ELEK LÁSZLÓ SJ

VILÁGÍTÓTORNYOK HELYETT RÉVKALAUZOK

Részletek az *Ott fúj, ahol akar* címmel készülő novelláskötetből

Útkeresés helyett vitorlázás

Sokan és sokat keressük az utunkat. Vagy inkább az Úrét. Mármint azt az utat, amit az Úr kijelöl számunkra. Vagy legalábbis amire meghívott minket. Jaj, olyan jó volna eltalálni, és nem annyit letérni róla! Keressük a jeleket. A fákra festve vagy lábnyomok képében, esetleg arra figyelve, hogy a szűkebbet és kereszthordozósabbat válasszuk mindig. Mert jaj nekünk, ha a rossz utat választjuk! Ha papnak megyek, amikor nem is arra hív, vagy futok a papságtól, miközben arra hív. Örökre elvesztem az igazi boldogság lehetőségét, ha eltévesztem az utat. Inkább menjek lassabban, hogy jól megkülönböztethessek minden útelágazást.

Pedig a hivatás olyan, mint a vitorlázás.

A vízen nincsenek kijelölt helyes vitorlás útvonalak, amiket el kell találni. Vitorlással szabadon választjuk meg az irányt, csak pont szembe ne menjünk a széllel. Mehetünk egészen behúzott vitorlával élesen a szélre, amikor is a hajónk jól megdőlve vágja át a hullámokat. Szinte röpülünk, úgy érezzük. Vagy mehetünk laza háromnegyedes szélben is, mindent szinte teljesen kiengedve. Ilyenkor csöndesebben haladunk, ahogy a hullámok újra és újra megtolnak minket. Úgy érezzük, hogy nem haladunk sokat, pedig gyakran ez a leggyorsabb formánk.

Nem egy konkrét utat, nem is egy konkrét irányt vagy egy konkrét vitorlabeállítást kell eltalálnunk ahhoz, hogy boldogok legyünk, hogy az üdvösségre jussunk. Az iránynál sokkal fontosabb, hogy a vitorláinkat állítsuk be a szélhez. A többiről már szabadon döntünk. Van, aki attól lelkes, ha dől a hajó, és vágjuk a hullámokat. Van, aki minden pillanatra figyelő, csendesen hátszelel, ő a pillangózást szereti igazán. És olyan is van, hogy hol ez, hol az ad igazi örömet. Bármelyik irányt választhatjuk, bármelyikben teljes és boldog lehet az életünk.

Sőt, ha széllel szembe közvetlenül nem is tudunk menni, cikcakkban – krajzolásnak hívjuk – tudunk lassan-lassan a szél felé haladni. Sok-sok fordulással, amikor még a szembeszéllel is megismerkedünk rövid időkre.

Amúgy meg: a boldogság nem az út végén van, hanem szélben és szélcsendben, a nagy víz közepén.

Megállni a viharban

Amikor túl nagy a szél, amikor a hullámok közül nem látunk ki – a tengeri hullámok egy kis hajón nem csapnak át, „csak" megemelik tíz méterekre, majd lassan leengedik –, akkor legszívesebben kiszállnánk, megállnánk, feladnánk.

De nem lehet megállni. A horgony nem ér le több száz méter mélyre. Kikötő pedig gyakran nincs elérhető közelségben. Ráadásul viharokban a kikötőbe beállni veszélyesebb, mint a nyílt vízen maradni. A háborgó, dörgő tenger és a könyörtelenül mozdulatlan sziklaszoros mentén könnyű a kettő közé beszorulva porrá zúzódni. Más út kell.

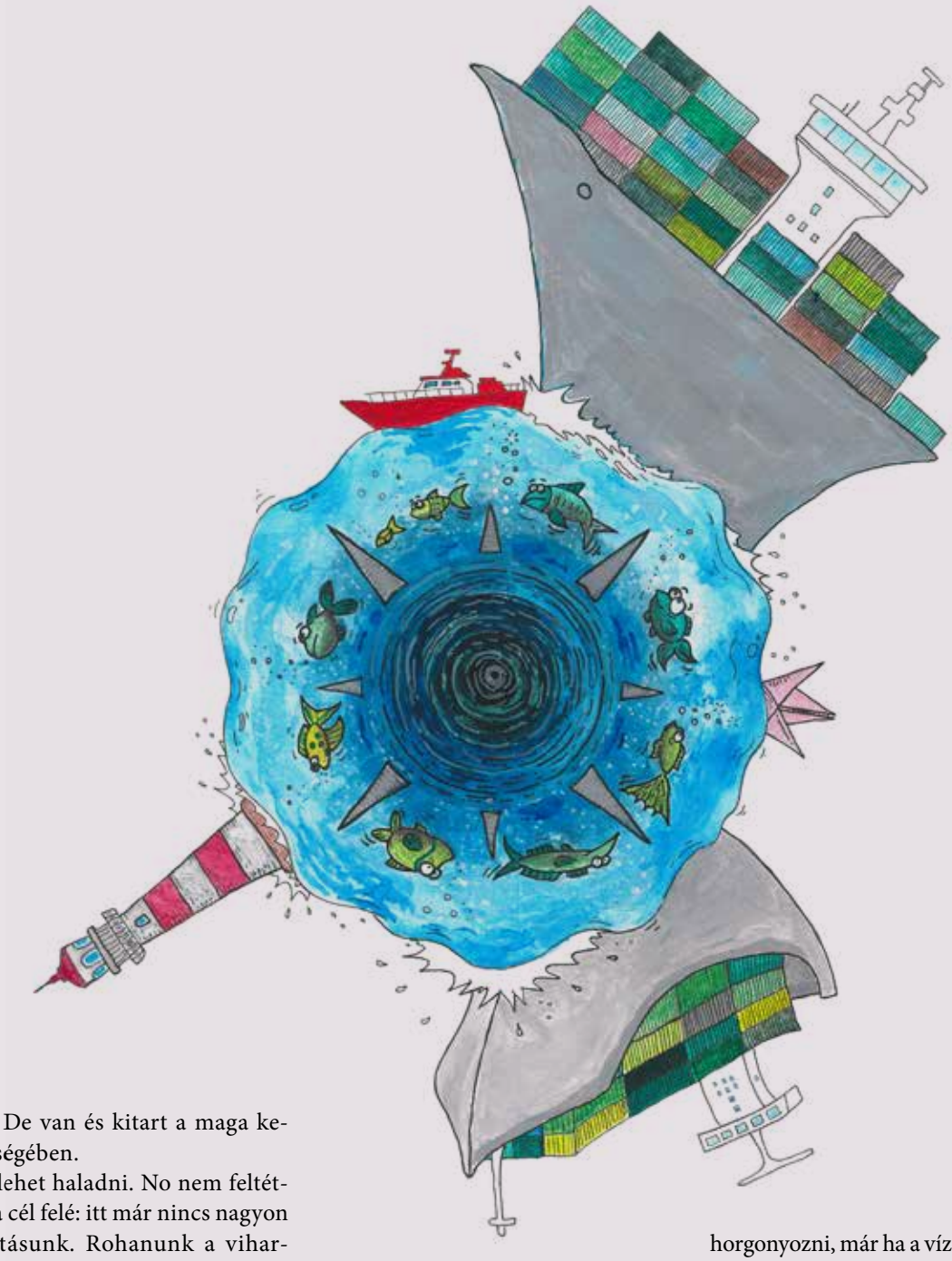
Megtehetjük, hogy jól lekötözünk mindent, és bevonunk minden vitorlát. Kapitulálunk. Nem kell összehangolódás, hiszen a végtelen erőkkel nem lehet szövetséget kötni. Ha nincs fenn vitorla, nincs, ami szakadjon. Ha nincs fenn vitorla, nem tud mibe belekapni a szél, hogy megdöntsön minket. Túlélés kell: rettegve elbújni a kajütbe.

És ez a legrosszabb, amit tehetünk. Ha feladjuk, és összekuporodunk a mélyen, akkor végünk. Immáron a víz az úr. A víz, ami dobálja a hajót. A vízhez képest megszűnik a sebességünk, és így már hiába is forgatnánk a kormánykereket, nem hat a kormánylapát. A hajó meg hiába áramvonalas, nem arra tervezték, hogy mindig más oldalról üsse a hullám.

Víztömeg. Sokszor keményebb, mint a szél. Üt. Dob. Forgat. Zúz.

Minden jobb (mármint: biztonságosabb), mint hánykolódni. Mozogni kell. Haladni.

Ezért mindig érdemes fenn hagyni egy tenyérnyi vitorlát. Kicsik vagyunk, nagy a szél, és nehezen értjük egymást, de ha kisebb felületen is, ilyenkor is be tudjuk fogni és be kell fognunk a szelet. Speciális erős anyagból durván szőtt viharvitorla. Gyakran erős színű, hogy messziről is látszódjék, amikor éppen kibukkan a hullámokból. Nem egy ellazult, finomságokra figyelő ima-



Illusztrációk: Mihalkov Ferenc SJ

foma. De van és kitart a maga keménységében.

Így lehet haladni. No nem feltétlenül a cél felé: itt már nincs nagyon irányításunk. Rohanunk a viharral együtt. Háromnegyedes széllel, szinte hátulról kapjuk az erőt. Így kevésbé dönt a szél, és a hullámok sem a kényük kedvére csapkodnak. Tér kell ehhez, mert nem mi választjuk az irányt, és kis zsebkendővel is száguldunk nagy sebességgel. Sőt, van, hogy a zsebkendő is túl nagy: az árbóc felülete maga a vitorla.

Így haladunk. Igen, a vízhez képest is. Az őrült szél erejéből. És ha van a vízhez képest sebességünk – bármilyen irányban is –, akkor már van hatása a kormánylapátnak. Akkor már nem kiszolgáltatottak vagyunk, hanem, ha csak kis szabadsággal is, de szabadok: irányítunk és rábízunk.

A legnagyobb viharban is a legnagyobb biztonságot az adja, ha együtt rohanunk a viharral.

A horgonyzásról

Amikor megállásra, biztonságos pihenésre vágyunk, akkor szoktunk lehorgonyozni, már ha a vízmélység ezt megengedi. Vallásos szimbolikánkban is sok helyen megjelenik a horgony. Kapaszkodunk belé, és bízunk benne, hogy megtart. Pedig…

Azért engedjük le a horgonyt, hogy hajónk egy ponton maradjon. Hogy a mélyen lévő biztos(nak vélt) talajjal össze legyünk kötve. Szeretjük jó rövidre húzni a láncot, hogy feszes legyen: köztünk és a talaj között minél kisebb legyen a távolság. Hogy ne az összevissza változó és hullámzó víz legyen az úr, hanem mi. A bo-



►► lond homokra épített, mi meg szikláb a kapaszkodnánk. Pedig…

A hajót nem a sziklaszilárd fenék tartja meg. És nem azért nem, mert az gyakran csak homok és iszap. Homokban is lehet biztonságosan horgonyozni. Nem a talaj határozza meg a biztonságot.

A horgony már számít valamit, de nem az adja a végső biztonságot. Többtonnás hajónak is alig pár tíz kilós horgonya van. Igaz, a formája nagyon is fontos: a régi admiralitás- vagy négykapás horgonyokhoz képest a modern CQR- és a homokban olyan erős Danforth horgony sokkal hatékonyabb. Nem mindegy, hogy milyen a mi saját egyedi horgonyunk, amit aztán leeresztünk a fenékre, amikor kell. Addig ott ücsörög kényelmesen a hajó orrán, és ígéri a biztonságot. Pedig csupán hozzánk tartozik, és nem egy külső alap. A legjobb horgony használata esetén is elsodródhatunk.

A lánc. A lánc az, ami megtart. A sok kis szemből álló, olykor rozsdásodó lánc a lényeg. És annak is a hossza és a súlya. Ha rövidre húzzuk a horgonyláncot, hogy jó szorosan tartson, akkor a rövidített lánc meredeken emelkedik ki a talajról, és már egy egyszerű hullámnál is, ami megemelgeti a hajót, a horgony is felemelkedik a lánccal együtt, és máris arrébb került a hajó. A biztos horgonyzáskor a lánc hosszan fekszik a talajon. Akár ötször-hétszer hosszabban, mint amennyire a víz aljától a hajó orra van. Sok-sok kiló süpped ilyenkor az iszapba, vagy fekszik el a kövön. És amikor jön a hullám, és megrázza a hajót, akkor a láncnak legfeljebb a felső pár métere emelkedik meg. A lánc súlya tompítja a hullám rángatását. És marad még sok-sok méter lánc csöndesen, mozdulatlanul a talajon. Ahhoz, hogy elmozduljon a hajó, nem elég fel-le rángatni, hanem hosszanti irányba kell tudni elhúzni sok méter láncot, ott mélyen a talajon, ahol hatalmas tapadása van. Nem mozdíthatatlan, de elhúzhatatlan.

Így persze távolabb maradunk a horgonytól. És mozog is állandóan a hajó, ahogy a szél, a hullámzás és az áramlatok küzdenek egymással. Akár körbe-körbe is foroghatunk egy éjjel alatt. Megpróbálhatjuk hajónkat mozdulatlanul tartani azzal, hogy például hátul is ledobunk egy horgonyt. De változó szél és áramlás esetén ez még veszélyesebb is: kifeszített hajónkat egyszer csak oldalba kapja a szél, és dől és borul, és szakad minden. A hajókat nem oldalszélre tervezték.

Az a biztonságos, ha engedjük a hajónkat forgolódni. Jó-jó, ha felhúzunk egy icipici vitorlát – szokatlan módon a hátsó árbócfeszítőre –, akkor csökkenthetjük a forgolódást. Lám, megint csak Istenbe kapaszkodva.

Mit tehetünk, ha mégis arra ébredünk, hogy az erősödő szélben lassan-lassan vonszoljuk a horgonyunkat, csúszunk le, és nem állunk stabilan? Hát engedjünk le még több láncot. Nem ez lenne a zsigeri reakciónk, mégis ez a fontos: engedjünk szabadon még több kis láncszemet.

Ha valamiért mindenáron meg akarunk állni az örökös változásban, ne felejtsük el, hogy legyen bármilyen stabil a példaképünk, a sok-sok láncszem egymásba kapaszkodása, valamint a biztosnak vélt pont és a jelen valóság összekötése nélkül csak rángatni fog minket a víz.

Világítótornyok helyett révkalauzok

Sokáig világítótorony akartam lenni, mint a régi nagy szentek. Rendíthe-



tetlenül állni a sziklán, hóban, fagyban, napsütésben. És csak világítani, mutatni az utat és a veszélyt. Kellően magányos ez a szolgálat: hajó és torony sosem találkozik, az a halált jelentené. Messziről nézik egymást, messziről segít a sziklán álló. Jöhetnek korok, hullámok, izmusok, a torony áll. Őrt áll.

Világszerte még ma is több ezer aktív világítótorony végzi szolgálatát – egyikhez kulcsom is van –, bár személyzet már nem lakik bennünk. Vendégeknek jó párat kiadnak ugyan, de maguk a tornyok automatizáltak, napelemmel és LED-es fénnyel működnek a varázslatos Fresnel-optikák helyett. A ködkürtök sem szólnak állandóan, csak ha egy arra járó hajó a VHF-rádiójával jelet küld nekik a 83A-s csatornán. A ma hajósának is kedves referenciapont a kikötő bejáratát mutató világítótorony, de jobban bízik a GPS-ben, a fedélzeti elektronikában, a bójákban és a kardinális jelekben.

Ma egyre kevesebb a szükség világítótornyokra. Révkalauzokra annál nagyobb.

A révkalauz nagyon jól ismeri saját kikötőjének minden pontját és jellegzetességét. Nemcsak az elrejtett sziklákat, az éppen elmozdult bóját, hanem a helyi időjárási szokatlanságokat is, a dagály keltette speciális örvényképeket, a környék halászainak szokásait. A révkalauz nem a partról, némán mutatja az utat, hanem veszi a fáradságot, és kimegy az érkező hajóhoz, menet közben felmászik Jákob létráján az akár húsz méter magasan lévő fedélzetre, és odaáll a hajó kapitánya mellé. Onnan, a hajóhídról segíti a hajó útját. Nem parancsol, nem utasít, nem nyúl a kormányhoz (nincs is), nem nyomkodja a gombokat. A parancsnokságot tehát nem veszi át, a felelős továbbra is a kapitány. A révkalauz neki segít: közvetlenül, hajóra szabva. Ráadásul a révkalauz sem egyedül dolgozik: társai hozzák-viszik szolgálati hajójukkal, és egy-egy nagyobb óceánjárót akár négy-öt kicsi, de annál erősebb tolóhajót koordinálva kísérnek a biztonságos kikötőbe.

Régi idők nagy szentjei kiolthatatlan fénnyel világítanak ma is. Mégis, ma talán nagyobb szükség van révkalauzokra, akik az úton lévőt megismerve mellé állnak, és kísérik útján. És nincsenek egyedül. ■

