkodom. Lindbergh repülése, a világgraszoló nagy esemény, itt is megtette hatását. Az Egyesült Államok mintájára Kanada is teljes erővel berendezkedett a repülésre. Torontóban több repülőtér épült, aero-klubok alakultak és hatalmas tömegek látogatták a repülőtereket.

Természetesen mi is érdeklődtünk a fejlemények iránt, de nem sejtettem, hogy egy közös kirándulásunk az egyik repülőtérre egész életemre döntő kihatással lesz.

A pilótaiskola parancsnoka jó ismerőse volt a társaságunkban lévő angol barátunknak. Beszélgetés közben kiderült, hogy Bishop ezredest is közelről ismeri. Nagyon érdekelte seattle-i kalandos repülésünk története, töviről-hegyire el kellett beszélnem az egészet.

Ez a rövid beszélgetés megérlelte bennem azt a gondolatot, hogy aviatikai téren próbálok véglegesen elhelyezkedni. A repülőiskola parancsnoka rózsás színekben festette elém a lehetőségeket. Hogy kedvemet fokozza, mindjárt meghívott egy sétarepülésre és a levegőben egy darabon át is adta a kormányt. Amikor leszállunk, kiugrik a gépből és legnagyobb meglepetésemre odaszól nekem;

— Tessék egy kis kirándulásra menni, ha van kedve — azzal már szalad is be az irodába.

Vegyes érzelmekkel maradtam a gépben. Az ajánlat visszautasításával nem adhatok magamról szegénységi bizonyítványt. Viszont utoljára hat éve vezettem gépet Berlinben és annak szomorú emlékeit még az idegeimben érzem.

Amint tűnődöm, odalép a géphez angol barátom és megszólít:

— Gratulálok, ez nagy dolog, hogy mindjárt repülni engedik.

Erre a szóra fölocsúdok és összeszedem magam. Egyszerre visszatért az önbizalmam. Búcsút intek és gyors elhatározással gázt adok a motornak. Tudom jól, hogy mit kockáztatok. Ha ez a repülés nem sikerül, a terveimnek befellegzett, arról nem is szólva, hogy a nyakamat törhetem. Minden figyelmemet, tudásomat és ösztönömet a vezetésre koncentrálok és a szorongó érzések egykettőre elpárolognak. Az első próba nagyszerűen sikerült.

Sima leszállás után elkezdek tárgyalni a parancsnokkal, hogyan tudnék alkalmazáshoz jutni. Első föltétel, hogy meg kell szereznem a kanadai pilótaigazolványt. Ezt viszont kétszáz óra egyedül-repülés után adják meg. Azonban ötven óra után már szabad a saját repülőtéren utasokat vinni sétarepülésre, továbbá postát vagy árut szállítani a rendes forgalomban. Az egész délibábosnak látszik, mert a föltételek teljesítése kerek négyezer dollárba kerül.

— No, majd keresünk valami megoldást — mondja a parancsnok, látva, hogy lehorgasztom az orrom. — Úgy látom, magának az aviatikában van a helye.

Másnapra találkozót beszélünk meg, ő addig gondolkodik, hogyan lehetne áthidalni az anyagi nehézségeket. Csakugyan igen nagy jóindulatot tanúsított a maga részéről, de erre szükség is volt. Szerencsére Kanadában fénykorát élte a részletfizetéses üzlet. A repülőszakmában ugyan kissé szokatlan, de jobb megoldás híján ehhez folyamodtunk. Az első 50 óra repülésért 1500 dollárt kell fizetnem havi százdolláros részletekben. Ha ezt elvégeztem és már mint pilótát alkalmazhatnak, óránként öt dollár fizetést kapok. Vagyis háromszáz órát kell repülnöm, hogy a tandíj összege megtérüljön.

Minden szabad időmet a repülőtéren töltöm. Kiképzésem gyors ütemben halad előre. Egy hónap alatt elvégeztem az előírt iskolarepüléseket és le is vizsgáztam, úgy, hogy helyi repülésekre és posta- meg csomagszállításra megkaptam a pilótaengedélyt. Ez azonban még nagyon sovány kereset lett volna. Ezért az irodában is megtartottam a helyemet és a repülőtéren csak délutánonként teljesítettem szolgálatot.

Justice for Hungary

A Lindbergh-láz bennünket is elfogott. Az óceánrepülésről először Király Kornéllal beszélgettem Vancouverben, a Csendes-óceán partján egy gyönyörű nyári éjszakán. De már a gondolattól megtorpantunk. Hogyan kezdhethénk ilyen óriási vállalkozáshoz?

Később Torontóban egy kis magyar kocsmában, ahová barátaimmal el szoktunk járni, csak úgy találmra fölvettem a tervet. Kíváncsi voltam, milyen hatást vált ki a jelenlevőkből. Családias hangulat volt ott, egy-egy témához szinte az egész vendéglő hozzászólt. Aznap este alaposan megvitattuk a magyar óceánrepülés lehetőségeit. A terv megragadta az egyszerű emberek képzeletét. Szegény napszámosok, gyári munkások már készek is lettek volna néhány dollár áldozatra. Kanadában azonban a magyar bevándorlók elszórtan és szervezetlenül élnek. Tervem megvalósítására csak az Egyesült Államokban láttam lehetőséget.

Tisztában voltam vele, hogy minden az anyagias-

kon múlik. Arra gondoltam: közel egymillió magyar él az amerikai kontinensen. Ha mindenki csak néhány centet ad, már együtt van a szükséges pénz. De a dolog nem olyan egyszerű. Az amerikai magyarság hazafias érzését annyiszor kihasználták, annyi szélhámos élt vissza a jóérzésű, naiv honfitársak áldozatkészségével! Föltétlenül számolnom kellett azzal, hogy engem is gyanú fog érni, az emberek azt hiszik majd, hogy újabb megvágásról van szó.

Százezer dollárok úsztak el az utolsó, tíz év alatt kórházakra, menhelyekre, szobrokra összegyűlt pénzekből és a cél sohasem valósult meg. Az Egyesült Államok és Kanada területén több mint nyolcvan magyar újság jelenik meg. Négyszáz körül van az egyházak száma. Az ezrével burjánzó társadalmi és politikai egyletek is mind félve öröködnék, hogy a körükbe tartozók csak az ő céljaikra áldozzanak. Még az egyvallású egyházak között is nagyok az ellentétek. Számot kell vetni minden nemzeti érdeket szolgáló akciónál a legerősebb ellenállással: a szabadon folyó kommunista izgatással. Különösen a revíziós mozgalom vörös posztó a baloldali vezetők szemében, mert tudják, hogy ez az az eszme, amiért a magyar tömegek még lelkesedni tudnak.

Hetekig csak magamban érlelem a terveket. Nincs senki, akivel bizalmasan beszélhetnék, aztán meg félek, hogy szélhámosnak vagy képzelődőnek tartanának. A helybeli magyar kolónia nem is alkalmas arra, hogy ilyen nagyhorderejű ügyet elindítson. Molnár windsori

tiszteletes úrral megfogalmazunk ugyan egy korlevelet, majd hogy szétküldjük a nagyobb egyesületeknek. Dehát ki fogja két ismeretlen fantasztának Kanada egyik sarkából érkező felhívását komolyan venni, kivált, ha pénzről van szó. Meggyőződésem, hogy ismert nevek kellenek s egy nagyobb újság kell erkölcsi hátternek, így terelődik figyelmem a Detroiti Magyar Hírlapra és a közeli Toledóban lakó Eördögh Elemér pápai prelátusra, aki az amerikai magyarok országos szövetségének is vezető egyénisége. Hosszas unszólásra Molnár tiszteletes rászánja magát, hogy átmenjünk Windsorból Detroitba (a két város annyira van egymástól, mint Pest Budától, de köztük húzódik a kanada-amerikai határ) és fölkeressük együtt Prattinger Ferencet, a lap szerkesztőjét. Reménykedem, hogy az ő révén megnyerhetjük Eördögh prelátust.

Prattinger lelkes magyar tanárember. Talán éppen könnyű lelkesedése juttatta a katedráról az amerikai magyar újságíró rögzös pályájára, összeülünk vele és amerikai újságíró-szemmel mérlegeljük, milyen propagandahatása lenne a repülésnek a magyar revízió szempontjából. Kétségtelen, hogy az egész amerikai sajtó foglalkozna a vállalkozással, akár sikerül, akár nem. Megállapodunk abban, hogy Prattinger tájékoztatni fogja Eördögh prelátust. Ennek a megbeszélésnek eredményétől teszi függővé a továbbiakat. Kissé lehangoltan távozom. Az az érzésem, hogy az első lépés nem sikerült. Más eszközökhöz kell nyúlnom, valamit föl kell mutatnom, hogy támogatókat találjak.

Ez a gondolat vezet az „Air Travel News” aviati-
kai szaklap szerkesztőségébe. Itt is az első lépés a ne-
héz: bejutni a szerkesztőhöz. De mikor bejelentem,
hogy óceánrepülésről van szó, megnyílnak az ajtók.
Minden angol tudományomat előveszem, hogy elő tud-
jam adni tervemet.

— Szenzációs anyag egy cikkhez, — mondja a
szerkesztő — kitűnő téma: az aviatika a békeszerződés-
sek revíziójának szolgálatában!

Különféle gombokat nyomkod az asztalán. A be-
siető alkalmazottaknak utasításokat ad a cikk meg-
írására. Velem kötelezvényt írat alá, hogy amíg az Ő
lapjukban a cikk meg nem jelent, másnak nem adok
felvilágosítást. Küldöncök rohannak a városi könyv-
tárba, magyar vonatkozású könyvekért, térképekért.
Telefonálok Prattingernek, ő bőven szolgáltat revíziós
propagandaanyagot. Néhány nap múlva kint van a
lap, amely háromoldalas cikkben, nagy revíziós tér-
képpel illusztrálva, tárgyalja a trianoni békét.

Most már könnyű az út Eördögh prelátushoz.
Senkisem vitathatja el, hogy tervemnek van pro-
pagandaértéke.

Eördögh Elemér parókiáján elfelejti az ember,
hogy Amerikában van. A vasráccsal elkerített két-
tornyú templom körül a parókia és a magyar apáca-
rend épületei, — az egész beillene egy kisebbfajta ma-
gyar püspöki székhelynek. Mikor beállítunk, épp va-
sárnap délutáni litániáról jönnek a hívek. Ködmönös

férfiak, kendős asszonyok: furcsa, de szívet melegítő kép itt az idegenben. Talán ez az egyedüli hely erre felé, ahol otthoni életét éli a magyar falu.

A prelátus mintaképe a magyar úrnak és főpapnak. Amilyen jó és megértő pásztor a híveinek, amilyen kitűnő hitszónok a templomban, olyan vendégszerető, finom házigazda otthonában. Kissé meghökken tervünk hallatára. De mert magyar ügyről van szó, vállalja a reá háramló nehéz feladatot. Azonnal utazik Clevelandba és New Yorkba, hogy vezető lapokkal és egyletekkel megbeszélje a tervet.

Magam visszamentem Windsorba. Éjszakánként az óceánrepülésen járt az eszem, míg ki nem aludtak a detroiti fények. Ködös szürkeségben vész el a varázsos, mesebeli látvány. Itt a reggel, lassanként megindul a hétköznapi élet. Villamosra várakozó munkások, tejeskocsik, söprőgép ... Minden mily bántóan prózai! És mégis érzem, hogy életemnek új fejezete kezdődik, új céllal, új elszánással. „Justice for Hungary”, „Magyar Feltámadás” — így keresztelelem el magamban a repülőgépet. Át fog repülni az óceánon és az egész világ fölfigyel majd fájdalmunkra!

Hajsza pénz után

Izgalmas várakozásban telik el néhány nap. Tudom, hogy tervem most áll vagy bukik. A véletlen kedvezett. New Yorkban tartózkodott ugyanis épp ekkoriban Lord Rothermere. Eördögh prelátus vele is megismertette a tervet. A lord helyeslése eldöntötte a magyar óceánrepülés ügyét. Ügyünk oly erős erkölcsi támaszt kapott, amely már eleve leszerelt minden kételyt, gáncsoskodást.

— Kitűnőnek tartom a tervet a magyar revízió gondolatának terjesztésére. Nevezzék a gépet Justice for Hungary-nek. Tízezer dollár díjat tűzök ki a pilótának, aki a repülést sikerrel végrehajtja.

A lord szavai messzire elhangzottak. Az egész világ sajtója tárgyalta kijelentését.

Eördögh prelátus visszaérkezése után megindul a lázas munka az anyagiak előteremtésére. Én közben gyárakkal tárgyalok megfelelő gép beszerzéséről. Kitűnő szakemberek tanácsára megállapodunk abban,

hogy egy Lockheed-gyártmányú, Sirius-típusú gépet vásárolunk.

Az ügy jól indul, de még messze van a megvalósulástól. Költségvetésem harmincezer dollárt mutat. Igen nagy összeg, nem lesz könnyű előteremteni, mert a munkaviszonyok állandóan romlanak és máris nagyon sok ember van munka nélkül. Az elinduláshoz Eördögh prelátus, Fodor Gyula, a Detroiti Magyar Hirlap tulajdonosa és Bolla Gábor bankár kezességére veszünk fel ezer dollárt. Ennek lefizetése ellenében a gyár elkezd a gép építését. A nyomtatványok árát és az irodaköltséget Fodor Gyula előlegezi.

A szükséges pénz előteremtésére, több megbeszélés után, Prattinger tervét fogadtuk el. E szerint országos bizottságot szervezünk és harmincezer darab egydolláros levelezőlapot bocsátunk ki. A lapok vásárlói ezeken a lapokon az óceánjáró géppel majd üzenetet küldhetnek óhazái ismerőseiknek és hozzátartozóiknak.

Az ötlet igen ügyesnek látszott és egész Amerikában nagy érdeklődést váltott ki. Igen sok jelentkező akadt, aki vállalta távolabb eső helyeken a lapok árusítását. Mindjárt kezdetben aggódtunk, hogy a lapok elfognak ugyan, de az eladásból befolyt összegeket nem tudjuk majd behajtani. Sajnos, úgy is lett. Néhány hét alatt húszezer lapot küldtünk szét megrendelésre. Könyveink szerint remekül álltunk, a pénztár azonban üres volt.

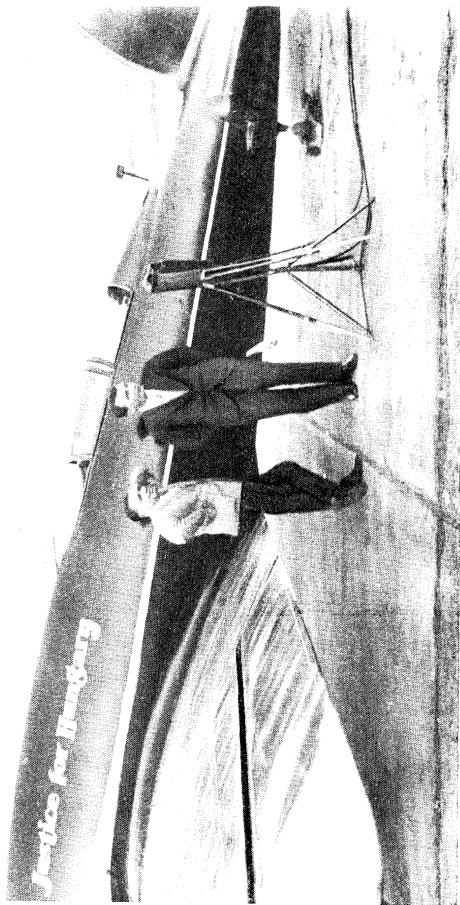
Új módszerekkel kellett próbálkoznunk. Így elhátároztuk, hogy propagandakörutat szervezünk. A

detroiti gyár, ahol a gépet rendeltük, erre a célra kölcsöngépet ajánlott fel. Négy egymásutáni vasárnapon elrepültünk a nagyobb magyar telepekre.

Első utunk Clevelandbe, „Amerika Debrecenje”-be vezetett. Jóllehet az utazáson Eördögh prelátus mellett a reformátusok főképviselője, Újlaky tiszteletes is résztvett, az eredmény gyöngé volt. Ha fizetni kellett volna az út költségeit, egész bizonyosan ráfizettünk volna. Lehangothságunkban azzal próbáltunk vigasztalódni, hogy talán hiányos volt az előkészítés és a szándékosan kiélezett vallási ellentétek is befolyásoltak az eredményt.

Chicagói utunk már sikeresebb volt. Drozdy Győző lelkesítő tevékenységének megvolt a hatása. Több ezer főnyi magyar tömeg várta érkezésünket a repülőtéren. Több kilométer hosszú autómenettel vonultunk a chicagói Magyar Házba, ahol a banketten Eördögh prelátus ismertette az óceánrepülés tervét és célját. Ezer dollár körüli összeg gyűlt egybe, ami ugyan még mindig kevesebb volt, mint amit vártunk, de mégis az első lényeges eredmény. Remélni mertük, hogy ezután a newyorki látogatás már jelentős mértékben előbbre viszi ügyünket.

Detroittól New Yorkig amerikai viszonylatban is jelentős a távolság: ezernégyszáz kilométer. A sportember izgalomával indultam a nagy útra. Nem volt magyar pilóta, magamat is beleértve, aki egyhuzamban ekkora repülőutat tett volna meg addig. Azután nagy



Indulás előtt a newyorki repülőtéren

élményt ígért, hogy megláthatom, mégpedig levegőből, New Yorkot, ahol még idáig nem voltam. A nyolcórás utat Eördögh prelátus és Prattinger szerkesztő bámulatos nyugalommal végigaludták. Baj nélkül értünk célhoz, de a fenségesnek remélt látványban nem gyönyörködhettem. A várost sűrű füstfelhő borította, úgyhogy a repülőteret is alig találtuk meg.

Mindennek tetejébe még kellemetlen meglepetésben is volt részünk az érkezéskor. A magyar kommunisták csoportja ellentüntetést rendezett a repülőtéren. Véres verekedés támadt, amiben a kommunista párt húzta a rövidebbet. Mikor ugyanis repülőgépünket kődarab érte, ebben a repülőtér személyzete aviatikai sérelmet látott és beleavatkozott a verekedésbe. Közben a rendőri készség is kivonult, mire gumibotok kopogása és az Internacionálé hangjai mellett a kommunisták visszavonultak. Nem teljes létszámban, mert néhányan bevart fejjel és vérző orral a helyszínen maradtak.

A bankett gyönyörű és felemelő volt, az anyagi eredmény azonban nulla. Következő napra Bethlehem és Bridgeport, a két nagy magyar telep meglátogatását tűztük ki. Erre az útra hozzánk szegődött egy magyar származású, amerikai férjnél levő hölgy, akinek vagyonáról és sportrajongásáról a newyorki beavatottak körében legendák keringtek. Titkos reményeim támadtak, hogy a gazdag hölgyben végre megtaláltuk a mentőangyalt. A kora reggeli induláshoz hatalmas autót hozta a repülőtérre leendő mecénásunkat. Alig-

hogy elindultunk, valahol az Alleghany-hegyek festői vidéke felett, a kormánynál ülve kapom az örvendetes hírt:

— Önagysága egyelőre ezer dollárt ajánlott fel a gépre — jelenti nagy örömmel Eördögh prelátus.

A bethlehemi magyarok fokozott érdeklődéssel vártak, mert a newyorki verekedés híre már ide is eljutott. Nemcsak magyarok, hanem amerikaiak is nagy tömegben gyűltek össze a repülőtéren. Az érdeklődés gyújtópontjába az új mecénás került, aki kilátásba helyezte, hogy New Yorkba való visszatérésünk után számot vet bankbetétjeivel s ha minden úgy van, ahogy ő gondolja, kifizeti a gépet.

Bridgeportba, mivel a meteorológiai állomás vihart jelzett, nem mehettünk. Így másnap izgatott reménykedéssel New Yorkba repültünk vissza. A kiállított ezerdolláros csekket Prattinger már egy bethlehemi bankban be akarta váltani, de az nem fogadta el. A newyorki bank, amelyre a csekk ki volt állítva, ugyancsak elutasító álláspontra helyezkedett. Megtudtuk később, hogy a férj különféle okokból zároltatta felesége bankbetétjeit.

Csüggedt lelkiállapotban tértünk vissza Detroitba. Utolsó kísérletként sürgönyöztünk Lord Rothermere-nak, hogy a kitűzött díjat bocsássa rendelkezésre a gép beszerzéséhez. De ezzel is elkéstünk, mert kitűnt, hogy a magyar Aero Szövetségnél a Lord már kötelezettségeket vállalt. Így most már csak szerencsés véletlenül

bízva utaztam el St. Louisba, ahol a repülőgépgyár ki képzőtelepe van. A gyárral ugyanis abban állapodtunk meg, hogy kiképeznek a Lockheed gépek repülésében és a tengeri navigációban.

Mi is az a navigáció?

Amikor ezt a kérdést fölteszem, hogy az olvasó tájékoztatására a következőkben vázlatosan megfeleljek rá, akaratlanul egy kis jelenetre kell gondolnom, amely közvetlenül az óceánrepülés után való napokban esett meg velem. Egyik dunaparti étterembe mentem vacsorázni. Amint már akkoriban megszokhattam, belépéskor asztalról-asztalra kísért a suttogás: itt az óceánrepülő!

Leültem egy asztalhoz. Ahogy az étlapot nézegettem, megüti a fületem a szomszédban halkán folytatott társalgás. Egy hölgy beszélgetett a társaságban levő úrral. Azt mondja a hölgy:

— Ugyan már, ne beszéljen, ő nem is repülő, hanem csak aligátor.

Az úr: — Micsoda? Talán navigátor?

A hölgy: — Ja persze, navigátor. De ha maga ilyen bölcs és mindent tud, mondja meg, mit csinál a navigátor a repülőgépen?

Az úr (hosszabb gondolkodás után): — Hát csak úgy izél...

A navigátor a régi k. u. k. világban még „Beobachter” -nek hívták, nálunk magyaroknál megfigyelőnek. A háborús időkből származik az az adoma, hogy egy repülőszázad parancsnoka így fogadta a nála jelentkező, újonnan bevonult tisztet:

— Bist du ein Pilot oder sind Sie ein Beobachter ?

Ez a két kis eset eléggé jellemző arra, hogy általában milyen vélemények vannak elterjedve a navigátor szerepéről. Még egészen a közelmúltig aviatikus körökben is csak a pilótát ismerték el tényleges repülőnek; minden más tevékenységet csak az aviatika salangjának tartottak.

A régi időkben, amikor néhány száz kilométer repülés már nagy szó volt s azt is rendszerint ismert terep fölött, jó látási viszonyok mellett végezték, csakugyan nem is volt szükség navigátorra. Elegendő volt, ha a pilóta tudott térképet olvasni és pontról-pontra követni: tudta a kijelölt útvonalat. De akkor még nem is voltak különleges műszerek, nem volt rádióirányítás és arra szolgáló földi berendezés. Így hát a navigátornak sem volt gyakorlati szerepe a gépen, hacsak nem ő végezte a pilóta helyett a térképolvasást.

A háború alatt kiképzett pilóták közül sokan, akik nem vettek részt az aviatika későbbi fejlődésében, szentül meg voltak győződve, hogy sem műszerekre, sem földi irányításra nincs szükség. Abban a hitben éhék, hogy a pilótát az Úristen különleges érzékelő-

szervekkel látta el. Vannak, akik még ma is azt vitatják, hogy lehet műszer nélkül, „vakon” repülni s hogy a jó pilóta mindig eltalál rendeltetési helyére, akár csak a vándor gólya. Sokan fizettek ezért a felfogásukért az életükkel. A szerencsésebbek, akik nem zuhantak le, csak eltévedtek, hosszú évekre a gúny és csipkelődés céltáblái lettek repülőköroekben. Emlékszem a szegedi időkből egy nevezetes repülésre. Szegedről Siófokra indult egy pilóta és ötórái kalandozás után kényszerleszállással ért földet — Nagykikindán.

Ma már kis híján húsz esztendő pilótamúltra tekinthetek vissza. Gyakorlati tapasztalataim alapján leszögezhetem a meggyőződésemet: az a pilóta, aki jobban bízik érzékeiben és ösztöneiben, mint a műszereiben, aki nem ismeri elméletben és gyakorlatban a korszerű navigáció alapelveit és módszereit, az örök életére repülő-analfabéta marad.

A legkezdetlegesebb navigációs módszer, amihez minden pilótának értenie kell, az iránytű utáni repülés. Ez megteszi rövidebb, szárazföld feletti úton, amikor a pilóta térképe után helyesbítheti a kitűzött iránytól való eltérést. Sűrű felhőzetben vagy tenger felett azonban erre nincs mód. Rövid távolságon még ilyen esetekben is boldogul a gyakorlott repülő, mert a szél legfeljebb néhány kilométerre téríti el céljától. Egész más a helyzet, amikor, mint a mi esetünkben, egésznapos útról van szó, s ha hozzá még tizennégytizenöt órát víz felett keli repülni. Ilyen útvonalon a leggyakorlottabb s a legkitűnőbb szervezetű pilóta sem

tudja megtartani az irányt. Többezer kilométeres útnál erős oldalszél által okozott eltolódás már ezer kilométert is kitehet, ami azt jelenti, hogy a gép a La Manche-csatorna helyett az Északi Jeges-tenger partjain ér földet, ha ugyan egyáltalán földet ér. Műszer hiányában és testi fáradtságtól vagy ami ezzel egyértelmű, a figyelem ellankadásából eredő hiba a távolsággal hatványozott arányban mutatkozik meg.

Mindezekből következik, hogy oly nagyarányú repülővállalkozásnál, amilyen a mi óceánrepülésünk, föltétlen szükség van rá, hogy a gép helyzetét időnként megállapíthassuk és az útiránytól való eltéréseket helyesbíteni tudjuk. Más szóval: föltétlenül szükség van navigációra.

Óceánrepülés — papíron

Miután önmagamban tisztáztam az alapelveket, hozzá kellett látnom az óceánrepülés navigációs előkészítéséhez. Tudtam jól, hogy nagy feladat, amit vállalok és tudtam azt is, hogy navigációs tudásom és gyakorlatom megközelítőleg sem elég alapos ahhoz, hogy feladatomat sikerrel oldjam meg. Rendszeres munkával kell tehát megszereznem a szükséges előképzettséget.

Még jobban meggyőztek ebben a felfogásomban azok a repülőesemények, amelyek úgyszólván a szemünk láttára zajlottak le. Előttünk egyedül Lindberghnek sikerült átrepülnie az óceánt s leszállnia a tervbe vett ponton úgy, hogy csak iránytű után repült. De maga Lindbergh is elismerte, hogy a szerencsés véletlenek egész láncolatának köszönhetette sikerét. Kitűnő időjárásban, nagyszerű látási viszonyok közt repült, pontosan az útirányban fúvó hátszelet kapott és több olyan hajót fel tudott ismerni az óceánon, amelynek helyzetét ismerte. Elődeim közül a többiek kevés-

sebb szerencsével jártak. A német Kohl gépe a 3000 kilométeres tengeri úton 2000 kilométert tért el céljától. Nungesser és Coli a tengerbe veszttek. Byrd admirális Párizs helyett a délfrencia tengerpart közelében a vízbe szállt le. Willy Post London helyett Észak-Skótságban, a dán Hillig Dánia helyett Spanyolországban ért szárazföldet. Bőségesen elegendő példa volt hát előttünk, ami azt bizonyította, hogy csak a legpontosabb navigációval oldhatjuk meg feladatunkat.

Az aviatika a navigáció tudományát a tengerészettől vette át. Az elv ugyanaz, csak a műszereket és az eljárást kellett a sokkal gyorsabban mozgó repülőgép céljaira átalakítani és egyszerűsíteni. A tengeri hajó navigátora alig mozgó hajón, kényelmes kabinban, asztalokra kiterített térképeken végezheti munkáját. A 250 km-es sebességgel száguldó repülőgépen egy szűk ülésben gubbaszkodva térdre fektetett kis táblán kell minden számítást elvégezni. Igaz viszont, hogy repülőgépen nincs szükség oly pontos helymegállapításokra, mint a hajón, tekintve, hogy egy óceánra«pülésaiél 50—100 kilométeres eltérés alig számít.

A mi előkészületeink idejében a repülő-navigáció még csecsemőkorát élte. Egyik amerikai műszergyárban akkortájt készült el a különleges szeksztáns, amelylyel a labilis repülőgépről megközelítőleg pontos méréseket lehetett végezni a Napról és a csillagokról. A műszer látcsövében elhelyezett vízszintező buborék segítségével a gép magasságától függetlenül le lehetett mérni az égitestek szögét.

A tengeri repülés egyik amerikai szakértője, Weems kapitány, a műszerhez a világ különféle tájaira érvényes táblázatokot készített, az év minden napjára és órájára kiválasztva azt a két csillagot, amely leginkább megfelelt a célnak. Így sikerült kiküszöbölni az egyébként eléggé hosszadalmas mértani és számtani műveletet, ami miatt a szeksztánsnak repülőgépen való használata lehetetlen lett volna.

A felszereléshez tartozott még egy pontos térkép, amelynek földrajzi szélességi és hosszúsági hálózatára be kellett rajzolni a tervezett útvonalat. Szükség volt még persze egy jó kronométerre is, mert egy percnyi időbeli eltérés 60 tengeri mérföld hibát eredményezhet.

Meg kell jegyezmem, hogy az egész rendszer még csak az első kísérleteknél tartott, gyakorlati tapasztalatokkal alig rendelkezünk. Mi voltunk az elsők, akik e rendszert komoly feladat megoldására igénybe vettük, így érthető, hogy mind a katonai, mind a polgári repülés szakértői vállalkozásunkat élénk figyelemmel kísérték. Ennek köszönhattük, hogy az amerikai szakemberek mindenben rendelkezésünkre álltak és felbecsülhetetlen értékű tanácsokkal és tapasztalati adatokkal láttak el bennünket. Bizonyos büszkeséggel állapítom meg, hogy a mi utunkon szerzett tapasztalatok azóta közkinccsé váltak. Ma már valamennyi nagy állam tengerészeti repülői, a tavaly megindult tengerentúli rendszeres légiforgalomban is, ezt a módszert használják.

Igaz, hogy ma fontosabb szerepe van a rádióírá-

nyitásnak. De 1930-ban mi nem is gondoltunk rá, hogy gépünket rádióval fogjuk felszerelni. Nem pedig elsősorban a pénztelenség miatt. De meg azért sem, mert a szakkörök a rádiót még nem tartották ilyen feladatra eléggé érettnek. Csak azután, hogy óceánrepülésünk időpontját egy évvel elhalasztottuk, szántuk rá magunkat rádió beszerzésére. De erről majd később.

1930-ban tehát teljesen a csillagászati navigációra alapítottuk terveinket. A fentebb említett felszereléssel vonultam be a St. Louis-i „Air College”-be, ahol Geppert mester szakértői irányítása mellett először is pontos útvonalunkat rajzoltam rá a térképre. Ennek is megvan a maga csínja-binja.

Tudni kell először is, hogy ha a földgömbön két nagy távolságra fekvő pont között zsinetet feszítünk ki, megkapjuk köztük a legrövidebb útvonalat. Azokat a pontokat, ahol a zsineg a hosszúsági és szélességi köröket metszi, átvisszük egy általánosságban használt Mereator-vetületű térképre. A pontok összekötővonal a térképen egy félkört ír le. A New York és Budapest között így meghatározott legrövidebb útvonal azonban túlságosan északra vitt volna, majdnem az Északi-sarköv határáig. Ez a vidék már teljesen kiesik a hajózási körzetből és időjárási szempontból sem lett volna kedvező. Épp ezért inkább valamivel hosszabb, de délebbre fekvő útvonalat jelöltünk ki, amely Anglia fölött érte el legészakibb pontját, az 52-es északi szélességi körön

Geppert-tel papíron, vagyis elméletben, százszor meg százszor végigrepültük az útvonalat, pontosan megállapítva, hogy a repülés tartama alatt minden egyes órában mely csillagok, milyen irányban és milyen szög alatt állnak majd rendelkezésünkre a bemérési számításokhoz. Úgy terveztük, hogy a déli órákban indulunk el Harbor Grace-ből. Így a délután folyamán a hátunk mögött lenyugvó nap igen jó támpontot ad majd ahhoz, hogy betarthassuk irányunkat. A sötétség beállta után viszont az északi sarkcsillag (a Polaris), a Vega és az Areturus után végzendő mérések mutatják majd legjobban útvonalunkat. Az európai partot már világos reggel érnők el, ami tájékozódás szempontjából igen nagy előny, s még alkonyat előtt elérjük célunkat, Budapestet. (Ezt a menetrendet sikerült is betartanunk.)

Tévedés lenne azonban az elmondottakból azt következtetni, hogy elegendő a szeksztánsal bemérni egy vagy két csillagot és abból megkapjuk a gép földrajzi helyzetét. Nem így áll a dolog. Megbízható tájékozódás céljából az útvonal egyes pontjain, minél gyakoribb időközökben, előre ki kell dolgozni a helyzetet.

Feltételezzük például, hogy greenwichi idő szerint 01 óra 30 perckor helyzetünk 50 fok 10 perc észak és 25 fok 30 perc nyugat. Eléggé bonyolult számításokkal, különböző táblázatokból megállapítjuk, hogy pontosan erről a helyről, pontosan ebben az időben a Polaris (sarkcsillag) magassága $50^{\circ} 20'$, míg az előttünk már lenyugvóban levő Areturus magassága

20° 10'. Legelőször lemérjük a Polariszt és látjuk, hogy ennek magassága 51° 40', az Arcturusé 20° 50'. A méréseket többször megismételjük, hogy kiküszöböljük a mérési hibát. A két mérés máris tájékoztató képet ad a helyzetről: a Polaris szöge nagyobb, mint azt a számítások mutatják, tehát északabbra vagyunk, az Areturus szöge szintén nagyobb, tehát keletebbre kerültünk feltételezett helyzetünktől. A kiszámított és szeksztánszal lemért szögek közötti különbözetből az eltérés méretére is következtethetünk, mégpedig úgy, hogy 1 perc = 1 tengeri mérföld. A Polarisnál a különbözet 80', vagyis 80 mérföld, az Arctusnál 40', azaz 40 mérföld. Ezt a megállapítást most már rögzítjük a térképen és az így adódó helyzetből kiindulva megismételjük az egész eljárást, de esetleg már egy másik csillagot véve alapul. Több ilyen mérés után megközelítő pontossággal határozhatjuk meg a gép helyzetét, ennek megfelelően kell helyesbíteni a repülési irányt és beállítani az iránytűt.

A másik igen fontos navigációs eszköz a rádió. De csak akkor, ha külön erre a célra szolgáló állomások működnek, amilyenek a mi repülésünk idején még nem voltak. Tengerfeletti repülésnél ismeretlen hajókkal való együttműködés egy amatőr rádiósnak, amilyen én voltam, aligha sikerülhet — mondták a szakértők. Épp ezért nem is gondoltunk rádió beszerzésére, annál kevésbé, minthogy tudtuk, hogy súlyával legalább egy órára való üzemanyagunkat is elvonná.

Négyezeröttszáz dollár története

Hogy végeredményben mégis rádióval felszerelve repültünk, annak a következő érdekes története van — és itt egy kissé elébe kell vágnom az események időrendjének.

1930 őszén, amikor a Justice for Hungary repülő-útját kénytelenek voltunk elhalasztani, megjelent az amerikai kormány rendelete, amely szerint az előző évi rossz tapasztalatok miatt több óceánrepülést az USA területéről nem engedélyeznek. Mondanom sem kell, hogy a hír számomra lesújtó volt. Egyenest a detroiti kereskedelmi kamara repülőszakosztályának titkárához mentem, aki már máskor is több ízben segítségemre volt, ha a hatóságoknál elintéznivalóm akadt. Tőle tudtam meg, hogy az egész kérdésben mi a légyügyi minisztérium elvi álláspontja. Csak olyan repüléseket engedélyeznek, amelyek szakszerű felszereléssel és előkészítéssel indulnak, úgyhogy általuk az aviatika, főként pedig a tengerentúli légiforgalom fejlő-

dése szempontjából értékes tapasztalatok várhatók. A kapott felvilágosítás megnyugtatót abban a tekintetben, bogy a kiadott rendelkezés nem merev és teret ad bizonyos esetekben kivételes elbírálásra.

Pillanatig sem kételkedtem a felől, hogy ily körülmények közt az engedélyt „ki fogom jární”. Néhány nap múlva a légügyi minisztérium egyik szobájában szemtől-szembe ültem egy tengerész-ezredessel, aki drótszakállával és a fogai közül lógó pipájával zordon tengeri kalózra emlékeztetett.

Nem sok reménnyel kezdtem el a mondókámat. Igyekeztem meghatóan ecsetelni a repülés hazafias célját, a Justice for Hungary jelentőségét, a sok utánjárást, amíg sikerült a pénzt összehozni. Beszéltem Szalay bácsiról és a többi lelkes magyarról, akik annyi áldozatot hoztak. Most megvan a gép és tessék, e miatt a tilalom miatt majd nem tudunk elindulni.

Az ezredes gyilkos pillantásokat lövelt felém borzas szemöldöke alól, majd, félórai mélységes hallgatás után, megszólalt:

— Nézze, öcsém. Ha maga minden áron propagandát akar csinálni hazájának, menjen fel az Empire State Building felhőkarcoló tetejére. A hátára akaszson egy táblát, írja rá: „Justice for Hungary” és ugorjon le az utcára. Bizonyos vagyok benne, hogy az összes lapok megírják a szenzációt. Ez nem kellemetlenebb, mint a vízbefulladás és lényegesen olcsóbb. Ez a véleményem az ügy propaganda-részéről. Ami pedig a továbbiakat illeti, kénytelen vagyok kijelenteni, ne-

künk nem az a hivatásunk, hogy tengerbe pottyant óceánrepülőket kihorgásszunk. Ez minisztérium, nem pedig halászati vállalat. Ajánlom magam!

A barátságos kiteszékelés nagyon elkésértett. De hamarosan mentőötletem támadt. Eszembe jutott Borah szenátor, aki Amerikában állandóan szószólója volt a revíziónak. Két évvel elöb egy társaságban ismerkedtem meg vele és elbeszélgettünk a magyar ügyről. Búcsúzáskor felajánlotta, hogyha valamire szükségem lenne, szívesen támogat. Bizonyára nem gondolta, hogy ezzel valaha élni fogok, hiszen inkább udvariassági forma volt, amit mondott.

Elég az hozzá, ebben a válságos pillanatban fölkerestem szállodai lakásán. Titkára szépszerével kitette szűrömet azzal, hogy célszerűbbnek tartja, ha levelet írok. Nem sok bizalmam volt most már a dologhoz, de minthogy okosabbat nem tudtam kiszelni, mindjárt a szálloda halljában megírtam a levelet. Még aznap meghívást kaptam a szenátortól, hogy keressem föl.

Vállalta a közbenjárást és néhány nap alatt meg is kaptam a minisztérium engedélyét, hogy amerikai területen gyakorló repüléseket végezhsek és startolhassak az óceánrepülésre. A feltételek között volt, hogy a gépet rádióadó- és vevőkészülékkel kell felszerelni s a személyzet egy tagjának le kell tennie az elsőosztályú rádiókezelői vizsgát. Ez két újabb problémát jelentett: pénzt kellett szerezni rádióberendezésre és a lehető legrövidebb idő alatt levizsgázni. (Az utóbbi volt a könnyebb. Detroit-ba visszatérve, résztvettem

egy tanfolyamon és három hónap alatt kezemben volt a bizonyítvány.)

Mikor Washingtonban elvégeztem a dolgom, New Yorkba mentem, hogy megfelelő rádió beszerzése után érdeklődjem. Az Észak- és Dél-Amerika között légi járatot fenntartó Pan-American Airways vállalat gépein használatban volt egy készülék, amely bizonyos átalakítással és nagyobb adóenergiával megfelelőnek látszott. Ára 4500 dollár. Borzalmasan nagy összeg, amikor minden pénzforrás ki van merítve. Szalay bácsira már gondolni sem mertem, mert tudtam, hogy torkig van az egész óceánrepüléssel.

Töprengésemben, hogy miképpen segítek magamon, eljutottam Lord Rothermere-ig, illetőleg new-yorki titkáráig, Mr. Bullock-ig. Gondoltam, a lord már eleget investált a repülésbe, — ő fedezte Endresz, Czapáry és Grosschmid amerikai utazásának költségeit, — ilyen csekélység miatt talán csak nem hagyja megbukni a nagy tervet. Mr. Bullock kedves, előzőkeny ember volt, tudta, hogy a lord mennyire szívén viseli a magyar ügyeket. Vállalta, hogy sürgönyileg kér választ.

— Csak utazzon nyugodtan vissza Detroitba, — mondotta nekem — rövidesen kap értesítést.

Én visszautaztam, de őszintén szólva, nem éreztem magam nyugodtnak. Más lehetőséget azonban a 4500 dollár megszerzésére még csak elképzelni sem tudtam.

A szerencse megint kedvezett, mert néhány nap

uralva megjött Mr. Bullock értesítése, hogy a lord vállalja a rádió beszerzését és a pénzt tavasszal rendelkezésre bocsátja. Így már nem volt nehéz elintézni Szalay bácsival, hogy a gyárnak előlegezze az összeget. A Radio Marine Corporation, az a cég, mely ezeket a készülékeket gyártotta, Cleveland-ben székel. Ott rövidesen lebonyolítottuk a rendelést és Szalay bácsi csekkfüzete megint vékonyabb lett egy lappal.

Így született meg a Justice for Hungary rádiója. Később, az indulás előtt, elég sok gondot és késedelmet okozott ugyan, de hűséges társnak, megbecsülhetetlen kincsnek bizonyult, mikor az óceán kellős közepén, víz és felhők között lebegtünk.

Még egy kis navigáció

Most még pár szóval hadd mondjam el, mi a szerepe a rádióknak a navigációban.

A parti rádiók, valamint az óceáni hajók fedélzetén lévő állomások úgynevezett iránymérővel vannak felszerelve. Iránytű segítségével meg tudják állapítani, hogy az általuk felvett rádiójel melyik irányból jön. Ha tehát két rádióállomás helyét a térképen berajzoltam, majd mindkét állomás beméri, hogy az én jeleimet milyen irányból kapta, s erről engem értesít, ezt a két irányt szögmérővel berajzolom a térképre s a metszéspontban megkapom a saját helyzetemet.

Ez így elmondva roppantul egyszerű, sőt mondhatnám túlságosan egyszerűnek látszik. De a gyakorlatban bizony idegölő és kimerítő eljárás. Legnagyobb nehézség ott van, hogy egyszerre két, a tengeren mozgó hajóval kell összeköttetést létesítenem. A két állomás zavarja egymást; közben még más állomások is bele-

játszanak és félórai idegfeszítő munka vége bábeli zűrzavar. Mikorra ezt tisztázni tudná az ember, a két hajó és a repülőgép úgy eltávolodik egymástól, hogy a jelzések már nem elég erősek a bemérésre és épp mikor az állomások a hosszadalmas munka eredményét közölnék, a távolság miatt már nem lehet venni a jelet.

Mindazonáltal nagytávolságú repülésnél felbecsülhetetlen szolgálatokat tesz a rádió. Igen nagy mértékben növeli a repülőben a biztonság érzését. Nagyon megnyugtató az a tudat, hogy az ember nem szakadt el teljesen a világtól, hogy nem tévedt el valahová az északi sarkra, nem repült ki a világűrből. Néha-néha egy-két hajó vagy parti állomás sikeres bemérése, kombinálva a csillagok bemérése útján megállapított irányvonalakkal, nagyszerű segédeszköznek bizonyult a mi esetünkben. Persze, még kitűnőbb szolgálatot tehetett volna a rádió, ha tiszta időben, jó látási viszonyok között repülhettünk volna. Ez esetben megkérdezhettük volna a tengeren megpillantott hajók helyzetét, ami föltétlenül a legbiztosabb tájékozódás. Sajnos azonban, erre egész utunkon nem kerülhetett a sor, mert mindvégig sűrű felhőzet fölött repültünk.

Óceáni utunkon végzett navigációs munkámról szemléltető tájékozódást adok. Legjobb, ha az olvasó végigkíséri az útvonalat az idecsatolt rajzon, amely az útközben készült eredeti navigációs vázlat hű másolata.

Endresz György

Még newyorki utunk előtt történt, hogy érdekes levelei kaptam Endresz Györgytől. Hazulról, Magyarországból írta. Ajánlkozott, hogy szívesen lenne társsam az óceánrepülésben. Endresz Györgyhez régi barátság fűzött. Még a háború alatt a harctéren bajtársi viszonyba kerültünk, összehozott a sors Szegeden is, az ellenforradalmi idők alatt és később a pilótaiskolában. Mielőtt Kanadába kivándoroltam, elutazásom előestéjét együtt töltöttük.

Endresz szülei és testvérei Amerikában élnek, ő volt az egyedüli a családból, aki a háború miatt az óhazában maradt. A sors különös játéknak tulajdonítottam, hogy épp ő fordult hozzám ajánlatával. A búcsúeste kissé mámoros hangulatában, emlékszem, kiszaladt belőlem a fogadkozás, hogy odaát valami nagy repülést készítek elő és ő majd utánam jön. Sohasem reméltem volna, hogy ez a délibábos terv valamikor megvalósul. Időközben olykor leveleztünk is. Mialatt

én Király Kornéllal Kanadában küszködtem, Endresz áthajózott Amerikába, meglátogatta Cincinnatiban lakó családját. Onnét többször írt nekünk Vancouverbe. Különleges magyarsággal írt, eredeti humorral fűszerezett leveleit mindig nagy örömmel és élvezettel olvastuk.

Endresz Györgyöt magyar viszonylatban elsőrendű pilótának tartottam. Tudtam, hogy remek fizikum, nyugodt, flegmatikus természet és lobog benne a vállalkozó szellem. Tudtam azt is, hogy jó bajtárs, talpig férfi, tisztalelkű, jellemes ember, akire minden körülmények között számítani lehet. Így hát örömmel fogadtam jelentkezését.

A bizottságnak aggodalmai voltak. Mikor előadtam a dolgot, az a vélemény alakult ki, hogy propaganda szempontjából nem lenne előnyös, ha társamat az óhazából választanám. Már addig is hallatszottak olyan hangok, hogy az egész óceánrepülési mozgalom voltaképpen a magyar kormány hivatalos propagandája és csak a nagyobb hatás kedvéért tüntetik fel úgy, hogy az amerikai magyarság önkéntes megnyitkozása a revízió érdekében. Endresz mellett szólt azonban az a körülmény, hogy családja már régóta Amerikában él. Így jogosan szerepeltethetjük őt amerikai magyarként.

A megbeszélések eredménye az lett, hogy táviratoztunk Endresznek: ha sikerül tető alá hozni a vállalkozást, biztosítjuk neki a repülésben való részvételt, feltéve, hogy saját költségén ki tud jönni Amerikába.

Itt még el kell mondanom, hogy Endresz levelével egyidőben kaptuk a Magyar Aero-Szövetség levelét is. Fölajánlották a repülés műszaki lebonyolítását, ha a bizottság szavatolja, hogy a szövetség kiküldött megbízottainak százezer dollárt bocsát rendelkezésére. A terv szerint többtagú küldöttség jött volna Amerikába a repülés előkészítésére. Amint már mondtam, a mi költségvetésünk harmincezer dollárt irányzott elő és még ennek az összegnek előteremtése is bizonytalan volt.

Endreszhez intézett táviratunkra megjött a válasz. Értesített, hogy május elsején Amerikába érkezik.

A kiképzőtelepen

Ily előzmények után utaztam St. Louisba, hogy megkezdjem a kiképzőtanfolyamot. A Parks Air College a maga nemében az egész világon egyedülálló intézmény. Méreteiről elég annyit mondanom, hogy ottlétemkor nyolcszáz tanulója volt. Internátusszerű elhelyezésben laktunk a repülőtéren. Az iskola épületei, hangárjai nagy kiterjedésű telepet alkotnak. Tanárai nagyrészt a hadsereg és a tengerészet jónevű repülőiből kerültek ki. A repülőflotta hatvan gépből állt, kis sportgépektől egészen a legkorszerűbb hárommotoros forgalmi gépekig.

Egy teljes hónapot töltöttem itt. Ez az idő nagy élmény volt számomra és nagy tanulság. A különleges célnak megfelelően külön tanrendet állítottak össze nekem. Ez napi négy órai repülésből, azonkívül a tengerészeti navigáció minden részletére kiterjedő leckeórákból állt. A navigáció elméleti részét nappal, a gyakorlatit a csillagok feljötte után hajtottuk végre. Nap-

nap után a hajnali órákig nyúlt ez a munka. Captain Geppert, egy volt tengerésztiszt volt az oktatóm. Soha semmiféle vonatkozásban nem tapasztaltam ahhoz fogható lelkesedést, amellyel ez az ember a mesterségének élt. A nap, a hold, a csillagok, — ez volt a világa. Az életben csak egy célt látott: a navigáció tökéletesítését. A csillagokat nem asztronómiai neveiken emlegette, hanem a maga ízlése szerint nevezte el őket. Voltak kedvenc csillagai, ezeket becézőnevekkel illette, másokat állandóan korholt, a szerint, hogy navigációs célokra használhatók voltak-e vagy sem. Hosszú éjszakai repülések után még órákhosszat ültünk a repülőtér valamelyik padján vagy bolyongtunk az éjszakában, csillagok után megjelölt irányokat követve. Nagy szerencsének érzem, hogy a véletlen őt hozta utamba. Senki különbül nem készíthetett volna elő a nagy feladatra. Többször megesett, hogy éjjel, mikor már elváltunk, felhívott telefonon: nézzem meg valamelyik csillagot, amelyet előző esti gyakorlatunk alatt a felhők eltakartak. Ebből láthattam, hogy otthon is ezek a dolgok foglalkoztatták.

A tanulás hetei alatt nagy izgalommal vártam a híreket Detroitból. Néhány óra múlva már az óceán fölött kellene lenni és még a gépre esedékes ötezer dollár előleg sincs lefizetve. Endresztől semmi hírem nincs. Az egyik st. louis-i újságban olvasom, hogy az óceánrepülés végrehajtására, amelyet Lord Rothermere pénzel, három magyar repülő érkezett New Yorkba: Endresz, Czapáry őrnagy és Grosschmid István

fregatthadnagy. Ezt a hírt rövidesen a magyar lapok különféle híradásai követték. Egyes lapok szerint az amerikai mozgalommal párhuzamosan még egy repülés lesz. Más lapok már tudni vélik, hogy az amerikai magyarságot becsapták és az összegyűlt pénzt az érdekeltek saját céljaikra fordították. Nagyon furcsának tűnt fel előttem az a körülmény, hogy bár Endresznek kifejtettük a bizottság álláspontját a propaganda szempontjából, a lapokban a hazulról érkezett repülők mégis úgy szerepelnek, mint magyar hivatalos kiküldöttek. Hogy érkezésükről bennünket egyáltalán nem tájékoztattak, abból arra következtettünk, hogy külön terveik vannak.

A kiképzés hónapja néhány nap híján lejárt és épp készülöben voltam vissza Detroitba, amikor Endresz telefonon fölhívott Cincinnatiából. Ez a beszélgetés tisztázta a bonyolultnak látszó helyzetet és eloszlatta aggodalmaimat. Útbajtettem Cincinnatiat és onnét Endresszel és két társával együtt repültünk a gyártól kölcsönkapott gépen először is Toledóba, ahol Eördögh prelátus parókiáján már együtt volt a bizottság.

Remények s kétségek közt

Eléggé reménytelen helyzetet találtunk. Egy hónap alatt, amíg St. Louisban voltam, úgyszólván semmi pénz nem folyt be. Amint sikertelen vállalkozásoknál történni szokott, megindult a bűnbakkeresés. Szinte éreztem magamon a szemrehányó tekinteteket. Pratinger vállalta a villámhárító szerepét és megakadályozta a helyzet fölborulását. Mialatt Endreszék a hazautazást tervezgették, a bizottság egyes tagjai pedig a fölszámolás módozatairól tárgyaltak, újabb terveket szőttünk. Elhatároztuk, hogy azonnal New Yorkba utazom és az ottani tehetősebb magyarok bevonásával próbálok megoldást keresni.

New Yorkban személyi ellentétek útvesztőjébe kerültem. Lépten-nyomon sértődött emberekre bukkantam, akik azért nehezteltek, hogy newyorki propagandarepülésünk alkalmával nem kerestünk velük összeköttetést. Ekkor láttam, hogy az amerikai magyarság körében mennyire ki vannak élezve a vallási, po-

litikai és üzleti ellentétek s mennyire túlteng mindenütt az egyéni hiúság. Akiket felkértünk, mind csak azzal a feltétellel vettek volna részt az új alakulásban, ha bizonyos X vagy Y nem lesz bent. Kétheti szaladgálással nem tudtunk összehozni tíz embert, aki kész lett volna egymással leülni egy asztalhoz.

Megint a véletlen játszott közre, hogy newyorki utam mégsem lett eredménytelen. Évi közgyűlését tartotta az Amerikai Magyar Kereskedelmi Kamara. Az Amerikai Magyar Népszava révén, — amely, Székely főszerkesztővel az élen, mindvégig lelkes támogatója volt az ügynek — meghívtak a gyűlés után rendezett bankettra. Ott sikerült a jelenlevőket megnyernem a repülés ügyének. Az emelkedett hangulatban a Kamara tizennégy tagja vállalta az anyagiak fedezését, illetve előlegezését azon összeg erejéig, amely a gyűjtésből nem folya be.

Hosszú hónapok izgalmas pénzhajszája után végre az első megnyugtató esemény! Azzal a tudattal távoztam, hogy a legfőbb akadályt sikerült elhárítanom. A Kamara jelen volt tagjai egytől-egyig komoly és tekintélyes üzletemberek, akiknek szavára építhetünk, gondoltam.

A Kamara egyik tagja cseh bankigazgató volt, aki magyar üzleti vonatkozásai révén került a Kamarába. Egy szót sem tudott magyarul, hozzá még süket volt, mint az ágyú. Ő is vállalta a ráeső kötelezettséget. A bankett végén a búcsúzásnál megkérdi tőlem, hova

utazom. Nem értettem a kérdést. Aztán rájöttem: a cseh azt hitte, hogy a Kamara az én tiszteletemre valami búcsúvacsorát rendezett. Halvány sejtelve sem volt az óceánrepülésről. Nem tartottam szükségesnek, hogy felvilágosítsam. Amikor szerencsés utat kívánt, arra gondoltam, milyen nagyot fog ez nézni, ha majd hozzá fordulnak a ráeső kétezer dollárért és megtudja, milyen célra adakozott.

A következő napok az új munkaterv megbeszélésével teltek el. Hogy az eredményt azonnal biztosítsam, Horváth Ödönnel, a Kamara elnökével már másnap aláírtam a repülőgépgyár szerződését. E szerint a gyár június tizenötödikére vállalja a szállítást, a Kamara ötezer dollár előleget ad, átvételkor pedig kifizeti a hátralékos tizenötezer dollárt. Boldogan néztem a közeljövő elé. Megoldottam a lehetetlent! Vége a házalásnak, a könyörgésnek. Nem kell többet tőrnöm szemrehányást, megalázást, visszautasítást, amiben az utolsó néhány hét alatt bőséges részem volt. Három hét pihenés, azután megvalósul nagy álmom. Megkapjuk a gyönyörű gépet, oldalára fölírjuk a „Justice for Hungary” nevet, ezzel a géppel élünk vagy halunk, de mindenesetre csak becsületet szerezhetünk a magyar névnek és hasznára leszünk a magyar hazának.

Belső örömujjongásom nem tarthatott soká. Lechapott a mennykő. Horváth Ödön értesített: a szerződést a gyárral egyelőre stornírozták. A magyar követség ugyanis aggályosnak látta a vállalkozást és

az idő rövideége miatt úgy találják, hogy jobb lesz a jövő évre halasztani!

Idegeim úgy túl voltak feszítve, hogy erre a csapásra szinte érzéketlenné váltam. Nem is tudom, hogy kerültem vissza a szállodámba. Csak órák múlva kezdtem fölfogni a helyzetet. A nemvárt fordulattal szemben teljesen tanácstalan és tehetetlen vagyok. Az asztalon ott van előttem egy hosszú levél. Endresznek írtam, részletesen közöltem vele a szerződés feltételeit és a megállapított terv szerint kértem, hogy a gép elkészültéig utazzon Cincinattiba. Ott majd találkozunk és együtt megyünk Californiába a Justice for Hungary átvételére.

A levelet összetépem és papírkosárba dobom. Ez az egyetlen ténykedés, amire agyam tompultságában képes vagyok. A telefon állandóan csenget. Newyorki lapok riporterei jelentkeznek, felvilágosítást kérnek további terveinkről. A szomorú fordulatról persze semmit sem tudnak.

Egyedüllétre vágyom. A melléklépcsőn elhagyom a szállót és a földalattin minden cél nélkül egyik végállomásra vitetem magam. Csak el, el valahová, kiszabadulni a newyorki kötömegek forró poklából! Elmenni úgy, hogy soha többé ismerőssel ne találkozzam!

Szaloy bácsi, a mentőangyal

Kábult bolyongás után késő este érek vissza a szállásomra. Egy sürgönyt kézbesítenek. Csodálkozva olvasom:

„Azonnal gyere vissza Szalay Emil tízezer dollárt gépre lefizetett

Prattinger”

Nem hiszek a szememnek. Ki az a Szalay Emil? Egész éjjel próbálkozom, hogy Prattingert megkapjam telefonon. Nem sikerül. Így az első reggeli vonattal robogok vissza Detroitba. Szörnyű gyanú emészt, hogy valami rossz tréfáról van szó.

Detroitban azután Prattinger elmondott mindent. Szinte hihetetlenül szerencsés fordulat!

Néhány nappal ezelőtt — épp amikor értesítésemet vették arról, hogy a newyorki Kamara a jövő évre halasztja a repülést — egy ismeretlen honfitárs állított be az irodába.

— Szalay Emil vagyok, Flintből — mutatkozott be a látogató. Részt akarok venni a szép mozgalomban. Itt van egy csekk száz dollárról.

Prattinger szomorúan fogadta az adományt, hiszen ez már nem segíthetett a reménytelen helyzeten. Erről fel is világosította Szalayt.

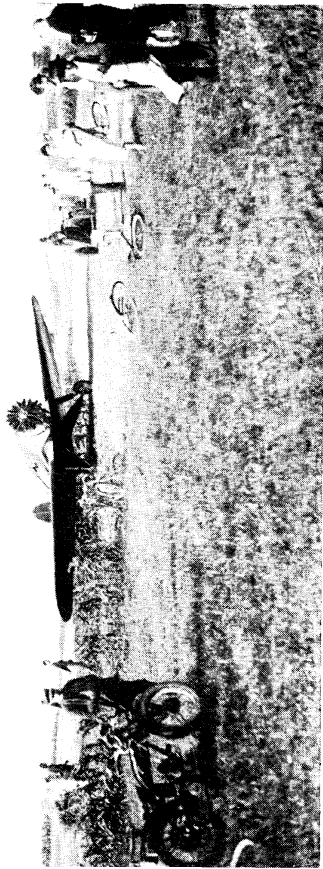
— Ezt a száz dollárt én már erre szántam — mondta a flinti magyar. — Ha nem lesz repülés, majd egyszer bejövök és elmulatjuk a pénzt.

Másnap reggel újra jelentkezett. Prattinger szó nélkül vette ki a csekket a fiókjából, hogy visszaadja.

— Nem azért jöttem. Szeretném az egész helyzetet részletesen megismerni. Hátha tudok valamit segíteni.

Prattinger kételkedve csóválta a fejét. Minthogy már úgy sem volt titkolnivaló, őszintén feltárta a szomorú valóságot.

— Nahát, én segítek magukon, — mondta Szalay miután végighallgatta az előadást. — Egész éjjel nem tudtam aludni, törtem a fejem a dolgon. Tudja, az a repülés nagyszerű dolog volna. Én még soha semmi magyar mozgalomban nem vettem részt, de ez megragadta a figyelmemet. Ezelőtt harmincöt évvel, mikor eljöttem Magyarországról, apám sírjánál, aki negyvennyolcas honvéd volt, megfogadtam, hogy még valami nagyot teszek a hazámért! Most hazamegyek, megbeszélem a dolgot a feleségemmel és a gyerekekkel, mert mindnyájan társak vagyunk az üzletben és holnap itt leszek a pénzzel.



A bicskei kényszerleszállás után

Azzal már ment is. Prattinger annyira nem bízott a dologban, hogy el is mulasztotta a megbeszélte találkozót. Eleget tapasztalt már, tudta, hogy ha valaki nagy Ígéreteket tesz, annak rendszerint többé a színét sem látjuk.

Szalay azonban másnap pontosan megjelent az irodában, órákig türelmesen várt Prattingerre, hogy átadhassa a zsebében tartogatott tízezer dollárt. Néhány órán belül a pénz már a gyár pánccsokrényében volt. Prattinger büszkén mutatta nekem a gyárral kötött szerződést, amelyben legnagyobb meghökkenésemre csak ez állt: egy *darab Lockheed-Sirius repülőgép*. Az ezer apró részlet, a műszerekre, a benzintankokra, a gép kipróbálására és átvételére vonatkozó sok külön megállapodás, mind hiányzott. Megnyugtattam magam azzal, hogy a gyárban bízni lehet, remélhetőleg nem fog a helyzettel visszaélni.

A szerződés szerint július tizenötödikére Kaliforniaiba kellett menni, hogy átvegyük a gépet. Kis híján ötezer kilométer útról volt szó. Ezt a problémát is Szalay oldotta meg. Rendelkezésünkre bocsátotta nagy autóját és mellénk adta Bili fiát, aki hatnapos örült rohanásban vitt minket keresztül-kasul Amerikán. A jelzett napon pontosan megérkeztünk a Hollywood melletti gyárba.

Itt újabb csalódás várt ránk. A gép még részekben hevert a gyárban és csak augusztus negyedikén került először repülőtérré. Miután a berepülő pilóta

néhány próbafelszállást végzett, a gyár felszólított minket az átvételre. Mi, szóbeli ígéretek alapján, azt vártuk, hogy a gyár a gépet teljes terheléssel, úgy, ahogy az óceánra kell vele indulnunk, fogja kipróbálni. Erről azonban hallani sem akartak. Azzal érveltek, hogy ilyen típusú gépeik már több ízben repültek a megközelítő terheléssel. Endresz és én viszont nem voltunk hajlandók vállalni a felelősséget, annál kevésbé, minthogy a biztosító társaság is kitért a kockázat elől. Nap-nap után folytak a tárgyalások a gyárral s a hosszú telefonbeszélgetések Szalayval, míg végre augusztus végén Szalay utasítására átvettük a gépet, minekutána a gyár féltérheléssel kipróbálta. Eljött a nagy nap, birtokba vehettük kincsünket, ami Szalay Emil számára újabb 12.500 dollár lefizetését jelentette.

Amikor Szalay az első tízezer dollárt adományozta, utána Eördögh prelátus parókiáján megbeszélést tartottunk. Az a vélemény alakult ki, hogy miután a repülés anyagi feltételei biztosítva vannak, bizonyára nagyobb lendülettel fog megindulni a közadakozás és a gép elkészültéig összegyűl a még hiányzó összeg. A tízezer dollárból csak egyezret kezeltünk adományként, a többi előlegnek számít, amit Szalaynak vissza kell fizetni. Hogy ez nem történhetett meg, abban része van az amerikai magyar sajtó hűhójának. A lapok ugyanis úgy írtak Szalayról, mintha többszörös milliomos volna, könnyen áldozhat, a mellényzsebéből húzhatja elő a szükséges összeget. Én is ebben a tudat

ban voltam mindaddig, amíg Szalay viszonyaival közelebről meg nem ismerkedtem.

A család kétségtelenül jómódban élt. De ennek a jómódnak alapja nem a vagyon, hanem a szakadatlan munka. Szalay a négy fiával együtt kora hajnaltól késő estig megfeszített erővel dolgozik, gyárnak nem is nevezhető kis húsfeldolgozó üzemükben. Ezt látva, még jobban tudtam értékelni áldozatkészségét és bizony nem csekély lelkiismeretfurdalást éreztem, amikor a gép átvételéhez újabb hatalmas összeget teremtett elő. Időközben ugyan összegyűlt néhányezer dollár, de ez még a külön felszerelés költségeit sem fedezte. Volt még egy reményünk: ha csakugyan készen leszünk az óceáni útra, akkor talán nagyobb tömegekben fognak vásárolni levelezőlapokat.

Elhalasztjuk az utat

Az átvétel után Kaliforniában még néhány napot töltöttünk, próbálgatni a gépet. Miután minden rendben volt, szeptember másodikán elindultunk Detroitba, A távolság nem volt sokkal kisebb az óceánon át tervezett útnál, de bárom közbenső leszállással repültük végig. így elegendő alkalmunk volt a gép alapos kipróbálására és arra, hogy Endresszel gyakoroljuk az összedolgozást.

Első állomásunk Bl-Paso volt, Mexikó és az Egyesült Államok közt a határállomás. Itt majdnem végzetes baleset történt. A déli órákban érkeztünk, közel Ötven fokos hőségben. Az ezerötyszáz méter magasan fekvő repülőtérre a leszállás igen nehéz feladat volt. A nagy magasságban a felmelegedett ritka levegőnek fenntartóképesége rendkívül csekély. Kénytelenek voltunk óriási sebességgel leereszkedni. Amikor földet értünk, az egyik futókerék kipukkant. Csak a csoda mentett meg, hogy föl nem fordultunk, ami a gépre

nézve feltétlen végzetes lett volna. A gépet mind össze kisebb sérülések érték. Ezeket két nap alatt kijavítottuk és továbbrepültünk. Minden további baj nélkül érkeztünk Detroitba.

Szalay Emil ott várt ránk a Ford repülőtéren, örömtől és büszkeségtől sugárzó arccal, de kimerülve, nagyon megviselt idegzettel. A gép átvétele körül támadt sok izgalom teljesen kizökkenetette megszokott, nyugodt életmódjából. A nagy terv túlért egyszerű gondolkodásán. Egy csapásra az amerikai magyar élet középpontjába került. Át kellett esnie a népszerűség első kellemetlenségein. Napi postája akkorára nőtt, hogy képtelen volt elintézni. A leglehetőlenebb kérésekkel zaklatták, amik felett nem tudott napirendre térni. Mindenfelől pénzadományokért ostromolták. Voltak, akik a mozgalomba vetett hitét igyekeztek megtörni, hogy áldozatkészségét saját céljaikra használhassák ki. Nem csoda, ha néha már ingadozott is. Az átvétel körüli huzavona közben már-már hitelt adott a gyár föltevésének, hogy mi a gépet azért nem akarjuk átvenni, mert félünk a repüléstől. Erre a neszre már akadtak is jelentkezők, akik hajlandók lettek volna a mi gépünkkel azonnal nekiindulni az óceánnak. Szalay Emil baleknek érezte magát, aki bedült egy megvalósíthatatlan tervnek. Ez a gondolat heteken át nem hagyta nyugodni.

Amikor megérkeztünk Detroitba és kiszálltam a gépből, magához ölelt. Éreztem, hogy egész teste remeg. Könnyei végigfolytak az olajos bőrkabáton.

Hogy felindultságát leplezze, a gép szárnyának alját kezdte vizsgálgatni, ahol pedig legkevesebb látnivaló akadt. Látszott rajta a boldog megkönnyebbülés. Kétségei eloszlottak: az első vizsgát letettük, mi, meg a gép.

A megállapodás az volt, hogy néhány napig még trenírozunk Detroitban s miután Szalay városa, Flint, elbúcsúztat bennünket, elindulunk a nagy útra. A flinti búcsúztat az ottani lapok, a nagyobb szenzáció kedvéért úgy tüntették fel, mintha egyenest onnan indulnánk Budapestre. Pedig először Detroitba kellett mennünk s onnét az amerikai szárazföld legkeletibb pontjára, Harbor-Grace-be, az óceánrepülések bevált starthelyére.

A flinti Kereskedelmi Kamara tiszteletünkre nagy „lunch”-öt rendezett. Lelkesen ünnepeltek bennünket s a város előkelőségei leveleket bízta ránk, hogy szállítsuk Budapestre. Lunch után óriási tömeg vonult ki a repülőtérré, hogy lássa indulásunkat. Az autók ezrei kilométerekre eltorlaszolták az utakat, úgyhogy mi magunk is csak nagynehezen jutottunk el hangárunkhoz. Flint népe saját szívügyének tekintette a repülést. Így nagy volt a csalódás és lehangoltság, amikor az emberek megtudták, hogy mi most csak Detroitba mentünk vissza. Nagyobb baj volt ennél, hogy a gép belsejében benzinszivárgást észleltünk. Ezt a csapok csepegésének tulajdonítottuk, ami könnyen, néhány óra alatt javítható hiba lett volna. Így fölkészültünk, hogy másnap reggel folytatjuk utunkat.

Úgy látszik, a szerencse elszegődött mellőlünk. A gépen dolgozó szerelők megállapították, hogy a törzsbe beépített tartály repedt meg, onnan ömlik a benzin. A gépet teljesen széjjel kellett szedni. Ezzel az óceánrepülésnek 1930-ra már befellegzett. Enélkül is többen azon a véleményen voltak, hogy ebben az évben már túlságosan kockázatos megkísérelni a repülést. A nemvárt géphiba végleg eldöntötte a vitát. Hiába próbáltunk azzal érvelni, hogy hátha rendkívül kedvező őszi időt kapunk. Egy izgalmas ülésen a bizottság elhatározta, hogy a repülést el kell halasztani 1931-re.

Izgalmas előkészületek

Minden nagy vállalkozás háttérében ott lappanganak a rosszmájú kibicek, az ellendrukkerek, akik előlegezett kárörömmel a felsülésre pályáznak, hogy; aztán mint nagy bölcsek előállhassanak: ugye, megmondtam?! Ilyenekben most sem volt hiány.

Óceánrepülésünk elhalasztása, amikor köztudomásra jutott, a legerősebb kritika azok részéről indult meg, akiknek a mozgalomhoz semmi közük nem volt s akik a terv keresztülviteléhez semmivel sem járultak hozzá. A vélt balsiker egyes amerikai magyar lapok számára elsőrangú csemege volt. Ugyanebben az évben hét amerikai kísérlet történt az óceán átrepülésére. Egyik sem sikerült, de egyetlen amerikai újság sem merészelt gáncsoskodni. Az amerikai angol nyelvű lapok a mi ügyünkkel is a legtárgyilagosabban, a legmegértőbben foglalkoztak, nem fogták fel a dolgot úgy, mintha csorba esett volna a magyar becsületen. A magyar virtus hívatlan őrzői azonban alaposan kitombolták

magukat. A kritika odáig fajult, hogy egyik-másik újság felszólította Szalay Emilt: számoljon el nyilvánosan a gépre elköltött huszonötezer dollárjáról!

Az utolsó bizottsági ülés után szomorúan bandukoltam a detroiti magyar negyed főutcáján, amikor hozzámlépett egy öreg honfitárs.

— Hát bizony, Mister, mégis csak meg kellett volna halni a magyar igazságért. Akkor meg lennének elégedve, de így!... — mondta lemondó kézlegyintéssel és már ment is tovább.

Endreszék néhány nap múlva elutaztak. Szalay bácsi, Prattinger és én kikísértük őket és leverten mentünk vissza a pályaudvarról az irodába. Endresz búcsúzóul a gépet és minket kettőnket ábrázoló képpel ajándékozta meg Szalay bácsit.

— Na, ezt megbecsülöm, mert ilyen drágán még nem vettem képet, — mondta az Öreg, mintán néhány órát szótlánul búsult egy üveg jó detroiti „moonshine” mellett.

Feszült várakozásban telt el 1930—31 tele. Idegeimet örölte a bizonytalanság. Nap-nap után új tervek merültek fel. „Úgysem lesz a repülésből semmi” — hallom minden oldalról. Tartok tőle, hogy Szalay bácsi is engedni fog az ostromnak és eladja a gépet. Nagy a kísértés, mert a gazdasági helyzet állandóan romlik.

Csigalassúsággal teltek a napok, de mégis elmúlt a végtelen hosszúnak látszó tél s ahogy a gépet munkába vettük, hogy elvégezzük a szükséges javításokat,

Szalay Emil lelkesedése is újra felébredt. Amikor újabb kiadásokról van szó, minden alkalommal zokszó nélkül nyúl a zsebébe. Még a négyezer dolláros rádió-felszerelés beszerzését is vállalja. Haza már csak látogatóba jár, egyébként minden idejét velem tölti a repülőtéren.

Bámulom ennek az embernek a kitartását és erélyét. Sem kiadástól, sem fáradságtól nem riad vissza. Minden elejtett szavamat figyeli és már rohan, telefonál, intézkedik, hogy minden a kedvem szerint történjék. Csak épp célzok rá, hogy jó lenne Cleveland-be menni, hogy megtekintsünk egy rádiókészüléket, már indulunk is, pedig olyan hóvihar dühöng, hogy autózni valóságos istenkísértés. Nagy kinnal evickélünk előre a rossz úton, végre egy síkos helyen befordulunk az árokba. Szalayt még ez sem téríti el a cél-tól. Az autót az árokban hagyjuk, gyalog cammogunk jó darabon, aztán bérelt autón, majd vonaton mégis beérünk Cleveland-be s másnap reggel utazunk vissza.

A rádió beszerzése miatt a gép elektromos vezetőit sorra át kellett szerelnünk. Egy rádiómérnök segítségével magam végzem a munkát, de Szalay bácsi nem tágít a gép mellől, heteken át ott topog a fűtetlen hangárban.

Március elején elérkezik a nagy nap: a gép újra összeszerelve, kint áll a repülőtéren. A repülőiskola gépén néhány gyakorlófelszállást végzek. Azután a mi gépünket átviszem a Ford-repülőterre, ahol új, erősebb futókereket szerelünk fel.

Az izgalmakból azonban sohasem fogyóink ki. Semmi hírünk sincs arról, hogy mikor érkezik vissza Endresz. Pedig úgy tervezzük, hogy a repülésnek a legelső alkalmas időben meg kell történnie. Minél tovább várunk, az egész ügy annál többet veszít jelentőségéből és propagandaértékéből. Tudom, hogy csendben mások is készülődnek hasonló repülésekre. Nekünk minden lehetőségünk megvan, hogy mindenkit megelőzzünk. A többiek csak most kezdenek gépeket rendelni és tapasztalatból tudom, hogy ez mekkora előnyt jelent a mi javunkra. Sajnos, az indulásnak kedvező koratavaszi szép napokat elvesztegettük, mert Endreszék ehhez későn érkeztek.

Az időt navigációs térképeink részletes, pontos kidolgozására használtam fel és a rádió-navigációs műszerek kezelését gyakoroltam. Kis hónaposszobámba zárkózva, amelyben térképek tömkelege hevert, gyakorló rádió-adóm állandó zümmögése közben dolgoztam naphosszat, végül nem csoda, gyanússá váltam a háziak előtt. Egy nap két jól megtermett detektív várt rám a lakásom előtt. Már előre sütkéreztek a dicsőségben, hogy kémeket fogtak. Miután igazoltam magam és megmagyaráztam rejtélyes tevékenységemet, csalódottan távoztak.

A repülésre kínálkozó alkalmakat is kihasználtam, a szükséges tréning miatt. A gyár pilótája meghívott egy kis kirándulásra Chicagóba, ahol a mienkel azonos típusú gépet mutatott be egy milliomos rendelőnek.

Nem a repülőtéren, hanem a vevő birtokán szálltunk le, a golfpályán. Nagy társaság gyülekezett össze a gép megtekintésére. Leszállás után átadtam a helyemet a vevőnek. Amikor a gép elindult, elrémülve látom, hogy felszállás közben teljes sebességgel nekiütözik a fűben heverő fatöncnek és iszonyú robajjal a hátára vágódik. Lélekszakadva rohanunk a baleset színhelyére. Megkönnyebbülve látom, hogy egyik bentülőnek sem történt komolyabb baja. Herbert Fay, a pilóta, beszorult az ülésbe, kiabál, hogy húzzák ki. A közelben dolgozó favágók is segítségünkre siettek és miután látjuk, hogy nincs más megoldás, az egyik favágó fejszével nekilát, hogy átvágja a gép törzsét. Néhány fejszecsapás után elég nagy rés támad, hogy a pilótát kiszabadíthassuk. Herbert még tréfálkozva biztatja a fejszés embert, hogy siessen, mert erősen folyik rá a benzin. A gépet körülálló társaság, abban a tudatban, hogy nem történt komoly baleset, nagy hurrával fogadja az elsőnek kibúvó házigazdát. De mindnyájunkban megdermed a vér, amikor szegény Herbert Pay élettelenül esik ki a nyíláson. Egy rosszul irányzott fejszecsapás kettéhasította a koponyáját.

A szörnyű eset után alig tértem magamhoz levertségemből, néhány nap múlva újabb szerencsétlenségről értesülök. Egy óceánrepülő-jelölt, aki szintén a miénkhez hasonló gépet rendelt, gyakorlórepülés közben elveszett az Erie-tó fölött. Csak napok múlva vetette ki a víz a gépet. A pilóta sohasem került elő.

Útiláz

Végre valahára áprilisban megérkezett Endresz. Vele jött Czapáry alezredes és Bánhidy mérnök. Utána még hetekig tétlenségre voltunk kárhozthatva, mert a rádiót szállító gyár nem készült el a beszereléssel. Április végén láttunk hozzá újból a gép berepüléséhez. A rádiót is ki kellett próbálnunk, különösen ezzel volt sok baj és idővesztés. A késedelemért valamennyire kárpótolt a következő hetek kitűnő időjárása. Nap-nap után gyönyörű napsütésben végeztük a gyakorlórepüléseket. Detroit mellett ötszáz kilométer hosszúságban terül el az Erie-tó, ideális terület a víz feletti repülés gyakorlására.

Június első napjaiban mindennel elkészültünk és New Yorkba repültünk. Az ottani repülőtéren nagy óceánrepülő-láz uralkodott. Ruth Nichols, a híres női pilóta, ugyancsali Lockheed-géppel, indulásra készen állt. A később szerephez jutott repülők: Post—Gatti, Hoirá—Hillig, Boardman—Polando, Pangborn—

Herndon, mind egymást lestek, ki tud egy óvatlan pillanatban a többiek orra előtt útnak indulni.

Naponta együtt volt a társaság a meteorológiai intézetben, ahol az óceánrepülések révén már világhírt szerzett meteorológus: Kimball doktor, fáradhatatlanul rendelkezésünkre állt. Mind egy csomóban laktunk a repülőtér hoteljében és árgusszemekkel figyeltük egymás megmozdulásait. A szállót valóságos ostromzár alatt tartották a riporterek és mozifelvevők. Sőt, a gépeink körül is állandóan őrszemeket tartottak, nehogy valamelyikünk megszökhessen, anélkül, hogy az indulásról felvétel és villámriport történt volna.

Az első, aki ki tudta játszani az ellenőrzést, Ruth Nichols volt, de nem sok szerencsével. Miközben Harbor-Grace felé repült, egy közbeeső leszállás alkalmával összetörte a gépét és ő maga is zúzott tagokkal kórházba került. Így a legfélelmetesebb rivális kiesett a versenyből. Könnyen megeshetett volna, hogy egy magányosan repülő nő szégyenszemre megelőzi a kettesével útrakészen várakozó férfiakat.

Ruth Nichols balesete egyszerre lehűtötte a nagy vállalkozókedvet. Minthogy Kimball doktor a következő hetekre rossz időt jósolt az óceánon, azonfelül a mótorszivattyunk is rendetlenkedett, úgyhogy javításra szorult, — visszarepültünk Detroitba.

Az újabb késedelem az óceánrepülést ellenzéki szemmel figyelő magyar lapoknak megint bő alkalmat adott a gáncsoskodásra. Szalay Emil sem bírta tovább türelemmel. Minthogy már fel volt készülve az európai

útra, nem halogatta tovább. Június tizenötödikén autóján New Yorkba indult, hogy onnan Budapestre utazzék és ott várja be az eseményeket. Mielőtt azonban hajóra szállhatott volna, már mi is New Yorkban voltunk. Hogy jobb kedélyben és kedvezőbb benyomásokkal hagyja el Amerikát, a mintegy száz kilométernyire már nyílt tengeren úszó hajó után repültünk. Köröket írtunk le Szalay bácsi tiszteletére, virágcsokrot és búcsúlevelet akartunk a fedélzetre dobni. Sajnos célt tévesztettünk, a küldemény a tengerbe esett.

A következő napokban a Roosevelttel repülőtéren megint együtt állt az óceáni útra készülő öt gép és újra kezdődött a versengés az első indulásért. Színleg abban egyeztünk meg, hogy mindnyájan egyszerre fogunk indulni. De éreztük, hogy mindenkinek megvolt a hátsó gondolata, mindegyik meg akart szökni a társaságtól. Június huszonkettedikén éjjel ez sikerült is Post és Gattinak. Kimball doktor tanácsa ellenére kora hajnalban elillantak a repülőtérről.

Reggel, mihelyt a dolgot megtudtuk, mind a négy ottmaradt gép sebtiben hozzálátott az előkészületeknek. A start azonban csak a Hoiris—Hillig párnak sikerült. A két másik gép New Yorkból leszállás nélkül akart Európába repülni. Ezek a nagy terhelés miatt nem tudtak fölemelkedni a repülőtérről.

A mi benzinpumpánk bedöglött, úgyhogy a motort nem tudtuk megindítani. Súlyosbította a zavart, hogy a gyár egy különleges pumpát épített be a motorba és a készítő üzem időközben megszűnt. A normál

pumpa pedig nem tudta felszíni a szárnytankokból a benzint. Teljesen tanácstalanul álltunk az új nehézséggel szemben. Szerencsére az újságok megírták késlekedésünk okát. Így aztán már másnap jelentkezett a pumpa konstruktöre, akinek még volt egy mintadarabja. Ezt meg is szereztük tőle, de a fontos alkatrész beépítése hosszabb időt vett igénybe.

Még New Yorkban vesztegeltünk, amikor Post és Gatti óriási diadallal visszaérkezett: nyolc nap alatt körülrepülték a földet. A másik gép, amelyet a dán Hoiris és Hillig vezetett, eltévedt a tengeren. Dánia helyett Spanyolországban érték partot, de szerencsájukra még volt elég benzinjük, hogy elérjék Németországot.

A türelmetlen várakozás napjaiban folyt le az amerikai repülőflotta nagygyakorlata, örökre felejthetetlen emlékem marad az a látvány, amikor hétszáz gép egy rajban elrepült New York felhőkarcolói fölött, majd leszállt a mi repülőterünkön.

Gépünk már teljesen útrakészen állt a hangárban. De hogy újabb hibák ne okozzanak további késlekedést, elhatároztuk, hogy csak akkor szállunk fel vele, ha már a nagy útnak vághatunk neki. Állandó érintkezésben voltunk a meteorológiai intézettel. Még a hajnali órákban is kaptunk jelentéseket Kimballtól. De az idő sehogysem akart kedvezőre fordulni. Harbor-Grace-ben, ahol le kellett szállnunk, állandó ködöt jeleztek.



A hősök emlékénel

Czapáry és Bánhidy már néhány héttel előbb Harbor-Grace-be utaztak, hogy előkészítsék indulásukat. Mi pedig türelmetlenül vártuk a kedvező időjárás-jelentést.

New Yorktól Harbor-Grace-ig

Végre július 13-án elérkezett az indulás várvavárt órája. Ahogy most visszagondolok nagy útunknak erre a bevezető szakaszára New York és Harbor-Grace közt, úgy tűnik fel, hogy szinte nehezebb volt mint maga az óceáni út.

Rögtön nyolckor beszéltem Kimballal telefonon. Azt tanácsolta, hogy feltétlen még aznap induljunk, mert erre a napra tiszta idő ígérkezik. Ha késlekedünk, esetleg hetekig lehetetlenné teszi a leszállást a köd.

Rögtön lázasan készülődni kezdtünk. A postaszákok már bent voltak a gépben. Egyéb cókunkat kezdtük hordani ki a hangárba. A repülőtéri szálloda tulajdonosa, akinek két napi bérrel adósak voltunk, éber szemmel figyelte minden mozdulatunkat. Tartott tőle, hogy meg akarunk lépni a fizetség elől. Gyanúja nem volt egészen alaptalan. Amikor Gyurkával összeszámoltak a pénzünket, kiderült, hogy ket-

tónknek együttvéve nincs annyink, amennyi a számla kiegyenlítéséhez szükséges, óvatosan tárgyalni kezdem a szállodással. Célozgattam rá, hogy Harbor-Grace-ből megküldjük a pénzt, ott van a pénztárosunk. Nem állt kötélnek, ott várt hűségesen mellettünk, mikor a hangárból kitoltuk a gépet.

Kínos helyzet volt. Szalay bácsi, akihez ilyenkor bizalommal fordulni lehetett, már Európában időzött. Megkockáztattam valamit: feladtam egy sürgönyt Szalay néninek a tőlünk 1200 km-re eső Flintbe, hogy küldjön huszonöt dollárt.

Leültünk a hangárba és vártunk. A szerelők és munkások furcsálkodva tettek-vettek körülöttünk, alighanem sejtették, hányadán vagyunk. Amennyire lehetett, leküzdöttük idegességünket, igyekeztünk fölényesen viselkedni.

Végre tizenegy óra tájt megjött a pénz. Úri módon kifizettünk mindent és megadtuk a jelet a startra.

A repülőtéren híre ment, hogy indulásra készek vagyunk. Jöttek egymásután a mozihíradók autói. Beszédekkel kellett mondanunk a mikrofonba. Endresz Gyurka bűbajos angolsággal dadogott, szavai harsány derűvel fűszerezték az utolsó perceket.

Elindultunk a körülbelül 2000 km-es szárazföldi útra. Csak annyi üzemanyagot vettünk fel, amennyi Harbor-Grace-ig épp elegendő, mert a Rooseveltt-Field-i repülőtér nem volt alkalmas nagyobb terheléssel való felszállásra.

Az út első szakasza, amelyet az amerikai tenger-

part mentén átlag 1000 méter magasságban tettünk meg, eseménytelenül folyt le. Néhány órai repülés után azonban egyre jobban felhősödött. Nem láttunk se vizet, se szárazföldet. Megpróbáltunk a felhők alatt alacsonyan repülni, de ott meg köd volt. Így inkább vissza szálltunk a felhők fölé. Iránytű után repültünk, de a szárazföldi rádióállomások Morse-jelei is segítették, hogy be tudjuk tartani az irányt.

Minél jobban közeledtünk a célhoz, annál rosszabbak lettek a látási viszonyok. Kritikus helyzetbe kerültünk. Kétséges volt, hogy célhoz érünk-e estig. Ahhoz, hogy visszaforduljunk, nem volt elegendő benzinünk. A legközelebbi repülőtér, ahol üzemanyagot vehettünk volna fel, hét-nyolcszáz kilométerre volt mögöttünk. Mi lesz, ha a látási viszonyok nem javulnak?

Szerencsére New-Foundland előtt eloszlott a felhőzet, csak alattunk hömpölygött vagy 100—200 méter magas ködréteg. Ez tisztán mutatta a sziget körvonalait. Ahogy a szél a partszegélynek nekihajtja a ködöt, az ott felborzolódik, úgyhogy világosan kirajzolódik a partszegély.

Ez után tájékozódva, egyenest a repülőtérnek tartottunk. Szerencsénk volt: véletlenül pontosan eltaláltuk a helyet, ahol a felhő és ködréteg lyukán keresztül kimagaslott a dombháton fekvő repülőtér. Így baj nélkül leszállhattunk. Barátaink nagy aggodalmat álltak ki értünk és lelkesen üdvözölték érkezésünket.

Leszállás után megállapítottuk, hogy New Yorktól idáig 7 óra 20 perc alatt tettük meg az utat, alig

néhány perccel maradva el Post és Cfatti erre a távolságra felállított rekordjától. Érkezésünket már megelőzte Kimball doktor távirati idő jelentése, amelyben másnapra nem tanácsolta, az indulást. Komisz vacsora után pihenőre tértünk.

Start!

Harbor-Grace-ről joggal mondhatja az amerikai, hogy ott a világ vége, nemcsak földrajzi, hanem minden más értelemben. Az egész New-Foundland-sziget, Nagy-Magyarországgal egyenlő területével és 100.000 iakosával, teljesen el van zárva a világtól. A szigeten hetenként kétszer keskenyvágányú vicinális közlekedik és néha-néha Montrealba van hajójárat. Politikai tekintetben New-Foundland angol fennhatóság alatt áll. Saját parlamentje és közigazgatása van. A riki-tóán cifra egyenruhába bujtatott tisztviselők csak különleges alkalmakkor látják el fontos hivatalukat. Egyébként, mint a falu valamennyi lakója, halászzal foglalkoznak.

Harbor Grace az aviatikának köszönheti világhírét. Két amerikai repülő, Schlee és Brock, amikor világkörüli útra indult, ezt a kis falut, mint az amerikai szárazföldnek Európához legközelebb eső pontját, választotta starthelynek. Ekkor alakult meg a

„Harbor Grace Airport Corporation”. Ennek a vállalatnak tagjai lettek a falu notabilitásai, a polgármestertől a fűszeresig. A falu melletti kis karsztos dombon, néhány ezer dollár befektetéssel és sok munkával, kezdetleges, de a célnak megfelelő felszállóhelyet építettek. Rendületlenül hisznek abban, hogy valaha Harbor Grace lesz az Amerika és Európa közötti repülőforgalom kikötője, úgyhogy befektetésük és munkájuk busásan meg fog térülni.

Megérkezésünk után való reggel Kimballtól újabb távirat érkezett. Némi javulást jelzett, de korántsem olyan időjárást, amelyet repülésünk szempontjából kedvezőnek lehetett volna mondani. Mérlegeltük az esélyeket. Valószínűnek látszott, hogy a nyugatról felénk vonuló eső és köd még aznap eléri mostani helyünket. Ha ez bekövetkezik, esetleg hetekig itt vesztegelhetünk, a gépünk pedig a szabad ég alatt állva súlyosan megrongálódhat. A legközelebbi jelentés már valamivel jobb volt. Azt jósolta, hogy az óceán felett alacsony felhőzet lesz az amerikai partok közelében, sűrű köd, kedvező nyugati szél az óceán közepén, onnan az európai partokig kedvezőtlen északi szél és erős vihar Anglia és Franciaország fölött.

Mindent fontolóra véve, arra az eredményre jutottunk, hogy indulnunk kell, mégpedig azonnal. Elhatározásunk híre futótűzként terjedt el a faluban. A szállodai szobalány, amikor meglátta, hogy csomagolunk, az ablakhoz rohant:

— Indulnak a repülők!

Még gyorsan feladtam egy táviratot anyámnak:
„Holnap délután Mátyásföldön találkozunk.”

Rövid búcsúzás után elfoglaljuk helyünket a gépen. Még egy akadály van: el kell kergetni a pályáról az időközben besétált kecskéket. A körülállók arcán látom a megilletődést. Sokakat búcsúztattak már el innen, akik vagy ott helyben maradtak a porondon vagy elmentek úgy, hogy soha többé hírüket sem hallották.

Az utolsó pillanatban egy kislány rohan a géphez és egy rózsafüzért dob az ülésembe. Ugyanabban a pillanatban Endresz teljes gázt ad a motornak és a 400 lóerő hatalmas bömböléssel indítja el a gépet. Az óriási súllyal megrakott gép meg-megtorpan a nagy teher alatt. Kishíján 4000 kg sok volt az aránylag kis motornak s az első néhány száz métert kétségbeejtő lomhasággal tesszük meg. Kérdés, hogy a pálya végéig el tudjuk-e érni a szükséges sebességet. Ha nem, akkor nincs menekvés: a gép, levegőbe emelkedni nem tudván, pozdorjává zúzódik a pálya végén levő kőrakásokon.

A lejtő alján, a pálya egyharmada körül, hirtelen lendületet vesz a gép és a sebességmérő gyors szökésekkel emelkedik. A balkezemben tartott telefonba állandóan adtam Endresznek a műszer állását. Hatvan ... hetven ... nyolcvan ... Nyomd, nyomd, tovább!... Kilencven ... száz ... (A gép hirtelen balra ki akar törni.) ... Jobbra, jobbra, nyomd, tovább ...

Százhusz .. , százharminc .., százötven ... most vedd el, lassan húzd meg!

A gép engedelmeskedik, pálya végén levő kövek fölött félméternyire siklanak el a futókerekek.

De most még hátra van a neheze. Meg kell másznunk a hegyoldalt. Endresz közvetlen a cserjés ágai fölött tartja a gépet. Egy-egy kiálló ág nagy csattanással vág végig az alsó szárnyfelületen. Ahogy lendületet nyertünk a pályán, ebben az emelkedőben úgy veszítjük a sebességet. Pedig még messze látszik a domb teteje és a különben lankás domboldal átkozottul meredeknek tűnik. A sebességmérő ijesztő módon esik vissza. Amikor a domb tetejét eléri, a minimális sebességet mutatja, amely mellett még levegőben lehet tartani a gépet. De sikerül ez is. Néhány kilométeren közvetlen a tó színe felett repülve, lassanként elérjük a szükséges repülési sebességet, hogy ismét kellő magasságra emelkedhessünk.

— Brávó, Gyurka! — kiáltom a telefonba.

Rohanás a világűrben

Messze elmaradt mögöttünk a Harbor Grace-i repülőtér. Mire elérjük a szükséges 200 méter magasságot, már el is vész a szemem elől. Előttünk hullámszik az Atlanti-óceán kékesszürkén csillogó, végtelennek látszó "vize. Látom a New-Foundland-sziget kiugró földnyelvét St. John városával. Attól délre, állandó ködbe burkolva, a Great-Banks fantasztikus körvonalai derengenek. A fejünk felett sugárzó nap örült sebességgel röpíti gépünk árnyékát a szárazföldön, majd egy hirtelen ugrással már az óceán vizén tűnik fel az árnyék. Az órámra nézek, hogy megjegyzzem a pillanatot, amikor elhagyjuk a szárazföldet: 12 óra 26 perc.

Egyelőre nincs semmi dolgom, amíg az irányt a hátunk mögött elmaradó szárazföld után vehetjük. Néhány percig elnézem az alattunk imbolygó halászbárkákat. Majd leeresztem a rádióantennát s a vevőt beállítva figyelem, hogy a környékbeli adóállomások

mind a mi indulásunk részleteit adják le. A New York melletti nagy leadó, Cape Code hívja St. Johnt: „*A Justice for Hungary elindulásáról részleteket kér a New York Times es a London Daily Mail.*”

Tudom, hogy ebben a pillanatban két világrész érdeklődésének középpontjában vagyunk. Gondolataim elszállnak Budapestre, ahol sokan imádkoznak szerencsés megérkezésünkért és néhány pillanat alatt gondolatban átélem mindazt a sok jót és rosszat, aminek árán idáig eljutottunk. Tőlünk messze délre egy hajót látok, füstölgő kéménnyel a kanadai St. Lawrence-öböl felé halad, öt évvel ezelőtt ugyanezen az úton érkeztem. Érkezésem részletei iránt sem a New York Times, sem a London Daily Mail nem érdeklődött. Tíz napig tartott akkor az út, most tizennégy óra alatt akarjuk megtenni.

Még egy búcsúpillantást vetek hátrafelé. Már a horizont felhőivel olvad össze az amerikai tengerpart. Nincs már miért visszanéznem, csak előre, a három-ezer kilométer távolságban levő másik part felé!

Folyton alacsonyabbra ereszkedve, felhő és víz között kíséreljük meg az átjutást. Már csak néhány méter választ el a tengertől, amikor előttünk a felhő és a köd összezárul a vízzel. Borzongató nedves hideg, dohos pinceszag és sötétség váltja fel egy szempillantás alatt a júliusi hőséget... Feljebb, feljebb! — kiáltom a telefonba, hogy elkerüljük a vízbeütközés veszedelmét. Endresz újból teljes gázt ad a motornak. Feszülten figyelem a magasságmérő lassú emelkedését,

közben szemmel tartom a kompaszt is, hogy helyes irányban maradjunk. A köd egyre sűrűsödik, a szárnyak végét már alig látom. Eltűnt a nap, az ég, a víz, a föld, eltűnt minden...

Endresz a gépet már csak az erre szolgáló műszer útján tudja vízszintes helyzetben tartani. Nincs más támpontunk, mint egy műszer, annak törékeny szerkezetére van bízva a sorsunk. Én az irányt figyelem és folyton utasítást adok a telefonba, míg el nem érünk olyan magasra, hogy néha Endresz is veszély nélkül vethet egy-egy pillantást az ülésébe szerelt iránytűre.

Két órája tart már ez a rohanás a nagy semmibe. Megszűnik bennünk az egyensúly és az irány érzéklése. Már csak az idegnélküli műszerek a mérvadók, azok töltik be az agy, a szem, a fül szerepét. Csak a műszerekbe vetett feltétlen bizalom győzheti le a ködöt. Minden figyelmet ezekre összpontosítunk.

Csillagok között

Napnyugtáig tart az idegeszítő állapot. Gépünk nagy túlterhelése miatt hét órára volt szükség, hogy el tudjuk érni a 2000 méteres magasságot, ahol hirtelen kijutunk a nyári alkonyatba. A nap helyzetéből meg tudjuk állapítani, hogy helyes irányban haladunk. De csak néhány pillanat s a nap máris eltűnik a nyugati láthatár felhői mögött.

Hét órai repülés alatt, számításom szerint 1400 km-t hagytunk magunk mögött. De nagy kérdés, hogy a minden támpont nélküli repülés közben a szél miatt mennyire tolódtunk el a kitűzött útvonaltól. Hogy helyzetünket megállapíthassam, újból hajók után kutatok. Többszöri hívásomra a Canadian Pacific egyik gőzöse, az „Aurania” válaszol. Megadja helyzetét és közli, hogy tőle délre vagyunk. Azután tőlünk délre a „Kennebeck” gőzös jelentkezik. Így megállapítom helyzetünket valahol a két hajó között, de hogy pontos helymeghatározást végezhessenek, meg kell várnunk

a csillagokat... Az alkonyat végtelen hosszúra nyúlik. Este tízkor ínég nappali világosság van, majd egyszerre besötétedik és pislogva megjelenik elsőnek az Északi Sarkcsillag.

Millió csillagjával pazar pompában bontakozik ki felettünk a júliusa éjszaka. A kék háttéren ebből a magasságból mindegyik égitest szokatlanul nagynek és fényesnek látszik, mindegyik más árnyalatban csillog. Itt van mellettünk a Göncölszekér rúdjának vége, csak ki kellene nyúlni utána, oly közeinek látszik. Alattunk a csillagok fényében, mint valami titokzatos habtajték fehérленek a felhők. Mint óriás hegyek havas csúcsai váltakoznak a mély, sötét völgyekkel. A magasabb csúcsok itt-ott elérik rohanó gépünket és propellerünk erős szele könyörtelenül szakítja millió foszlányra a felhőt.

Az ülés fedelén néhány pillanatra behúзва, hallgatom a motor egyenletes járását. Furcsa, bugyborékoló hangok töltik meg a gép belsejét. A motor kifogyhatatlan szomjúsággal issza a benzint, percenként majdnem két litert fogyaszt. Az elégett mérges gázokat a kipuffogó csövön át nagy robajjal löki kifelé, méreggel fertőzve meg a csillagok világának szűz levegőjét.

Hajnali három órakor a csillagok hada a nagy végtelenségbe tűnik el. Az égi kárpit díszeit leszedi egy láthatatlan kéz. Halvány árnyalattal világosabb lesz az égbolt és előttünk, messze északkeleten, feltűnt a nap izzó korongja. Alig öt órája, hogy hátunk mö-

gött a nyugati horizonton eltűnt, most ismét előttünk van, hogy biztos irányt mutasson további utunkra. Ott, ahol a nap felbukkan, már szárazföld van. De ameddig a szem ellát, a tájat köd és felhő borítja, izzó vörösből játszanak a felhők ormai

A felhők alatt — Európa!

Az európai partok itt fekszenek alattunk, hajnali álmukat alusszák a felhőtakaró alatt. Rádióhívásomra már a La Manche-csatornában levő kis gőzös, a „Maya” válaszol. Gyenge leadó ja elvész a parti nagy állomások, Valencia, Lands End, Cherbourg és Le Havre erős hangjai között. Mély bariton dudahangon szólak az angol állomások, kellemetlen, éles süvítéssel a franciák. Minden állomás foglalt, a nagy ködben hajóik irányítását végzik.

Már rég szárazföld felett kell lennünk, de a sűrű felhőzettől nem látszik a föld. Erős szellőkések alaposan próbára teszik a gépet, de az állja a birkózást. Mint viharos tengeren a hajók, úgy táncolunk a szél hullámain. Tudom, hogy nem tart sokáig a nyári fergeteg. Félóra alatt el is nyargal felettünk.

Kihasználva a kedvező alkalmat, a felhők alá bújunk. Egy jellegzetes fekvésű kis községet felismerek s a térképen megállapítom, hogy Metztől északra néhány kilométerrel, a Rajna felé közeledünk.

Hamarosan elérjük a Rajnát, de a túlsó part felhői egybefolynak a Fekete-erdő hegyeivel. Délre fordulunk és Strassbourgnál átvágunk a Rajnán, hogy a vasútvonalat követve, túljussunk a hegyeken. Keskeny völgyben haladunk előre, kétoldalt meredek hegyoldal, fölöttünk gomolygó felhők. Alagútban tűnik el a vasút és mi egy veszélyes alacsony fordulóval repülünk vissza a Rajnához. Innét északra fordulunk, de újból viharzónába jutunk. Vissza délnek kénytelenek vagyunk egészen Baselig menni. Ott a Rajna könyökét megkerülve, hátunk mögött hagyjuk a viharos zónát. Feltűnik Friedrichshafen a Bodeni tóval, majd Ulmnál elérjük a Dunát.

Már nem kell térkép, pihenhet a navigátor! Vezet bennünket a Duna! A folyam kacskaringóit lerövidítve, felváltva repülünk és eszünk. Jobban mondván ennénk, ha a Harbor Graee-i vendéglősné ehető dolgokat csomagolt volna. Endresz nagy lendülettel dobálja ki a gépből az uborka- és paradicsomszendvicseket.

Linz tűnik fel alattunk. Ekkor jut eszembe, hogy jó lenne már hírt adni előhaladásunkról. Budapestet hívom a rádión, de Bécs felel. Már teljesen süket vagyok és nagy nehezen értem meg az egykori k. u. k. bajtársak üdvözlését. Házi telefonunkon Endresznek továbbítom, de ő valami egészen oda nem tartozót felel, amiből látom, hogy már ő sem hall.

Hosszú idő járás jelentés következik. Mikorra vége, már Bécs felett vagyunk.

Az út vége

Az olvasó most visszalapozhat ennek a könyvnek legelső fejezetére. Repülésünk történetének kissé lehangoló csattanóját, amivel a sors az utolsó kilométereken megtréfált bennünket, a bicskei kényszerleszállást, ott már elbeszéltem.

Huszonhat órás száguldás után bizony furcsa érzés volt beszállni egy rozoga bérautóba, amely véletlenül arra haladt a bicskei országúton. Endresz ott maradt a gépnél, én pedig behajtottam az egyik szomszéd községbe (azt hiszem, Felcsút volt), hogy telefonáljak Mátyásföldre. A posta zárva volt, a postáskisasszonyék már sétálni mentek.

— Tessék átmenni a szomszéd községbe, — tanácsolta valaki — ott a jegyzőnek van telefonja.

Pár perc múlva megálltunk az alcsúti jegyzőlaknál. Leugrom a kocsiról, rohanok be a házba, a jegyző épp Mátyásfölddel beszél. Izgatottan magyarázza:

— Kérem, a Jusztice for Hungária lezuhant Bicskén ...

Hallom a beszédjéből, hogy hirtelenében elterjedt rémhírek jutottak el a füléhez. Jónak látom közbeszólni:

— Nono, nem egészen úgy volt...

— Ne zavarjon, nem hallja, hogy Pesttel beszéllek? — förmed rám.

Mikor megmondtam, hogy ki vagyok, majd elájult. Átvettem tőle a kagylót és a drót túlsó végén beszélő Kara alezredesnek röviden jelentettem a történeteket. Megtudtam tőle, hogy már repülőgépet küldtek értünk, mert az izgalmas várakozás alatt a bécs—budapesti rendszeres repülőjárat gépe megérkezett Mátyásföldre, annak a pilótája látott minket leszállni Bicskén.

A bérautón visszarobogtam a géphez. Néhány perc múlva csakugyan megérkezett és a propellertörés miatt harcképtelenné vált Justice for Hungary mellé leereszkedett az értünk küldött kétmotoros Fokker. Felültünk rá és pár perc múlva a mátyásföldi repülőtéren voltunk.

Meg sem próbálom leírni, mit éreztem itthon az első percekben, az első negyedórákban. Már az is nagy érzés volt, hogy a nagy és felelősséges repülővállalkozás után egyáltalán biztos talaj volt a lábunk alatt. A lelkes mámorban ujjongó tömeg közt szeretteink arcát fedeztük fel. Endresz Gyurka a feleségét ölelte, én az édesanyám nyakába borultam. Aztán a kitüntető fogadtatások és ünneplések hosszú sora következett.

Mátyásföldről a budai várba röpitett minket az autó. A Szent György-téren a miniszterelnöki palota

kapujában Gömbös Gyula honvédelmi miniszter ölelt a keblére s úgy, ahogy voltunk, kormos, poros repülőruhánkban vezetett föl a csillárfényben úszó nagy terembe, gróf Bethlen István miniszterelnök elé. Holtfáradt voltam, de ennek a napnak, 1931 július tizenhatodika estéjének diadalittas élményei felejthetetlenül emlékezetembe vésődtek.

Mozgalmasan teltek a következő napok. Július huszadikán külön kihallgatáson fogadott Magyarország kormányzója. Másnap, a parlament ünnepélyes megnyitásakor, az országgyűlés mindkét házának kitüntető megnyilatkozásait hallgattuk mély megilletődéssel a diplomatak páholyában.

Egy este a Gellért-szállóban rendezett díszlakomán gróf Apponyi Albert mellett ültem és a nagy államférfi társalgását élvezhettem.

Vállalkozásunk sikere az egész világon elismerő visszhangot vert. Tárgyilagosan megállapíthatom, hogy sportszempontról is komoly, jelentős sikerünk volt. Harbor-Grace-től Budapestig huszonhat óra 20 perc alatt repültünk. Lindbergh körülbelül ugyanekkora távolságot, New York és Párizs közt, harminchárom óra 30 perc alatt tett meg. Tizenhárom óra 20 perc alatt repültünk át az óceán vize felett. Ez volt addig a legrövidebb idő, mely alatt ember átkelt az Atlanti-óceánon. További rekordunk: Amerikából Európa területére előttünk senki sem jutott oly messzire egyfolytában való repüléssel. Azonkívül mi értük el a legnagyobb átlagsebességet.

Lord Rothermere sürgönye, mely meleg szerencsekívánatokon kívül az általa kitűzött pályadíj odaítélését is jelentette, messzehangzóan hirdette a „Justice for Hungary” óceánrepülésének nemzeti propagandaértékét.

A világ szeme, a világ figyelme és érdeklődése a magyar igazságra terelődött. Ez volt a célunk. A Gondviselés megsegített, elértük a célt, tömérdek nehézség leküzdésével, megcáfolva sok kételkedést, gúnyt és gáncsoskodást. Mert volt részünk ebben is. Akadtak, akik előzetesen szemünkre vetették: hogyan merészelünk egy vakmerő, kockázatos, egyéni vállalkozás cégéréül a magyar igazság jelszavát fölhasználni. Bűnünkül rótták fel, hogy álmodni mertünk.

Annyit talán szerénytelenség nélkül elmondhatok, vértanúhalált halt Endresz György barátom nevében is, hogy az álomból azt, ami tőlünk tellett, becsülettel megvalósítottuk.

Vége

TARTALOM

Szárnyat a magyarnak.....	7
Pilótasors.....	13
Gyermekkor és katonasor.....	19
Harctéri élmények	23
Forradalmi viszontagságok.....	28
Kifelé a vörös pokolból.....	33
Az ellenforradalom városában.....	38
Repülés nemzeti színek alatt.....	41
Román intermezzo	46
Az első magyar repülőnap.....	51
A pilótaiskolában.....	55
Búcsú a repüléstől.....	62
Kanada hív.....	65
Első benyomások.....	69
Magyar farmerek közt.....	75
Colonist-vonaton Vancouverig.....	83
Éiszaka Mr. Veress szállásán.....	87
Élünk a iég hátán	91
Élet a farmon.....	99
Vadkacsavadászat.....	106
A telepítés dzsungelében.....	110
North Star Hotel.....	117
Bély Pál tragédiája.....	121

Aχ Egyesült Államokban.....	125
Ahol a „kaliforniai” alma terem.....	129
A Függetlenség ünnepe.....	133
Repülőbaleset a Csendes-óceán partján	137
Mister Brown, az indián.....	144
Réz bőrű cigányok között.....	149
Vissza a repüléshez.....	153
Justice for Hungary	157
Hajsza pénz után.....	162
Mi is az a navigáció?.....	168
Óceánrepülés — papíron.....	172
Négyezeröttszáz dollár története.....	178
Még egy kis navigáció.....	183
Endresz György.....	185
A kiképzőtelepen.....	188
Remények s kétségek közt.....	191
Szalay bácsi, a mentőangyal.....	195
Elhalasztjuk az utat.....	200
izgalmas előkészületek.....	204
Útiláz.....	209
New Yorktól Harbor-Grace-ig.....	214
Start	218
Rohanás a világűrben.....	222
Csillagok között.....	225
A felhők alatt — Európa!.....	228
Az út vége.....	230