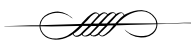


BEBES ÁRPÁD

## Holland hajózó társadalom az aranykorban



### *Bevezetés*

Tanulmányomban a holland hajózó társadalom jellemzőit, ám sokkal inkább a hajókon élő emberek életkörülményeit fogom bemutatni. Választásom azért esett erre a témára, mert ezzel kapcsolatos magyar nyelvű munka kevés található. Dolgozatomban arra keresem a választ, hogy milyen általános tendenciák mutatkoznak a hajós népesség létszámában, és ez milyen mértékben függhet össze a hajósok életkörülményeivel? Mik lehetettek a motivációs erők ennek az életmódnak a választásában? Milyen a holland hajós társadalom szerkezete?

### *A hajózó társadalom*

A holland hajózás és tengerészeti vállalkozások 1585 és 1650 közötti fenomenális növekedésének ellenére, úgy tűnik, hogy matrózokból jelentős többlet volt ebben az időben, és ez valószínűleg igaz az ezt követő 60-70 évben is. Egy holland hajóskapitány legtöbbször annak ellenére bízhatott a legénysége összeszedésében, hogy az általános szabály alapján alacsony volt munkabér és „spártaiak” a fejadagok.<sup>1</sup> A hajón kiosztott élelmiszer mennyiségeket a későbbiekben külön fejezetben tárgyalom. Ahogy az források ismeretéből kimutatható, a holland hajózást az egyes tartományi területek (Holland, Zéland), a Társaságok (VOC, WIC), esetlegesen néhány nagyobb hatalmú személy (Nassaui Móríc) vagy városok (Amsterdam) pénzelték. Az állami támogatás tulajdon-

képpen nem tekinthető számottevőnek. Előfordult például az is, hogy a Kelet-Indiai Társaság megbüntetett néhány felfedezőt, mert szerintük az általuk ellenőrzött átjárón jöttek át, engedély nélkül. Ezért hajóikat és áruikat elkobozták, őket pedig hazaküldték. Ez történt Jacob Lemaire-el és Willem Corneliszoon Schooten-nel világszerte utazásukkor, miután felfedezték az új átjárót, mivel a Magellán-szorosra csak a Társaság hajóinak volt monopóliuma. Ezt játszotta ki Jakob Lemaire és új átjárót keresve jutott el Amerika déli csücskének megkerülésével a Csendes-óceánra.<sup>2</sup> Lemaire a hazafelé tartó úton megbetegedett, de a hazaérkező Schoutent megbízói elismeréssel fogadták, és panaszt tettek az új felfedezésükre hivatkozva. Így megtérítették és kifizették a Társasággal a költségeket és a kamatokat is. A felfedezésnek sokat köszönhetett a németalföldi kereskedelem, mert így megnyílt az út azokra a területekre, amelyen addig csak a VOC élvezett kizárólagos jogot.<sup>3</sup>

A fentiek is egyértelműen mutatják, hogy az egyes társaságok közötti verseny volt a jelentős és a németalföldi hajózás csupán gyűjtőfogalomként használható, tulajdonképpen társasági kereskedőflották, és egyéni expedíciók sokaságából állt. A legtöbb hajóutat természetesen a VOC indította.<sup>4</sup>

A tartományi admirálisoknak természetesen gyakran akadtak nehézségeik a hadihajóik felszerelésével, különösképpen a vezető, ámde igen kevés pénzzel rendelkező Rotterdami admirális, amely jellemzően rossz fizető volt. Azonban ha a pénz elérhető volt,

a XVII. század második felében ritkán szenvedtek hiányt a tengeri szolgálatra vállalkozó újoncokban.<sup>5</sup> Sőt a toborzandó emberekben sokkal inkább egyfajta túlszűfolttság figyelhető meg, a tengeri munkaerőpiac ilyenformán folyamatosan képes volt utánpótlást kapni. Legtöbben valószínűleg a zsákmány ígérete miatt csatlakozhattak. Az indiai területeken természetesen számosan ottmaradtak, vagy meghaltak, esetleg elszöktek a flottától. Az alábbi táblázatban megfigyelhető az Ázsiába induló emberek és hajók valamint a visszatértek közötti differencia.

Az elindult hajók és a fedélzeten lévő utasok számát az I. táblázat tartalmazza.<sup>6</sup>

Kivételt jelent az első néhány év, amikor is a forrásban szereplő 1595–1602 között elindult 66 hajó közül 49 érte el újra az Egyesült Tartományok kikötőit, ami 74%-ot jelent. Az ezt követő évtizedekben ennek aránya lecsökken 50% alá. Az 1602 és 1630-ban elindult 334 hajó közül mindössze csupán 161 tért vissza. Ez a tendencia az elkövetkező évtizedekben az 50%-os érték közelében maradt. A század második felében az arány elmozdul a 60% közelébe, majd meg is haladja azt. Az 1670 és 1680 között Ázsiába tartó 232 hajó közül 133 tért vissza. A XVII. század végére további javulás figyelhető meg, 1680–1700 között a visszatérő hajók száma 297 az elin-

	A Köztársaságból induló hajók			Az Ázsiából induló hajók		
	utasok	hajók	átlag	utasok	hajók	átlag
1595–1602	5,300? <sup>7</sup>	66	80.6?	?	49	?
1602–1610	8,500	76	111.5		40	
1610–1620	19,000	117	162.1		50	
1620–1630	23,700	141	167.8	14,500?	70	89.9?
1630–1640	28,900?	157	184.0	10,000	75	133.7
1640–1650	33,100?	165	200.6?	11,900	93	127.3
1650–1660	40,200?	205	196.0?	13,000	103	126.4
1660–1670	40,900	238	171.8	14,400	127	113.4
1670–1680	42,700	232	184.1	15,900	133	119.4
1680–1690	37,800	204	185.2	16,400?	141	116.5?
1690–1700	43,000	235	183.1	18,300	156	117.3
1602–1700	317,800	1,770	179.6	114,400	989	115.6

1. TÁBLÁZAT

Odavesztett hajók az Ázsiába tartó utakon				
	elsüllyedt	elfogott	százalékos megoszlás	
1602–24	4	-	1.5 %	-
1625–49	14	2	3.5 %	0.5
1650–74	12	6	2 %	1
1675–99	11	6	2 %	1
1602–99	41	14	2.3 %	0.6
Odavesztett hajók a hazautakon				
1602–24	6	1	4.9 %	0.8 %
1625–49	5	1	2.5 %	0.5 %
1650–74	10	6	3.4 %	2.0 %
1675–99	13	1	3.6 %	0.3 %
1602–99	34	9	3.4 %	0.9 %

2. TÁBLÁZAT

A táblázat elemzése alapján érdekes adatok megállapítására van lehetőség. Az egyik legszembetűnőbb jelenség a Köztársaságból elindult és az onnan visszatért hajók száma. Ez alapján kimutatható, hogy az Ázsiába induló hajók jelentős része nem tért vissza.

dult 439 hajóból, meg ami 67%-os arány.<sup>8</sup> Ennek az adatnak némileg ellentmondanak azok a táblázatok, amelyek az elvesztett hajók számát mutatják az oda- és visszaúton.

A 2. táblázat az elvesztett hajók számát mutatja az oda- és visszaúton.<sup>9</sup> (Dutch

Asiatic I. 1987. 75). Ahogy a 2-es táblázatból kiderül 1602 és 1624 között mindössze 4 hajó süllyedt el, amely másfél százalékos arány az odafele vezető úton. Visszafele ugyanezen periódusban 7 veszett el, amelyek közül az egyiket elfogták. Ez az adat a 3-as táblázatban található meg. Vagyis a kettőt összeadva sem jön ki az 50%-os arány. A kérdés tehát az, hogy mi történt a többi hajóval. Erre több magyarázat kínálkozik. A forrás megemlíti, hogy a hajók több mint a fele bajba került az út első felében.<sup>10</sup>

Ez alapján elképzelhetőnek tűnik, hogy a hajók egy része nem érte el Ázsiát, hiszen a 1-es táblázat az Ázsiából visszatérő hajók számát jelzi. A keletre induló hajók egy része vagy csak a Jóreménység-fokáig jutott és ott visszafordult, a második lehetőség pedig, hogy az Ázsiáig eljutó hajók egy része annyira rossz és javíthatatlan állapotba került, hogy le kellett szerelni. Erre egyértelmű példa lehet a Houtman által vezetett expedíció. Ezen út során rengeteg embert vesztettek, 249 főből, 1597 januárjára mindössze 90 ember maradt, így pedig nem tudtak 4 hajót egyszerre irányítani, ezért január 11-én legnagyobb hajójukat, az *Amsterdamt*ot felgyújtották.<sup>11</sup> Hasonló példa erre a Nassai flottánál történt eset is: „Mint-hogy hiába várakoztak, 29-én elégették két yachtyukat, a hosszabb tengeri útra már alkalmatlanná vált *Agárt* és *Eröst*. Ezután a legnagyobb sietséggel indultak *Kellet-Indiába*.<sup>»12</sup>

	Európából elindulók		Ázsiába érkezők		Ázsiából elindulók		Európába érkezők	
	Utások	veszteség	Utások	%	Utások	%	Utások	%
1602-1620	27,500	2,500	25,000	91.0	8,500	31.0	7,200	26.2
1620-1640	52,600	7,700	44,900	85.3	16,400	31.2	14,800	28.3
1640-1660	73,300	7,900	65,400	89.2	24,900	31.3	22,900	28.8
1660-1680	83,600	12,600	71,000	84.9	30,300	36.2	26,200	31.4
1680-1700	80,800	15,700	65,100	80.6	34,700	43.0	31,200	38.6
1602-1700	317,800	46,500	271,300	85.4	114,700	35.4	102,300	31.6

3. TÁBLÁZAT

Előfordultak – valószínűleg a parton történt javítások közepe – balesetek is. Ilyen volt például, mikor a Jacob Lemaire által vezetett hajóúton King Islandon a partra vonták a *Hoorn* nevű hajójukat, hogy megtisztítsák. Száraz nádból tüzet gyújtottak alatta, ami belekapott a hajótestbe és a *Hoorn* elégett.<sup>13</sup> Egy harmadik, ámde valószínűleg elenyésző szám lehet azoknak a hajóknak a száma, amelyek elszöktek a flottától vagy esetleg elszakadtak és többet nem kaptak hírt róluk. Erről ugyanis nem emlékezik meg a táblázat, illetve nem jelzi külön tételként. Természetesen tekinthetőek ezek akár egyedi és ritka eseteknek is, de a hajók számának növekedésével úgy gondolom, arányosan növekedhetett a „leszerelt” és az eltűnt hajók száma is. Igazolódik ez a feltevés a Houtman-féle eset, a Nassai példa és az 1-es táblázat újbóli, együttes vizsgálatának tükrében. A Dutch Asiatic a tengeri veszélyek tárgyalásánál szintúgy megemlíti, hogy az Ázsiából elindult hajók legénysége alig volt harmada a Hollandiából induló hajók legénységéhez képest. Vannak arra utaló jelek, hogy a visszatérő hajók nem rendelkeztek elegendő emberrel, vagy pedig kezelhetlenné váltak az úton történt betegségek vagy halálozások miatt. Könnyen magyarázható ezzel az is, hogy a hazafelé tartó úton százalékosan kétszer annyi hajó pusztult el átlagosan, mint odafelé.<sup>14</sup>

Az 1-es táblázaton az utasok

számánál figyelhető meg a legnagyobb eltérés az oda- és visszaút között. A korai évek utasairól nincs pontos adat, így inkább a XVII. századi tendenciát vizsgálom. 1602 és 1640 között megfigyelhető, hogy az elutazók nem kevesebb, mint 70%-a nem érkezett vissza Ázsiából. Ennek okai több tényezőnek tudható be, melyek között a magas halandóság a hajókon, valamint a különféle szökések is szerepet játszhattak ebben. Azonban fontos további tényező, hogy a VOC számos alkalmazottat hagyott Ázsiában az ügyletek további bonyolítására.<sup>15</sup> Mindenesetre figyelemre méltóak azok a számok, amelyek az Ázsiába érkezők, majd onnan visszaindulók százalékos összetételével kapcsolatosak. Erről a következő táblázat tudósít:

A 3. táblázat a lélekszámot mutatja a fedélzeten az oda- és visszavezető utakon<sup>16</sup> (Dutch-Asiatic I. 1987. 170).

Itt is figyelembe kell venni a Jóreménység-foknál és az Ázsiában hagyott emberek mennyiségét. Egy részük nyilvánvalóan letelepedett, ilyen módon kikerülhettek a VOC adminisztrációjából. Második tényezőként feltehető, hogy nem azzal a hajóval, vagy egyáltalán a társaság bármely hajójával mentek vissza Európába. Erre azért látok esélyt, mert a hajózó társadalom ekkortájt meglehetősen soknemzetiségű volt, és ez különösképpen igaz a hollandokra. Erről a 4-es táblázatban tiszta képet kapni. A hajózók egy jelentős része általában külföldi nemzetiségű volt.

A 4. táblázat hollandiai és külföldi VOC alkalmazottak (Dutch-

Asiatic I. 1987. 156) számát mutatja.

Ugyanakkor megfigyelhető, hogy a katonák és a matrózok tekintetében eltérően mutatkoznak meg a számok. Például az 1630–40-es években 21000 matrózból 14868 volt holland származású, és csupán 6132 külföldi, tehát nagyjából  $\frac{2}{3}$ -ados az arány. Viszont a katonák számánál éppen a fordítottja figyelhető meg. A 8000 katonából mindössze 2640 a holland és 5360 más országból érkezett katonát toboroztak. Ezek szerint, a katonák több mint fele más országból származott.<sup>17</sup> Az 1680-as évektől a helyzet megváltozik. A matrózok száma a többszörösére ugrott és a katonák száma is közelített a külföldiekéhez. Így VOC holland alkalmazottai az 1680–1690 között majdnem kétszer annyian vannak, mint a más országból jövők. Az 1695–1705-ös évek között különösen kiugró és érdekes, hiszen ekkor a külföldiek alig  $\frac{1}{4}$ -nyien vannak, valamint a holland származású katonák száma is  $\frac{2}{3}$ -a a teljes létszámnak. A XVIII. században visszaáll a korábbi rend és újra nagyobb lesz a külföldiek aránya sőt, néhol meg is haladja a holland alkalmazottakét. Elenyésző, ámde mégis érdekes azoknak a száma, akiknek nem ismerni a származási helyét. Kirívó és valószínűleg egyedi vagy ritka példának számít az 1661-es év adata, ahol a toborzottak között 11,5 százalék ismeretlen származású volt. A többi véletlenszerűen kiválasztott évben az átlag 1-2% között mozog. Ellenben a katonáknál ez felcsúszik 4-5%-ra. Különös, hogy

	Mennyiség		Holland		Külföldi		Holland		Külföldi	
	beszálltak	katonák	matróz	katonák	matróz	katonák	matróz	összes	összes	
1630-40	29,900	8,000	21,000	2,640	14,868	5,360	6,132	17,500	11,500	
1655-65	39,000	14,000	25,000	4,914	14,400	9,086	10,600	19,300	19,700	
1680-90	39,000	15,000	24,000	6,705	18,168	8,295	5,832	24,900	14,100	
1695-1705	47,000	13,000	34,000	8,372	26,078	4,628	7,922	34,400	12,600	

4. TÁBLÁZAT

Tengeri alkalmazottak		Kereskedelmi alkalmazottak	
Schipper (Kapitány)	60-80	Rangelső kereskedő	80-100
Opper-Stuurman (elsőtiszt)	36-50	Kereskedő	40-60
Onder-Stuurman (másodtiszt)	24-36	Fiatl kereskedő	30-40
Hoogh-Bootsman (fedélzetmester)	22-26	Író, könyvtartó (jegyző)	18-24
Schieman (fedélzetmesteri segéd)	20-24	Adminisztrátor	16-24
Gazdasági intéző („raktáros”)	20-24		
Szakács	20-24	Katonai alkalmazottak	
Raktáros és szakács segédje	14	Kapitány	80
Szállásmester	14	Hadnagy	50-60
Vitorlakészítő	18	Zászlós	36-40
Vitorlakészítő segédje	14	Órmester	20
Hajóorvos	35-50	Tizedes	14
Hajóorvos segédje	24-28	Landspassaat (Órvezető)	12
Kádár	16	Abelborst (hadapród, kadét)	10
Kádár segédje	13	Közkatona	9
Hajóács	30-48	Újonc	7-8
Hajóács segédje	24-28	Dobos	6-10
Tüzérmester	20-24		
Tüzérsegéd	14	Egyházi személyek	
Tat-tüzér <sup>19</sup>	12	Predikant (képzett hitszónok)	80-100
Felügyelő v. Börtnparancsnok (hadihajó táborigazgató)	14-15	Krank-bezoeker and Ziekentrooster (beteglátogató, tanító)	30-36
Hajó tizedes	14-16		
Rátermett matróz	10-11	Iparosok, mesteremberek	
Egyszerű matróz	7-10	ács, kőműves	15-16
Hooploopers (matróztanonc)	7	puskaműves, kovács, lakatos	12-14
A hajó 16 év alatti fűi	4-6	kardkészítő vagy köszörűs, asztalos	14

5. TÁBLÁZAT

az előbb kiragadott évben a katonák száma nem tér el az átlagtól.<sup>18</sup>

### A tekintély és a hierarchikus berendezkedés

A következő fejezetben a hajó hierarchiáját és a tekintély szerepét fogom feltérképezni. Ennek könnyebb megértése érdekében legegyszerűbb megvizsgálni az egy hajón kiosztott fizetési rátákat. Mindazonáltal a fizetés nem tekinthető egyértelmű bizonyítéknak, hiszen több esetben is megfigyelhető a különlegesen fontos pozíciót betöltő személyek magas díjazása. Az általam összeállított 7-es táblázat C.R. Boxer I.m. 301–302. oldalán található melléklet kivonata:

Az 5. táblázatban a havi fizetések szerepelnek florinban a XVII. században.

A Dutch-Asiatic I. 1987. 210–212. oldalán szintén feltűnik ez a melléklet, melyben néhány eltérés tapasztalható a Boxer által

közölt mellékletől. Dutch-Asiatic megemlíti ezt aényt, valamint hozzáteszi, hogy további forrásokat is felhasznált. Az eltéréseket Boxerétől a fő- és elsőtisztek fizetésének különbségében határozza meg. Ugyanakkor hiányzik néhány Boxernél meglévő tisztség. Az első eltérés a kapitányi fizetésben látható. A forrás elkülöníti a Retourship<sup>20</sup> kapitányának (70-80 florin) és a fluit<sup>21</sup> kapitányának (60-66 florin) adott fizetést. Az első- és másodtiszt díjazásában az alsó határ magasabb, mint a fentebb említett táblázatban. A fedélzetmester segédje 14 florint kap, míg fentebb ez a tisztség említve sem volt. Az „Opperzeilmaker” melyet tükörfordításal vitorlakészítőnek nevezek, valószínűleg a vitorlafelölös vagy vitorlafoltozó lehetett. Az ő fizetésében az eltérés, hogy 18-20 florinig határozza meg, míg a segédje 14-15 florint kapott. Azonban az új forrásban nincs megemlítve a tüzersegéd illetve a tat-tüzér

sem. A kádárok szintén magasabb díjazásban részesültek. A Boxer által nem említett trombitás vagy kürtös 20-24 florint kapott havonta. A Dutch-Asiaticban a hajóorvos tisztsége több rétegre bomlik, valamint itt megjelenik az akkoriban teljesen természetes borbély-orvos kifejezés. A másod-borbélyorvos fizetése 24-28 florin volt, segédjük 14-18 florint kapott.

Természetesen mindezen díjazások inkább irányadónak számítanak, és az évszázad során történhetek kisebb-nagyobb eltérések. Valamint a kisebb hajókon nem feltétlenül volt megtalálható minden tisztség, esetleg egy ember több tisztséget is betölthetett. Amely viszont megfigyelhető a fentebb közölt táblázatból, hogy hiányoznak a díjazási listából (a kiegészítésből úgyszintén) a zászlós tisztek, mint például a tengernagy, altengernagy és ellentengernagy. Ugy gondolom, azért nincsenek jelölve ezek a díjazások, mert például, ahogy a források elemzésénél is leírtam, a zászlós tisztek saját hajójuk kapitányai voltak. Ezáltal a kapitányi fizetést vették fel, és annak ellenére, hogy esetleg a hajó haditanácsában vagy a flotta tanácsában részt vehettek, nem jelentettek további díjakat nekik ezek a rangok.

A németalföldi hajókon a kapitányok, de még a flottaparancsnokok sem hozhatk önálló döntéseket. Alá kellett vetniük magukat a mindenkorai hajótanács határozatainak. A hajótanács többnyire a főparancsnokból és helyetteseiből, a kapitányokból, a főkormányosból, a fő- és alraktárnokból és az első kormányosból állt. A tanács a határozatokat szótöbbséggel fogadta el, és egyes parancsnokok akár naponta többször összehívták a tanácsot, hogy elkerüljék beosztott tisztjeik esetleges lázadását vagy szökését.<sup>22</sup> A kapitány után rangban a főkormányos következett, a sorban őt követte a főraktárnok (más néven kereskedelmi biztos), majd az alraktárnok, az első kormányos és a másodkormányosok.<sup>23</sup> A kapitányi döntések

megkötése természetesen a flottával, a hajó útírányával, támadásokkal kapcsolatban állt fenn. Nem szabad elfelejteni, hogy a hajó, mint önálló korpusz viselkedett. A flottában az egyes hajók el kellett, hogy távolodjanak egymástól, mert különben lefogták volna a másik szelét. Elképzelhetetlen lett volna a hajók, illetve a flotta irányítása, ha a hajón történt belső ügyek miatt össze kellett volna hívni a hajótanácsot. Ezért azt gondolom a kivételes esetektől eltekintve, ezek a kapitány önálló döntési jogkörébe tartoztak. Valószínűleg e döntések közé tartozhatott a megkorbácsolás elrendelése vagy a fejadagok csökkentése, illetve a hajóval kapcsolatos legtöbb döntés.

Az Abel Jantsz Tasman által vezetett felfedező expedícióra vonatkozó utasítások a hajótanács működéséről adnak tiszta képet. A hajótanácsot a következő személyekben határozták meg: az állandó elnök Abel Jantsz Tasman parancsnok, Yde T'jercksen kapitány a *Heemskerck* fedélzetén, Francois Jacobsz főkormányos ugyanott, Gerrit Jansz kapitány a *Zeehaen* fedélzetén, Isaak Gilsemans főraktárnok ugyanott, Abraham Coomans alraktárnok a *Heemskerck* fedélzetén. A kijelölt titkár a *Zeehaen* első kormányosa volt.<sup>24</sup> A rendelkezés a továbbiakban meghatározza a szavazások módját a javaslattevésekre vonatkozó egyéb rendelkezéseket amelyet szó szerint idéznék: „...*Ebben a tanácsban tárgyaljanak meg mindent, ami az út folytatásával és utasításainak végrehajtásával kapcsolatban felmerül. A szavazatok számának egyenlősége esetén a parancsnok szavazata kettőt számít. Az igazságszolgáltatás körébe tartozó ügyekben a hajómestert is meg kell hallgatni. A XVII-es Urak rendelkezése értelmében Fracoys Jacobsz főkormányos szavazatát közvetlenül a parancsnok után adja le, de csak a navigációt, tehát például a követendő irányt, valamely terület felfedezésének elrendelését illető kérdésekben...*”<sup>25</sup>

Ebből kiderül, hogy az első szavazat joga a főparancsnokot illette, amely emiatt

akár irányadónak vehető is. A hajótanácsban tehát elképzelhető, hogy egyfajta névleges „demokrácia” létezhetett, valójában – ha azok nem voltak végrehajthatatlan, esetleg ésszerűtlen határozatok – a parancsnok döntései domináltak. Ez alól kivételt képez a navigációval kapcsolatos kérdések tárgyalása, ahol a főkormányos szavait, ahogy a forrás írja: „... *Tanácsait részesítsék illő figyelemben, és az egész út tervét vele egyetértésben dolgozzák ki. Ilyen esetekben a másodkormányosokat is meg kell hívni a tanácsba, és ki kell kérni a véleményüket, nekik azonban csak indítványtevő joguk van. A parancsnok számlálja össze a szavazatokat, és a többségi elv alapján döntsenek.*”<sup>26</sup>

Ha esetleg űr lépett fel a döntési sorban – betegség vagy halál miatt – a rangban utána következő foglalta el a helyét. A fentebb már idézett határozatban a következő utasítást találni erre vonatkozóan: „... *Tasman parancsnok megbetegedése esetén (amitől Isten óvjon), Yde Tjereksen kapitány lép a helyébe, és – elődjét minden tekintetben helyettesítve – utasításainknak megfelelően parancsnokol. Ugyanígy engedelmességgel tartozik neki mindenki, mint a parancsnoknak.*”<sup>27</sup> Mindez egyértelmű egy mindössze két hajóból álló felfedező flotta esetén, azonban a nagyobb flották esetében természetesen szükség volt hajótanácsra ilyen szituációkban. Erre kiváló példa a Nassaui Flotta utazásakor történt eset, miután Jaques l’Hermite tengernagy meghalt: „*Augusztus 5-én a hajótanács a Delft fedélzetén teljes ülést tartott. Ezen az altengernagyot tengernaggyá nevezték ki, helyébe az ellentengernagyot tették meg altengernagynak, Cornelis Jacobszon pedig, aki eddig a tengernagy tanácsadója volt, ellentengernaggyá lépett elő.*”<sup>28</sup>

A tisztek tekintélye rendkívül sokat nyomott a latba, tulajdonképpen a hajón ez volt az egyetlen összetartó erő. Ezt a tekintélyt kétségbe vonni esetleg megkérdőjelezni nem lehetett, legalábbis azoknak nem, akik a rangsorban alattuk helyezkedtek el. Ha valaki megszegte ezt, amint arra később még

kitérek, büntetés érte. A legfelsőbb tisztek, azaz a flotta irányítói is adott esetben felelősségre vonhatóak voltak. Ez történt Oliver van Noort utazása során az altengernaggyal, de ehhez a főtisztek haditanácskozására volt szükség. Előfordult azonban, hogy az admirális maga teremtett rendet a zúgolódók között, ahogyan az kiderül Peter van Osten elbeszéléséből:

„... *nagy elővigyázatossággal a partra küldték az egyik szerzetest néhány muskétás őrizetében. Az admirális megeskette Szt. Ferencre, hogy nem szökik meg, hanem citrommal és narancssal tér vissza. Így is történt; a barát másnap egész zsák citrommal érkezett vissza, és még két álló napig bordta a partról a citromot és a narancsot, abban a reményben, hogy jutalmul őt és társait az admirális ígérete szerint szabadon fogják engedni.*

A legénység azonban tiltakozott szabadonbocsájtásuk ellen. Adáz vita indult meg a hajókon. Az admirális ragaszkodott ígérete betartásához, a legénység azonban hallani sem akart róla, mert a szerzetesek segítségével kívül semmilyen módot nem láttak arra, hogy a szárazföldről frissítőt szerezzenek. Azonban minden hiába volt, a barátokat el kellett engedni. Mikor néhányan erőszakkal vissza akarták őket tartani maga az admirális rántott kardot és sebesített meg két embert, az altengernagyi hajó kormányosát és raktárosát.” (Tengerjárók 107–108) A leírásból még egy érdekes dolog tűnik ki, mégpedig azok személye, akik erőszakkal próbálták visszatartani a szerzeteseket. A beszámoló szerint a legénység nagy része beletörődött és elfogadta az admirális döntését. Ők valószínűleg az egyszerű matrózok lehettek, akikre esetleg korbácsolás vagy súlyosabb büntetés várt volna, ha továbbra is ellenszegülnek. De a magasabb pozícióban lévők mégis megpróbálták érvényt szerezni az akarataknak, amely a raktáros és kormányos megsebesítéséhez vezetett.

A tisztí poszt, vagy akár a tisztí asztalnál való étkezés igencsak előkelőnek szá-

míthatott, amint az majd Jakob Verger hajóorvos esetében olvasható lesz. Az orvos vallomásában szerepel, hogy orvosi sikerei elismeréseként megengedték neki, hogy a tisztek asztalánál étkezessen. Valószínűnek tartom, hogy a hajón adható kitüntetések közül ez lehetett az egyik legnagyobb és legrangosabb. A fentebb lejegyzett táblázatban a hajóorvos igen magas fizetésben részesült, ennek ellenére nem ehetett a tisztek asztalánál. Úgy gondolom, hasonlóképpen a hajóács sem, holott az ő fizetése is az első és másodkormányosoké körül mozgott. Ezek a feladatok nélkülözhetetlen és rendkívül előkelő fontosságúak lehettek, de már nem tartoztak bele a hajó döntéshozó testületébe.

Ugyanitt szeretném megemlíteni a tekintélyvesztéssel járó következményeket, amelyek megtörténtek például Oliver van Noort utazása alatt: „...alighogy kiértek a Csatornából, észrevették, hogy az altengernagy hajó naszádjá hat emberrrel eltűnt. Emiatt nagy zűrzavar támadt, s már azzal a gondolattal foglalkoztak, ne térjenek-e vissza Plymouthba? Találkoztak azonban egy angol kalózzal, és az meggyőzte őket arról, hogy eltűnt hat ember aljas, semmirekellő fickó volt, akik azért szálltak hajóra, hogy pénzhez jussanak, és az első adandó alkalmat kihasználták a szökésre. Erre elhatározták, hogy nem törődnek többé a dologgal. Az incidens mégsem múlt el nyomtalanul, mert ettől kezdve kételkedni kezdtek az altengernagy képességeiben és parancsainak helyes voltában. A gyanakvás és bizalmatlanság sebesen terjedt, annál is inkább, mivel csakhamar elvesztette másik naszádját is, amelyet kötélen vontatott maga után, és egy tengerész ült benne. Hiába keresték, a naszád többé nem került elő. Ez a gondatlanság a matrózok soraiban elégedetlenséget szült; zúgolódni kezdtek az altengernagy ellen, s a haragot még fokozta annak dölyfös viselkedése, valamint az, hogy a neki jószándékkal adott tanácsokat semmibe vette, pedig senkinek sem lett volna olyan nagy szüksége azok megfogadására mint éppen neki.”<sup>29</sup>

A fenti szöveg egyértelműen mutatja, hogy ha a hajó vezető tisztje rossz döntéseket hozott, vagy a legénység kételkedni kezdett benne, azonnal felütötte a fejét a zúgolódás, amely könnyen akár lázadáshoz is vezethetett. A fenti történetben a hajó végül elszökött a flottától. A tisztek ezért igyekeztek mindig megőrizni a tekintélyüket matrózaik, katonáik előtt. Ebben különösen nagy segítségükre lehetett a hajó prédikátora és a beteglátogatók, vagy tanítók is. A Jacques l'Hermite utazása során hasonló történt, mikor nem sikerült eljutniuk a kijelölt szigetre: „...Október 20-án reggel megpillantották St. Thomas szigetét, itt azonban sem megfelelő kikötőhely, sem alkalmas élelem nem volt, így továbbhaladtak. A szél kedvezőtlen irányból fújt, a skorbut valamennyi hajón egyre jobban dühöngött. Napról napra fogyott a reményük, hogy eljuthatnak Annobonra. A tengernagy ezért elrendelte, hogy egy egész napot ünnepélyes imádkozásra szánjanak. A lelkésznek meghagyta, készítsen erre az alkalomra megfelelő szentbeszédet, ebben kérje az Istent, terjessze ki kegyelmét azokra, akik betegek, és őrizze meg azokat, akik még egészségesek, segítse meg a tiszteket, akik mindent elkövetnek, hogy megfelelő pihenőhelyre akadjanak.”<sup>30</sup>

Figyelmes vizsgálat után a szövegből kiderül, hogy a prédikátornak adott javaslatok arról, hogy mit emeljen ki beszédében, egyértelműen elhárítják a felelősséget a tisztekről. Még abban az esetben sem vallhatták be az egyszerű matrózoknak a tévedésüket, ha esetleg a rossz navigációs döntések miatt súlyos helyzetbe kerültek. Mindaddig ugyanis, amíg a legénység a szeleket, áramlatokat, és egyéb kedvezőtlen körülményeket okolta, addig a lázadás gondolata, nehezebben üthette fel a fejét. A tekintély tehát a hajó békéjének törekény egyensúlyának fenntartásához volt szükséges. A hónapokig szűk helyen összefűrt emberek között könnyedén pattanhatott ki vita, esetleg csüggedtség, elégedetlenség vagy egyéb pszichikai tényezők. Ebben a



tekintetben nem lehet megkülönböztetni hadihajókat és kereskedőhajókat.

### *Bűnök és büntetések*

Ahogy az előző fejezetben már utaltam rá, a tekintély megcsorbítása vagy akár az ellenkezés a feljebbvalóval egyértelmű büntetést vont maga után. Ezek jelentős része példastatuáló szerepet töltött be, különösen a súlyosabb büntetések. Például a halálbüntetések a legénység szeme láttára történtek, utalva rá, hogy mi vár rájuk, ha esetleg megpróbálkoznának akár csak hasonlóval. Ennek ellenére nem voltak ritkák az efféle esetek. A lázadás akár sikerülhetett is, ha elegendő embert sikerült összeszedni hozzá. A szökések különösen gyakori eseménynek számítottak és előfordult olyan is, hogy egész hajók szöktek el a flottától. Ha leleplezték az összeesküvőket vagy kiderült a bűn, a büntetés nem maradt el, de adódtak kivételek is, egy ilyen esetet a későbbiekben még bemutatok.

Az ostromzás szinte napi eseménynek számított, hiszen ha valaki elkésett, amikor arra utasították, hogy felmenjen az árbocrúdra, vagy lejjön onnan, azért ez a büntetés járt. Ostor járt annak, aki káromkodott, elátkozta egy matróztársát, vagy nem tartott rendet a szálláshelyén. „Kényszerfürdőben”<sup>31</sup> részesültek négyszer-ötször megismételve azok, akik kést rántottak a társukra, megérintették azt a hordót, amelyben a legénység ivóvizét tartották, vagy nem óvták a kardjukat a rozsdától. Később, amikor a dohányzás divatba jött ugyanígy kényszerfürdő várt azokra, akik naplemente után dohányozni mertek. Ennek oka egyszerűen megmagyarázható azáltal, hogy a tűz keletkezése a hajón a legrosszabb dolog volt, ami történhetett.

Ha a bűn túlságosan komoly volt, vagy egy makacs, önfejű embernek ismerték a bűnöst, ebben az esetben az egyszerű kényszerfürdő már nem bizonyult elegendő-

nek és a hajógerinc alatt történő áthúzásra ítélték. Ez egy elég bonyolult műveletnek számított. Egy kötelet erősítettek az elítélt kezére és egy másikat a lábára. A lábán lévő kötelet átvezették a hajótest alatt, majd az egyik szárnyvitorlafa csigasorába vezették. Ezután az embert ledobták a fedélzetről és áthúzták a hajógerinc alatt. Az elítéltek nem ritkán megfulladtak, vagy a hajótest alatt lévő éles kagylók, kiálló rozsdás szögek és tüskék olyannyira szétszaggatták a testét, hogy végül elvérzett. Az ítélet után, ha ezt túlélte, átadták a hajóorvosnak, aki rum és víz keverékével kimosta a sebeit, majd sorsára hagyta, hogy felépüljön, vagy meghaljon testi alkata függvényében.<sup>32</sup> Világosan kivehető, hogy ez egyfajta istenítéletnek is tekinthető. Azonban fontos megjegyezni, sok múlott azon is, hogy milyen erővel húzták át, milyen gyorsan. Szintén számításba veendő, hogy a hajó mennyi ideje volt tengeren, hiszen ennek arányában nőtt a fenéken található kagylók száma is. Mindenesetre a fenti körülmények ismeretében meglehetősen kirívónak számított az, ha valaki túlélte az ítéletet.

A vérontásban végződő konfliktusok a súlyosabb bűn kategóriába tartozott. Azt, aki a harcot kezdte, a saját kezénél fogva szegezték ki az árbocra azzal a késsel, amelyet a verekedés során használt. Ott kellett állnia mindaddig, amíg saját maga ki nem húzta a kést a sebéből. A fegyelmi szabályok kifejezetten megtiltották, hogy bárki a társai közül segítsen neki ebben. Amennyiben olyan szerencsétlenül alakult, hogy megölte az illetőt, ebben az esetben odakötötték a temhez, majd a halott tengerész és a bűnöst behajították a tengerbe.<sup>33</sup>

A halálbüntetés másik formája az akasztás volt, és az árbocrudak szolgáltak bitóként. Egyszerre akár fél tucat embert is felakaszthattak. A lázadókat és a gyávákat ezzel sújtották.<sup>34</sup> Ezekről a különféle útleírásokban, mint említésre méltó eseményről, megemlékeznek néhány szóban az íróik. Itt

legjobb példaként a Joris Von Spilbergen által vezetett flottánál előforduló lázadásokról és szökésekről. „1615. január 1-én leleplezték annak a néhány lázadónak az összeesküvését, akik az egyik hajóval meg akartak szökni. Kettőt közülük azonnal kivégeztek. Felkötötték őket a szárnyvitorlafára, utána hat muskétás golyót eresztett beléjük; holttestüket a parton ásták el. Kivégzésük előtt a pap egész éjjel azon fáradozott, hogy az elítélteket előkészítse egy boldogabb életre. A többi lázadót vasra verték, és a flotta hajóin egymástól elkülönítették.”<sup>35</sup>

Nem jártak jobban azok sem, akiket bezártak, mert börtönük a hajófenékben volt, ahol rendkívül rossz körülmények között kellett eltölteniük a rájuk kiszabott időt. A forrás nem emlékezik meg arról, hogy végül mi lett ezekkel az elítéltekkel, de nem tartom valószínűleg, hogy halálra ítélték volna őket később, vagy tárgyalásukat későbbre halasztották volna, hiszen őket is étkeztetni kellett, ha valamivel kevesebb étellel is, mint a többi matróz. Úgy gondolom a hajófenékben eltöltött néhány hét elzárás után, visszaeresztették őket a fedélzetre, hogy dolgozzanak. Különös azonban, hogy a társak összeesküvése, vagy haláluk körülménye nem szegte kedvét a további próbálkozóknak. Ugyanezen az úton ugyanis kevesebb, mint három héttel később eme eset után lázadás tört ki. „...1615. január 19-én a *Sirályon* lázadás tört ki. A legénység követelte, hogy forduljanak vissza *Hollandia* felé. A lázadást a főparancsnok csillapította le; a főkolompások közül kettőt felakasztatott, a többieket más büntetéssel sújtotta.”<sup>36</sup> Büntetésük természetesen nem maradt el. Az esetet vallomásában elmondó Peter van Osten csak az akasztást emeli ki, a többieket ért büntetéseket nem sorolja fel. A fentebb említett büntetések közül természetesnek vehető, hogy valamennyiüket megkorbácsolták. Esetleg, ha volt olyan, aki visszaesőnek számított, akkor a hajófenék alatti áthúzás várt rá.

Érdekes, hogy egy a szárazföldön ke-

vesebbet érő bűn, itt a legsúlyosabbnak számított és szintén halálbüntetéssel járt. „Április 8-án elítélték a *Holland* öt matrózát, mert betörték a hajó raktárába, és több horodó bort elloptak. Büntetésük akasztás lett volna, de a tengernagy megkegyelmezett nekik.”<sup>37</sup> Mivel a készletek pontosan meghatározott időre, és szűkösen voltak adagolva, így ez a büntetési forma egyértelműnek tekinthető. Mégis a lopás esetén előfordulhatott a kegyelem, ellentétben a lázadással vagy szökéssel, ahol a példastatuálás rendkívül fontos volt. Erre szintén Jacques L'Hermite útleírásában lehet példát találni „Május 25-én *Lima* szigetén a flotta egész legénységének szemeláttára felkötöttek egy szökési kísérlet közben elfogott tüzéért.”<sup>38</sup>

A következő eset arról ad tanúbizonyosságot, hogy a büntetések nem kerültek el a legmagasabb rangú tiszteket sem, ha úgy hozta a sors. „17-én továbbhajóztak, a vihar azonban a mindössze 3 mérföldre levő *Pingvin-öbölbe* hajította a hajókat. Ez az öböl onnan kapta a nevét, hogy ebből az állatfajból rengeteg él itt. Megfigyelték, hogy kiváló úszók és bívárok, repülni azonban egyáltalán nem tudnak. Ezen a helyen az altengernagyot különféle bűnei miatt a haditanács arra ítélte, hogy a vérszomjas vadállatok és a még kegyetlenebb vademberek között tegyék partra ami meg is történt.”<sup>39</sup> Az Oliver van Noort által leírt eset szintén a halálbüntetések kategóriájába sorolható, hiszen nemegyszer adnak számot ezek az útleírások, hogy a vízért partra szálló matrózok odavesztek egy csapat bennszülött vagy éppen ragadozók által. A szerencsétlen altengernagy valószínűleg nem élhetett sokáig a szigeten.

### *Az élelmezés kérdése*

Ezek az ételek a nyíltvízi utazás idején voltak kiosztva. Ha a tengerészeknek alkalom volt rá, akkor ettek friss húst is, vagy, ha idegen kikötőbe jutottak akkor az ott kapható élelmiszereket vették meg, ezzel is eny-

hítve az egyhangú étkezést. Ilyenek voltak például a pingvin, bálna, foka, kecske, frissen vagy sózva. Főzeléket egyáltalán nem ettek, vagy legalábbis nagyon ritkán, gyümölcsöt is csak akkor, ha a különféle szigeteken partot érve sikerült hozzájutniuk.<sup>40</sup>

A kezdeti utak alkalmával, de valószínűleg később is előfordult a bennszülött törzsekkel történt csere útján szerzett ételek, egész malacok, vagy friss halak is. Általában ezekért rozsdás szögeket, késeket vagy gyöngyöt adtak. Például Lemaire utazása alatt: „... Ezen a napon sok kenu úszott mellénk; kókuszdiót és jamgyökeret hoztak, mások egy élő és két sült malacot, amelyért cserébe néhány értéktelen kést, üveggöngyöket és szöveget adtunk...<sup>41</sup>

Az élelmiszerek természetesen sokszor megromlottak, a tartósítás nem volt megoldott, vagy előfordult, hogy a készletek nagyon hamar elfogytak. Némely kapitány azzal számolt, hogy valamely szárazföld felfedezésével feltöltheti a készleteket, ha azonban az időjárás miatt esetleg késlekedés vagy eltérés következett be, akkor elég komoly nehézségeket okozhatott.<sup>42</sup> Ehhez járult az is, hogy – feltételezésem szerint különösen a kezdeti utak kereskedőhajóin – a vitt élelmiszert háttérbe szorította a kereskedelmi áru mennyisége. A visszaúton valószínűleg ugyanígy igyekeztek annyi fűszert és egyéb értékes szállítmányt elraktározni, amennyit csak a hajó terhelése bírhatott. A hajón tárolt élelmiszer tekintetében kimutatható, hogy elpárolgás és szivárgás miatt számolni kellett bizonyos veszteséggel. A kenyér<sup>43</sup> kivételével ezek az ellátmányok kilenc hónapra voltak tervezve. Ez alól a kenyér kivétel, amelyet tíz hónapra értettek. A hajón tárolt élelmiszerek a következőképpen oszlottak meg.<sup>44</sup>

Kenyérből 175 ezer font<sup>45</sup> 100 emberenként<sup>46</sup>, mindenki 4 fontot kapott hetente. Húsból a decemberi és márciusi időszakban utazó hajók esetében a szállított mennyiség 12 hordó hús – körülbelül 540 font. Ebből  $\frac{3}{4}$  fontot kapott mindenki kéthetente. Az

áprilistól novemberig<sup>47</sup> tartó időszakban további 6 hordó, szintén 540 fontnyi hús. Az adagok kiosztása itt hetenként történt. A disznóhúsból a december és március között vitorlázó hajók 3000 fontot vihetnek magukkal, amelyből  $\frac{3}{4}$  font járt egy embernek egy héten. Tavasztól őszig a vitt mennyiség megduplázódott, ezáltal hetente kétszer jutott a legénység a fejadagjához.

A szárított és a sózott hal mennyisége a téli és nyári időszakokban is azonos. 500 font szárított tőkehal, amelyből  $\frac{2}{3}$  *rondvis* és  $\frac{1}{3}$  *lengen*<sup>48</sup>, ebből mindenki  $\frac{1}{4}$  fontot kapott háromszor egy héten. Ezenfelül további 200 font sózott halat vittek magukkal, amelyből  $\frac{1}{4}$  font járt heti kétszer. A forrás megjegyzi, hogy halakból addig osztották ki az előírt mennyiséget, ameddig a készlet tartott. Ide tartozik még a hering is, amelyből 3 hordónyt vittek és hetente kétszer járt 1 darab mindenkinek.<sup>49</sup> A disznóhús nagy mennyisége, és ezzel ellentétben a kevés hal több okra vezethető vissza. Egyrészt a disznóhús jóval fontosabb élelmiszernek számított, amelyre a nehéz fizikai munkát végző legénységnek szüksége volt, valamint az is, hogy a hal a tengeri úton könnyebben beszerezhető lehetett, nemcsak halászzattal, hanem a különféle bennszülött törzsekkel való csere útján is. Lemaire utazása alatt több hasonló eset történt a teljesen idegen bennszülöttekkel. „...Mégis barátságosan fogadtuk őket, és négy repülőhalat cseréltünk velük néhány üveggöngyért, de csak kötélen engedték le nekik. Leoldották róla, és ráköötték a halakat.<sup>50</sup> Mindezek mellett 400 sajtot is vittek a fedélzetre, amiből mindenki négy 7-8 fontos darabot kapott. Ezt meg kellett őrizniük a hajó szabályainak megfelelően és akkor elfogyasztani, ha szükség volt rá.<sup>51</sup>

Az ivóvízből a téli időszakban 47 *toelasten*-t<sup>52</sup> vittek magukkal, ebből naponta mértek ki egy *flapkan*-nal (körülbelül 1,51 liter) miután a sör elfogyott. Nyári időszakban 53 *toelasten*, vagyis 32456 liter víz volt az

előírt mennyiség, a kiosztott fejadag ugyanannyi volt. A víz mellett szükséges tárgyalni a sört is, hiszen az út első részében ezt itták. Eszerint a téli időszakban 50 hordót, míg a nyári időszakban mindössze 25-öt tettek föl.<sup>53</sup> Ilyenkor, az utazás korai szakaszában ¼ hordónyt kapott minden ember. A sörmennyiség ilyenféle változásának okai, hogy a sört a novemberi-decemberi hónapokban főzték, valamint az, hogy a nyári hónapokban a meleg idő miatt a sör rövidebb ideig tartott ki. Külön tételként jelenik meg a „főzővíz” is. Ebből 6 pijpen-t (mindegyik 435 literes) kellett a hajón tartaniuk.<sup>54</sup>

Francia borból 4, körülbelül 307 literes hordó volt az előírt mennyiség, ezt azonban a betegeknek osztották ki. Spanyol bort 3 toelasten-t vittek, amelyből háromnaponta kapott a legénység egy mutske-vel (0,15 liter). Azok a hajók, amik a decembertől márciusig tartó időszakban vitorláztak, extra mennyiségű spanyol bort kaptak, a fentebb említett mennyiségen felül további 1½ aam-ot. Így a borból egy héten háromszor kellett kiosztaniuk a legénységnek a hideg idő miatt. Meghatározatlan mennyiségű sör raktároztak el, mint „sör, amit sör-és-kenyérként kell megfőzni”, a melasz ez mellett volt feltüntetve. Brandyből 3 toelastent, 24 fél aam-os hordóban (ez 24 darab 78 literes hordót jelent), amelyből fél mutske-t kell kiosztani egy embernek minden második napon. 2 hordó brandybe torna és üröm van hozzáadva, további kettőbe pedig hagyma.<sup>55</sup>

Kiegészítő élelmiszereként 3 hordó, nettó 360 font vaj volt az előírt mennyiség az utazás első 3 hónapjára. Minden ember ebből fél fontot kapott hetente a kenyérhez, és egy font jutott 7 emberre a halhoz és főtt ételhez. Olajból 7 és fél aamnyi mennyiséget vittek magukkal, amiből, miután a vaj elfogyott, hetente egy mutske járt emberenként, valamint további 2 mutske 7 főre a hal és főtt étel elkészítésére. Ecetnek 4 darab 300 literes hordónak kellett lennie a raktáron, ebből egy

mutskét osztottak szét hetente mindenkinek. Az ecetet a hajó permetezésére is használták. Citromléből ¼ aam, azaz 38 liter jutott a száz emberre. Ezenkívül 2000 font aszalt szilva, amelyet egészségügyi okokból hetente kétszer osztottak ki a legénység között,<sup>56</sup> vagyis egy embernek kevesebb, mint fél liter citromlé járt. Mindezt 9 hónapra lebontva egyértelműen kiderül, hogy ez elenyésző mennyiség. A forrás nem is említi fejadagot, ezért úgy gondolom, a citromlét csupán orvosságnak használták, esetleg néhány étel elkészítéséhez ízesítőként. A szilva esetében kiszámítható, hogy 20 font jutott egy főre, vagyis hetente körülbelül 27 dkg szilvát ehetek. Ez szintén kevesnek tekinthető annak tükrében, hogy a legénység a nehéz fizikai munkát végzett.

Zöldségek közül 8 zsák, egyenként 81 literes sárgaborsót, és 20 ugyanekkora zsák zöldborsót vittek magukkal, amelyet addig kellett szétosztani ameddig el tudták tárolni. Ez a mennyiség természetesen csak a téli, decembertől–márciusig tartó időszakra vonatkozott, a nyári időszakban ennek mindössze a felét rakodták a hajóra.<sup>57</sup> Nyilvánvaló, hogy ez a mennyiség a nyári hónapokban miért feleződött, hiszen a tartósítás nem volt megoldott, így a meleg következtében hamarabb megromlott volna. Mindezen zöldség és gyümölcsmennyiség tükrében egyértelműen kimutatható, hogy csupán az út elején volt megoldott a legénység vitaminellátása, ezért a skorbut és egyéb betegségek hamar felüthették a fejüket. Mindazonáltal az általam vizsgált források a skorbutot említik meg legtöbbször,<sup>58</sup> mint a legjelentősebb és említésre méltó betegséget, amelyre több magyarázat kínálkozik. Egyrészt, a nagyobb mennyiségű aszalt szilva és az egyéb ételekben fellelhető vitaminok részben pótolhatták a legénység szükségleteit, azonban a C-vitamin ezekben elenyésző mennyiségben van, kivételt képez ez alól a zöld és sárgaborsó, valamint a citrom. Azonban, mint az a fentiekből ki-

derül, a sárga és zöldborsó hamar elfogyott vagy megromlott, citromléből pedig valóban jelentéktelen mennyiséget vittek, ezért a skorbut hamar megjelenhetett a legénység körében.

Rizsből 8 sakken<sup>59</sup> volt az előírt adag, amelyet azonban csak alkalmanként ettek a dara helyett. Darából 70, egyenként 81 literes zsák volt elraktározva a téli időszakban, amely 105-re emelkedett az áprilistól-novemberig hajózók számára. Továbbá fél hordó mustármagot is vittek még. A most következő tételek mellé a forrás nem említi fejadagot, így ezeknek a szétosztása alkalmanként történhetett, valamint a továbbiakban nem 100 emberenként értendő, hanem hajónként. A forrás kiemeli, hogy ez a mennyiség a nagy hajók számára volt előírva, a kisebb hajók arányosan kevesebbet vihettek. Tormából egy nagy hordó (*grof ton*), jó minőségű sóból három kishordó (*smallton*), vörösbor 2 fél aam. egyenként 62 mingele mennyiségű, kettő 11 mingelés hordó *jopenbier* (sűrű sötét malátában gazdag rumfajta), 6 fél aam bálnaolaj a lámpák égetéséhez, kettő fél aamnyi búzaliszt és további kettő és fél aam pohánkaliszt 100 emberre. Élőállatból 4 teljes méretű koca vagy 12 fiatal disznó a 145 láb nagyságú hajók számára. Baromfiból 40 darab tyúk volt az előírt mennyiség. A baromfiállatok számára 2 hordó árpát biztosítottak, mert a tyúkok tojását hasznosítani tudták a betegek ellátásában. A kisebb hajók kevesebb disznót, tyúkot és csak 1 hordó árpát vittek magukkal.<sup>60</sup> A továbbiakban azokat az élelmeket sorolom fel, amelyek a hajón tartózkodó egyéb utasok, és a betegek számára voltak fenntartva. 3 *oxhoofid* francia bor (1 *oxhoofid* 230,4 liternek felel meg). 4 x 76,8 literes hordó spanyol bor, 2 *vierendeelen* holland vaj,<sup>61</sup> 4 hordó jó minőségű sör, 150 font porcukor, 150 font melasz vagy ugyanennyi mennyiségű méz. 10 darab füstölt hús, 12 füstölt nyelv, 4 köményes sajt, 4 gouda sajt, 4 *smallton* kétszersült, 10 füstölt sonka, 4 zsák

törökbab, 50 font hosszú mazsola,<sup>62</sup> 50 font mazsola. 10 *loot* vagy 5 *once* safrány, 20 font kömény, 20 font ánizsmag, 15 font spanyol szappan, 8 font paprika, 3 font szegfűszeg, 3 font szerecsendió, 3 font fahéj és 6 font gyömbér. A forrás megemlíti, hogy ezek az ellátmányok nagyobb hajók számára voltak előírva, amikor a fenti listának megfelelően kilenc embert „a kabinban” kellett ellátni. A kisebb hajók valamivel kevesebbet kaptak.<sup>63</sup>

Könnyen megállapítható a fentieket elemezve, hogy mindezen termékek luxuscikknek számítottak a hajón, amelyek magasabb rangú, vagy gazdagabb vendégek és egyéb utasok számára voltak fenntartva. Fontos megjegyezni, hogy nem találtam a forrásban a hajókon tartózkodó tengerésztisztek élelmezéséről való feljegyzést. Ennek több oka is lehet, először, hogy a tisztek gyakorlatilag ugyanazt ették, amit a legénység esetleg valamivel jobb minőségben, vagy pedig az előbb felsorolt tételek rájuk is vonatkoztak, vagyis ugyanazokat ették a normál fejadagjukon kívül, mint a vendégek. Véleményem szerint a rendkívül egyszerű életmódot élő holland emberek nem ragaszkodtak a luxushoz.

### *Betegség és halál a fedélzeten*

Ahogy fentebb kiderült, a táplálkozás meglehetősen egyhangú és kevés volt. A változatosság csak partközelen, vagy kikötőkben volt lehetséges. Az élelmezők ugyan gondoskodtak a nagyszámú kalóriamennyiség beviteléről, de a vitaminok ismeretének hiánya súlyos gondokat okozott. Mind közül a C-vitamin hiány során fellépő betegség, a skorbut számított az egyik legjelentősebbnek, amely évszázadokig szedte az áldozatait. A skorbut azért volt elsősorban tengerészbetegség, mert a szárazföldön, tudtukon kívül is jutottak hozzá megfelelő mennyiségű C-vitaminhoz az emberek. Ugyanakkor a skorbut mellett egyéb más halálosnak számító

betegségek is jelentősek voltak, mint a különféle trópusi fertőzések, amivel szemben a legyengült legénység nem vehette fel a versenyt. A következő táblázat az Ázsiába vezető úton bekövetkezett halálesetekről ad tanúbizonyságot:

A 6. táblázat a veszteségekről tájékoztat az Ázsiába vezető úton (Dutch-Asiatic I. 1987. 163.).

A kezdeti adatok több esetben hiányosak, így nehéz a XVII. századra vonatkozó adatösszesítést végezni. A század második felére már egészen pontos adatok állnak rendelkezésre. Ezek alapján nagyjából kikövetkeztethető, hogy átlagosan a legénység 8-9 százaléka pusztult el, mire Ázsiába értek. A táblázat alatt szereplő jegyzetben a szerző ezt írja: azok a hajókat, amik hajótörést szenvedtek, elfoglalták őket, eladták, vagy nem hajóztak a Fokon túl vagy visszatértek mielőtt céljukat elérték volna az „egyéb veszteségek” fejléc alatt találhatóak meg.<sup>64</sup> A szerző itt ugyan a hajókat említi, de a táblázatban ugyanezen fejléc alatt szerepelnek emberek is. Ezek valószínűleg elszöktek a flottától, vagy visszatértek, esetleg a Foknál

	Halálózás						Egyéb veszteségek		
	A Fokig			Ázsiáig			Ember	Hajók	%
	Utasok	Hajók	%	Halálózás	Hajók	%			
1595-1602	5,300	66	-	?	?	?	400	4	7.1?
1602-1610	8,500	76	-	?	?	?	100	1	1.3
1610-1620	19,000	117	-	?	?	?	500	3	2.6
1620-1630	23,700	141	-	3,700?	130	16.8?	1,800	11	7.8
1630-1640	28,900 ?	157	-	1,700	152	6.2?	1,000	5	3.5?
1640-1650	33,100 ?	165	-	2,600	163	8.0?	400	2	1.2?
1650-1660	40,200 ?	205	1,600	2,900	197	4.2	1,900	11	4.8?
1660-1670	40,900	238	2,500	3,600	229	6.4	1,400	10	3.5
1670-1680	42,700	232	2,500	3,700	224	6.2	1,800	13	4.2
1680-1690	37,800	204	2,600	3,500	199	7.0	1,500	11	3.0
1690-1700	43,000	235	3,800	6,000	230	9.2	2,200	16	5.2
<b>1602-1700</b>	<b>317,800</b>	<b>1,770</b>	<b>13,200</b>	<b>6.7</b>	<b>1,079</b>	<b>6.7</b>	<b>12,700</b>	<b>83</b>	<b>4.0</b>

6. TÁBLÁZAT

leszálltak a hajóról. A hazafelé tartó hajóutakon lévő halálozások jóval alacsonyabbak voltak.

Ennek kapcsán jegyzi meg a szerző azt, hogy logikusan a kedvező szeleknek és áramlatoknak, illetve a tavaszi és nyári szezonnak köszönhetően az utak jóval rövidebbek voltak, ezáltal a halálozás értelem szerűen alacsony.<sup>65</sup> További ok még, hogy a hazafelé tartó úton az alacsonyabb számú legénység miatt nagyobb hely jutott az embereknek. Az 1-es táblázat vizsgálatánál könnyen megállapítható, hogy az Ázsiába tartó úton a hajók túlszűfoltak voltak emberekkel. Ilyen körülmények között nem csodálható a különlegesen magas halálozási ráta az odaúton.<sup>66</sup> A szerző még egy indokot hoz ennek az igazolására, mégpedig, hogy az odafelé tartó utakon megtörténik egyfajta „természetes szelekció” a legénység körében, és az egészségebb erősebb szervezetű emberek ellenállóbbá is válnak a trópusi betegségekkel szemben.<sup>67</sup>

A különféle útleírásokban kétségtelenül a skorbut szerepel a legtöbbször. Ahogy azt már fentebb írtam a kapitá-

nyok számítottak arra, hogy megfelelő időn belül partot érnek, ezért ha esetleg rossz irányba indultak, vagy a hajók elsodródtak egymástól egy viharban a hatás szinte rövidesen megmutatkozott. Így történt ez például Oliver van Noort alatt is:

„...Március 14-én rettenetes viharba kerültek, az altengernagyi hajó és a Hoop elsodródott a többiektől, 17-én azonban szerencsésen ismét összetalálkoztak velük. A skorbut egymás után szedte áldozatait, a tél is közeledett, ezért elhatározták, hogy St. Helena felé veszik útjukat. A szigetet azonban nem találták meg. Úgy döntöttek, hogy Ascensiont [St. Helenától 700 mérföldre északnyugatra] vagy valamelyik másik szigetet keresik fel, hogy végre kipihenjék magukat. Balsorsuk azonban egy teljesen kopár és elhagyatott szigetre vetette őket, hol is mindössze néhány szárnyast sikerült botjukkal leütniük. Csakhamar odahagyták a terméketlen szigetet és ismét tengerre szálltak...<sup>68</sup>

Mivel a századfordulón szinte egyáltalán nem volt ismert a skorbut gyógymódja ezért sok esetben a pusztá véletlen segítségével sikerült a legénységet meggyógyítani. „... Június 1-én már azt hitték, Ascensiont látják feltűnni, közelebb érve azonban kiderült, hogy ismét brazil partok előtt állnak. A portugálok itt sem engedték őket partra szállni, s így Santa Clara szigetéhez vitorláztak. Ez mindössze egy mérföld kerületű kis sziget ugyanilyen távolagra van a szárazföldtől. Itt is alig találtak egyebet fűnél, de amit élelmiszer szempontjából megtagadott tőlük a természet, azért kárpótolta őket gyógyszer formájában. Valami savanyú szilvaszerű gyümölcsöt két hét alatt valamennyi skorbutban szenvedő tengerész meggyógyult.<sup>69</sup> Hasonló véletlen fordult elő a néhány évtizeddel később hajózó Nassauai flottával is: „...A skorbut egész idő alatt pusztított a flottában, különösen azon a négy hajón, amelyek délre mentek. Legénységük oly szörnyű módon megfogyatkozott, hogy már a naszádok kezeléséhez sem volt elegendő emberük. Mindent összevetve, reménytelen helyzetben voltak, és abehyett,

hogy az ügyek javultak volna, egyre rosszabbra váltak. Június 26-án azonban egy svájci, aki igen rosszul volt a skorbuttól fejébe vette, hogy felmászik Lima szigetén a legmagasabb hegy csúcsára, mely köröskörül meredek és pusztá szikla volt. Az ormon rengeteg fűfélélt talált, melyet saját hazájából jól ismert. Evett belőle és hamarosan meggyógyult. Amint ez kiderült, csak meg kellett mászni a sziklát, és a szerencsés véletlen révén a flotta legénységének legnagyobb része megmenekült a haláltól, és hamarosan mindenki visszanyerte erejét és jókedvét...<sup>70</sup>

Nem minden esetben voltak ilyen szerencsések az ismeretlen növények kipróbálói, melynek enyhébb változatában csak hallucinogén anyagokat tartalmazó növényeket sikerült megenniük. Ilyen esetről Oliver Van Noort ad tudósítást: „December 1-én két mérfölddel arrébb egy nagy folyót fedeztek fel. Másnap megkerülték a Froward fokot, majd négy mérfölddel távolabb egy tágas öbölben leborongyoztak. Sikerült olyan növényeket találniok, amelyek használtak a skorbut ellen, de volt köztük olyan is amelyik egy időre elvette az eszét annak, aki megízlelte.<sup>71</sup> Előfordult, hogy a próbálkozó matrózok súlyosan mérgező anyagokat kóstoltak meg. Így történt például a Nassaui flottánál, ahol egy ember meghalt, a többieket szerencsére sikerült megmenteni orvossággal<sup>72</sup> Ugyanebben a flottában a falánkság is okozott gondokat: „Sierra Leonán sok olyan gyümölcsöt találtak, amely nagyon hasonlít a spanyol citromhoz. Igen ízletes, de nem szabad belőle sokat fogyasztani. A flotta érkezésekor éppen érési ideje volt; a benmszülöttek hagyták, hogy annyit vigyenek belőle, amennyit akarnak. A tengerészek pedig olyan mértéktelen falánksággal estek neki, hogy vérhast kaptak, melytől negyvenen meg is haltak.<sup>73</sup>

Arról, hogy nem csak skorbutban szenvedtek a hajósok arról Oliver van Noort utazása kapcsán derülnek ki adatok. Ebben az esetben egy kis szigeten nagy mennyiségű halat és pingvint találtak, és az utóbbiak húsa és tojásai gyógyhatásának bizonyultak

a legénység számára.<sup>74</sup> A későbbiekben természetesen rájöttek, hogy egyes gyümölcsök, különösen a citrom győgmódként szolgálhat, így az ezt követő időkben igyekeztek törekedni arra, hogy citrom vagy narancs legyen náluk. A skorbutról Peter van Osten ezt írja le vallomásában. *„...Éppen ideje volt, hogy citromot kapjunk, mert a legénység legnagyobb része skorbutban szenvedett. A skorbut olyan betegség, amely hamarosan megtámadja a szívet, s a citrom az egyedüli orvossága. Ha valaki éhgyomorra megissza egy citrom levét, ismét egészséges lesz és visszanyeri az erejét, ha azonban ezt a levét nem kaphatja meg, néhány napon belül meghal. Csodaszámba megy, ha egy-egy ember nélkülül meggyógyul.”*<sup>75</sup>

A spanyol riválisok számos esetben igyekeztek akadályozni a németalföldi hajósokat a partraszállásban, akár csak a portugálok, így tagadva meg tőlük a citromot, narancsot. Ezenfelül a gyümölcs tárgyalási alapként is szolgálhatott. Joris von Spilbergen utazása idején történt hasonló eset: *„A főparancsnok ígéretet tett, hogy ha elegendő friss gyümölcsöt és élelmiszert adnak embereinek, nem fogja háborítani a város nyugalma.”*<sup>76</sup>

Abban az esetben, ha esetleg nem sikerült a skorbutot megfelelő módon „kordában tartani” a legénység jelentős hányada meghalt megnehezítve a további utazást: *„1625. január 15-én nyugat felé igen alacsony partvonalat látta, ezt Galperico szigetének vélték. A 23-án a skorbut olyan méreteket öltött, hogy alig volt már annyi egészséges emberük, amennyi a hajók irányításához kellett.”*<sup>77</sup> Ebben az esetben fordulhatott elő olyan eset, amelyet már korábban is említettem, hogy a hajókat szükség szerint felgyújtották, eladták, vagy leszerelték. A betegségek természetesen nem kímélték a főtiszteket sem, hiszen, ahogy az élelmiszerek részénél már megjegyeztem, nem volt külön tétel az ő étkezésükre vonatkozóan, vagyis legfeljebb némileg jobb minőségű ételt ehttek, de többet és változatosabbat nem valószínű. Betegségben halt meg példá-

ul Jaques l’Hermite, a Nassai flotta tenger-nagya, és a később tengernaggyá választott Schapenham is súlyosan megbetegedett és néhány nap múlva meghalt a hazafelé tartó úton.<sup>78</sup>

### Összegzés

Tanulmányomban arra kerestem a választ, hogy milyen általános tendenciák mutatkoznak a hajós létszámban. Azonban életkörülményeik vizsgálatában tisztán kiderült, hogy élmezésük nem volt rendszeresen megoldva. Főleg kalóriadús ételeket ettek, vitaminpótlásuk egyáltalán nem volt megoldott. A C-vitamin mennyisége a hajókon jelentéktelen élelmiszerben fordul elő. Az egyes szigeteken felvett gyümölcsök tárolása szintén nem volt megoldott, így nagyon hamar megromlottak. Az átlagfizetés rendkívül alacsonynak számított. A skorbuton és egyéb fellépő hiánybetegségeken kívül a tengerre szállóknak meg kellett birkóznuk a különféle trópusi betegségekkel is. Ha ez nem lett volna elég egyes újonnan felfedezett ismeretlen növények is okozhattak halált. Azonban nem csak ez a veszély várt a hajósokra. Meg kellett küzdeniük az áramlatokkal és a trópusi ciklonokkal, viharokkal, ismeretlen zátonyokkal, különleges hőmérsékleti viszonyokkal. Sokszor fordult elő, hogy egy teljes hajó elsüllyedt és mindenki meghalt a fedélzeten. Számadatokban a vesztések illetve elsüllyedt hajók nem tettek ki túl nagy százalékot, de ilyenkor általában rengeteg embert halt meg egyszerre. Csaták is okozhatták egy hajó pusztulását amelyeket a természetesen a legtöbb helyen már jelen lévő portugálokkal vagy spanyolokkal vívták a hollandok. A fentiek párosultak a hajón uralkodó legszigorúbb hierarchiával és szabályokkal, amelyben nem lehet megkülönböztetni a kereskedő és hadihajókat. A kirótt büntetések igen kemények voltak és rendkívül sok volt a halálbüntetés. Ehhez



hozzájárultak a túlsúlyfolság következtében, a rossz egészségügyi körülmények, amik a betegségeken kívül pszichikai problémákhoz is vezethettek. Több hónapon keresztül, sok emberrel összezárva utazni meglehetősen nehéz lehetett, amely könnyen vezetett parázs vitához, vagy veszekedéshez, amelyet ostorral büntettek. Ha esetleg kés is előkerült és valamelyik fél megsérült a másikat kiszögezték az árbocrúdhöz. Ha a verekedések során meghalt az egyik, a másikat vele együtt dobták a tengerbe. A gyávaság, szökés kísérlete hasonlóképpen volt büntetve. Késni nem lehetett sehonnán, sem ellenkezni a feljebbvalóval, vagy megkérdőjelezni a döntését. Mindezek az erős korlátozások természetes módon érthetőek, hiszen ha a hajón valaki nem végezte el időben a rá kiszabott feladatot, könnyen a teljes hajó pusztulását okozhatta. A felsorolt indokok már elegendőek lehetnének ahhoz, hogy bárkit eltéríthessenek arról, hogy vízre szálljon, ennek ellenére az adatok épp az ellenkezőjét mutatják. Boxer is rámutat arra, hogy nem volt hiány emberben ha toboroztak. A kérdés miért választották a fentebb ismertetett körülmények ellenére ezt az életmódot a korabeli emberek.

Jelentős szerepet játszhatott ebben a zsákmány ígérete vagy hazafiság, melyet a Németalföldi Tengerjárók előszavában Pálvölgyi Endre írja. De úgy gondolom ezen felül a hierarchikus felemelkedés ígérete sokkal hatékonyabb csábító erő lehetett. Éppen a holland hajózásra jellemzően meglehetősen könnyen cserélődött a hierarchiában elhelyezkedők személye. A nagyszámú halálkozás elősegítette, hogy a hajósok feljebb kerülhessenek a ranglétrán, amely természetesen, több fizetést, és egyéb jutalékokat biztosíthatott nekik. Amennyiben egészségre erős volt és bírta a trópusokon, Ázsiában maradván szintén feljebb tornászhatta magát a ranglétrán, vagy megszédhette magát kereskedéssel. A jobb élet reménye indíthatta útnak a legtöbb embert. Nyilván akadtak

akik hazafiságból csatlakoztak, de a számos külhoni matróz és még több katona indokai között ez nehezen szerepelhetett. Sokan közülük menekültek lehettek, illetve nem írnak az általam vizsgált források arról sem, hogy esetleg a törvény elől menekülő bűnözők, vagy csalók, esetleg adósságot felhalmozók idegenként nem szálltak-e hajóra. A holland hajós társadalom szerkezete ilyenformán rendkívül sokszínű, és hierarchikus rendszere is sokkal mozgékonyabb lehetett, mint más korabeli hajós népek hierarchiája.

A téma azonban még számos további kutatást igényel, amelyek alatt a hajók névjegyzékét, a büntetési jegyzőkönyveket, és hajónaplókat értem. Érdekes lenne megvizsgálni, hogy az egyes lázadásokat milyen nemzetiségűek, vagy kik hajtották végre, illetve, hogy ezek mennyire véletlenszerűek, vagy mutatkoznak-e törvényszerűségek.

## IRODALOMJEGYZÉK

### Források

- Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries. Volume I. Introductory volume:* by J.R. Bruijn, F.S. Gastra and I. Schöffer with assistance from A.C.J. Vermeulen. Hague, 1987.
- Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries. Volume II. Outward-bound voyages from the Netherlands to Asia and the Cape 1595-1794.* Hague, 1979
- Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries. Volume III. Homeward-bound voyages from Asia and the Cape to the Netherlands 1697-1795.* Hague, 1979.
- Németalföldi tengerjárók.* Összeállította, az előszót, összekötőszövegeket és jegyzeteket írta: Pálvölgyi Endre. Ford.: Pálvölgyi Endre és Ilszlay Zoltán. Budapest, 1961.

### Feldolgozások

- GOSLINGA, CORNELIS CH.: *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast 1580-1680.* Assen, 1971.
- BOXER, C. R.: *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800.* London, 1973, Penguin Books.

- HÄHNER PÉTER: *A régi rend alkonya. Egyetemes történet 1648-1815*. Budapest 2006.
- ISRAEL, JONATHAN: *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477-1806*. Oxford, 1995.
- KOVÁCS ZOLTÁN: Hollandia a 17–18. században. In: *Európa az újkorban (16-18. század)*. Szerk: Orosz István, Ifj Barta János és Angi János. Debrecen, 2006. 234–237.
- DU JOURDIN, MICHEL MOLLAT: *Európa és a tenger*. Budapest, 1996.
- VAN LOON, HENDRICK WILLEM (1882–1944): *Ships and how they sailed the Seven Seas (5000 B. C. – A. D. 1935)*. London – Bombay – Sydney, 1935.

### Internet

<http://www.maritimeheritage.org.au/documents/Australia%27s%20first%20ship.pdf> (utolsó nézet: 2009-04-28 13:20)

### JEGYZETEK

<sup>1</sup> BOXER, C. R.: *The Dutch Seaborne Empire 1600–1800*. London, 1973, Penguin Books. (továbbiakban Boxer 1973.) 73–74.

<sup>2</sup> Az expedíciót megszervező Isaac Lemaire azért szánta el magát erre a lépésre, mert a Társaság részvényeivel folytatott spekulációi miatt kizárták. Ő pedig megfigyelte, hogy milyen nagy hasznot hajt a távol-kelettel folytatott kereskedelem a VOC-nak. Célja az új felfedezéssel az volt, hogy a Társaság szabadságlevelének szó szerinti megsértése nélkül tudjon ő is kereskedni. Az expedíciót a legnagyobb titokban készítették elő. Az elgondolás valóra váltásában jelentős szerepe volt gazdag hoorni kereskedőknek, akik társaságot alapítottak külön erre a célra (Tengerjárók 1961, 114).

<sup>3</sup> *Németalföldi tengerjárók*. Összeállította, az előszót, összekötőszövegeket és jegyzeteket írta: Pálvölgyi Endre. Ford.: Pálvölgyi Endre és Ilslay Zoltán. Budapest, 1961. (továbbiakban: Tengerjárók 1961.) 135.

<sup>4</sup> A Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries II. és III. részében megtalálható az összes hajó regisztrált száma, amelyek az oda és visszautakat tekintve 8401-ig folytatódnak.

<sup>5</sup> Boxer 1973. 74.

<sup>6</sup> A táblázat a *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th centuries. Volume I. Introductory volume*: by J.R. Bruijn, F.S. Gaastra and I. Schöffner

with assistance from A.C.J. Vermeulen. Hague, 1987. (a továbbiakban Dutch Asiatic I. 1987.) 144 oldalán lévő táblázatának kivonata.

<sup>7</sup> A táblázatban lévő kérdőjelek bizonytalan adatokat jelölnek, azaz, amikor az adatok alig 50%-a ismert (Dutch-Asiatic I. 1987. 144).

<sup>8</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 144.

<sup>9</sup> A táblázat a Dutch-Asiatic I. 1987. 75 és 91. oldalán lévő táblázatok egyesített kivonata

<sup>10</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 75.

<sup>11</sup> Tengerjárók 1961. 70.

<sup>12</sup> Tengerjárók 1961, 154.

<sup>13</sup> Tengerjárók 1961. 115.

<sup>14</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 90.

<sup>15</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 144.

<sup>16</sup> A táblázat a Dutch-Asiatic I. 1987. 170. oldalán lévő táblázat kivonata. Az eredeti táblázatban az 1680–1700-as adatoknál az Ázsiába érkezőknél 50,7%-ot ír. Ez valószínűleg elírás lehet mert a számadatokkal nem egyezik, és az általam megadott 80,6% reálisabbnak is tűnik a korábbi adatokkal összevetve.

<sup>17</sup> A XVII. században számos tapasztalt hajós vállalt holland hajón szolgálatot Skandináviából, Észak-Németországból és a baltikumi kikötőkből. A gazdasági mellett politikai, vagy vallási okok emigránsai is szerepet játszottak a nagyszámú bevándorlásban. Észak-Németalföldiek érkeztek a köztársaságba a holland felkelés idején, különösen 1585 után jóval 1621 utánig. Németek menekültek be a 30 éves háború pusztításai előtt. Lengyelországból az 1648-ban dúló pogromok előtt zsidók vándoroltak be. Továbbá francia hugenották menekültek a köztársaságba a Nantesi Ediktum 1685-ös eltörlése előtt és után (Dutch-Asiatic I. 1987. 153–154).

<sup>18</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 155. oldalán lévő táblázat elemzése.

<sup>19</sup> A szerző a Quarter-gunner kifejezést használja. Az Ország-héle Angol–Magyar Nagyszótárban nem találtam meg a jelentését, de a Quarter-deck: hátsó fedélzet, v tatfedélzet kifejezés alapján a Quarter-gunner az ezen a részen elhelyezkedő ágyúk felelőse lehetett így tat-tüzérnek fordítottam.

<sup>20</sup> Nem külön hajótípus, legalábbis nincs említve a hajók listájában. Ágyúkkal mindegyik oldalon felszerelt hadihajó. Ahogy a neve is mutatja, arra voltak hivatva, hogy az anyaország és Ázsia között vitorlázzanak.

- <sup>21</sup> Hajótípus a XVI–XVII. században. A legnagyobb és legáltalánosabb hajótípus.
- <sup>22</sup> Tengerjárók 1961. 18.
- <sup>23</sup> Tengerjárók 1961. 17.
- <sup>24</sup> Tengerjárók 1961. 232.
- <sup>25</sup> Tengerjárók 1961. 232
- <sup>26</sup> Tengerjárók 1961. 233.
- <sup>27</sup> Tengerjárók 1961. 233.
- <sup>28</sup> Tengerjárók 1961. 152.
- <sup>29</sup> Tengerjárók 1961. 81.
- <sup>30</sup> Tengerjárók 1961. 143.
- <sup>31</sup> A szerző itt az „ordinary ducking” kifejezést használja. Valószínűleg a hajótestről egy kötélnél fogva és ahhoz hozzákötözve beledobták a vízbe, majd kihúzták. Ezt a folyamatot akár többször is megismételték. A folyamat nem lehetett kellemes, de semmiképpen nem halálos, hiszen nem a legkomolyabb bűnökért adták.
- <sup>32</sup> VAN LOON, HENDRICK WILLEM (1882–1944): *Ships and how they sailed the Seven Seas (5000 B. C. – A. D. 1935)*. London – Bombay – Sydney, 1935. (továbbiakban: Van Loon 1935.) 152–153.
- <sup>33</sup> Van Loon 1935. 153
- <sup>34</sup> Van Loon 1935. 154
- <sup>35</sup> Tengerjárók 1961. 86–87
- <sup>36</sup> Tengerjárók 1961. 98.
- <sup>37</sup> Tengerjárók 1961. 146
- <sup>38</sup> Tengerjárók 1961. 151
- <sup>39</sup> Tengerjárók 1961. 86–87
- <sup>40</sup> Tengerjárók 1961. 17.
- <sup>41</sup> Tengerjárók 1961. 130. További példa erre, lásd a következő oldal, illetve a Tengerjárók 1961. számos útleírásában található efféle utalások.
- <sup>42</sup> Tengerjárók 1961. 17. Ilyen késlekedés okozta bonyodalom, lásd később a Betegségek fejezetet.
- <sup>43</sup> A kenyér alatt kétszersült értendő.
- <sup>44</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 214.
- <sup>45</sup> Az itt használt font az amszterdami font, amely 0,4941 kg-nak felel meg. Dutch-Asiatic I. 1987. 214.
- <sup>46</sup> Mivel a forrás mindenhol a 100 emberenkénti mértéket jelzi, ezért a továbbiakban elhagyom ezt és csak különleges esetekben tüntetem fel.
- <sup>47</sup> Az általam vizsgált forrás áprilistól októberig jelöli meg az időszakot, azonban a továbbiakban már áprilistól novemberig írja. Ezért úgy gondolom, ez gépelési hiba lehet, így az adatot itt is áprilistól novemberig jelölöm meg.
- <sup>48</sup> A tőkehállal rokon halfajták. A legnagyobb szárított tőkehalként ették. Dutch-Asiatic I. 1987. 214.
- <sup>49</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 214–215.
- <sup>50</sup> Tengerjárók 1961. 127.
- <sup>51</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 215.
- <sup>52</sup> A toelasten egy hordótípus neve, és körülbelül 614,4 liter volt az úrmértéke. Ez alapján 28876,8 liter vizet vittek. Dutch-Asiatic I. 1987. 215.
- <sup>53</sup> Az úrmértéket 1 aamban jelöli meg a forrás amely 153,6 litert jelent. Dutch-Asiatic I. 1987. 215. Az úrmértékekről további, internetes forrás: <http://www.maritimeheritage.org.au/documents/Australia%27s%20first%20ship.pdf> (Utolsó Nézet: 2009-04-28 13:20)
- <sup>54</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 215.
- <sup>55</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 215–216.
- <sup>56</sup> A forrás az asztalt szilva esetében jelzi, hogy nincs pontos fejadag megadva, ezért ennek mértékére csupán következtetni tudok. Dutch-Asiatic I. 1987. 216.
- <sup>57</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 217.
- <sup>58</sup> Lásd később betegségek fejezetben.
- <sup>59</sup> A forrás szerint 36 sakken az akkori amszterdami gabonamérték szerint 2918 liter vagyis 8 sakken az 648 liternek felel meg Dutch-Asiatic I. 1987. 216.
- <sup>60</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 217.
- <sup>61</sup> Kicsi, körülbelül 8 fontos vajashordó Dutch-Asiatic I. 1987. 218.
- <sup>62</sup> Szó szerinti fordítás: long raisin.
- <sup>63</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 218.
- <sup>64</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 163.
- <sup>65</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 164.
- <sup>66</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 145.
- <sup>67</sup> Dutch-Asiatic I. 1987. 162.
- <sup>68</sup> Tengerjárók 1961. 83.
- <sup>69</sup> Tengerjárók 1961. 83–84.
- <sup>70</sup> Tengerjárók 1961. 152.
- <sup>71</sup> Tengerjárók 1961. 86.
- <sup>72</sup> „...*Augustus 15-én az altengernagy emberei közül néhányan partra szálltak, és a szerezendióhoz hasonló növényre bukkantak. Megkóstolták, és mivel igen ízlett nekik, jól belakmároztak belőle. Alig értek vissza a hajóra, egyikük holtan esett össze, és még ki sem húlt, amikor egész testét vörös foltok borították el. A többieket megfelelő orvosság segítségével sikerült megmenteni.*” Tengerjárók 1961. 140.
- <sup>73</sup> Tengerjárók 1961. 140.
- <sup>74</sup> Tengerjárók 1961. 83–84
- <sup>75</sup> Tengerjárók 1961. 105–106.

<sup>76</sup> Tengerjárók 1961. 105. Miután egyébként megkapta az ígért élelmiszereket valóban békén hagyta a várost, sőt ajándékokkal is ellátta a város polgármesterét és kormányzóját. Tengerjárók 1961. 105.

<sup>77</sup> Tengerjárók 1961. 154.

<sup>78</sup> A Nassaui flottát nem sokkal korábban osztatták fel Batáviában, így tulajdonképpen már nem volt tengernagyi minőségében ekkor. Tengerjárók 1961. 155.

## P A R T H I S C U M

CSÓTI SÁNDOR

## A kalocsai szőlőkbeli templom és plébánia története (II. rész)



### III/2.3. A hitoktatás megszervezése

Szőlőhegy „élete”, beépítése a 20. század első éveiben kezdődött el, amikor a város által fenntartott és természetett szőlőt a filoxéra kipusztította. A terület magassága („hegy”) az építkezések során fokozatosan csökkent, mivel az építési alapanyagként szolgáló agyagot elhordták. Az első házak a századfordulón (XX. század) épültek a Kökény utcában, majd folytatódott a Szőlő-köze utcáig. A Tulipán utcai házakat Modor Kálmán kereskedő, cementáru gyáros építette.<sup>1</sup>

1913. augusztus folyamán Modor Kálmán 300 négyszögöles telket adott a városnak a Szőlőhegyen elemi iskolaépület céljára. 1913. szeptember 12-én a képviselő-testület által a szőlőhegyi elemi iskolára kiírt építési pályázatot Greif Lajos kalocsai kőműves mester nyerte meg 43.000 koronás ajánlatával.<sup>2</sup> Az iskola épülete szecessziós tégladiszes épület, amely Petrovác Gyula budapesti építésmérnök tervei alapján közvetlenül az I. világháború előtt 1914-ben.<sup>3</sup> Az első világháború alatt katonai kórházként szolgált. Az első tanítási év 1919-ben kezdődött el, első tanító pedig Faludy Ferenc menekült, nagycsaládos tanító volt, aki a kántori teendőket is ellátta.

A lelkipásztori munkát hosszú éveken keresztül a jezsuiták látták el. (Az oltárt az

iskolában minden vasárnap külön állították fel.) 1938-tól a lelkészség első hivatalos hitoktatója Czár Menyhért lett, aki a szőlőhegyi és a negyveni iskolában is oktatott a lelkipásztori teendők mellett. 1946-ban önálló hitoktatói kinevezést kapott.<sup>4</sup>

1946-ban Grósz József érsek 3095/46. isk. számú rendelkezésével felállította a kalocsai-szőlőhegyi, a rokkanttelepi római katolikus általános iskolai körzetet.<sup>5</sup> A szőlőhegyi körzethez tartozott a szőlőhegyi, a rokkanttelepi és a negyveni iskola. A körzet – mint csonka általános iskola – jogilag az eperföldi, illetve a belvárosi körzethez tartozott. 1946. augusztus 16-án az Érseki Hatóság az új körzet igazgatójává özvegy Lórencz Györgyné rk. népiskolai tanítónőt nevezte ki.

1948. június 16-án elfogadott 1948:XXXIII. tc. értelmében a szőlőhegyi iskolát is államosították. 1948-ig a hittanórák a rendes (délelőtti) tanítási idő alatt folytak. Az első szentáldozási és bérmálási előkészítések a templomban vagy a kápolnában történtek meg a plébános (esetleg lelkész) szabad elhatározásának megfelelően. 1949-től azonban a hittanórákat már csak tanítás után (délután), később már a tanítás megkezdése előtt is meg „lehetett” tartani, de kizárólag az iskola épületében. Az oktatásra fordítható időt, az óraszámot pedig kettőben határozták meg. A