

- MÁLYUSZ ELEMÉR: *Egyházi társadalom a középkori Magyarországon*. Budapest, 1971, Akadémiai Kiadó.
- SOUTHERN, W. R.: *A nyugati társadalom és az egyház a középkorban*. Budapest, 1987.
- TARNAI ANDOR: „A magyar nyelvet írni kezdik”: *irodalmi gondolkodás a középkori Magyarországon*. Budapest, 1984, Akadémiai Kiadó.
- SZÜCS JENŐ: *Nemzet és történelem*. Budapest, 1974, Gondolat
- GECSE GUSZTÁV: *A szerzetesség története*. Budapest, 1995, Seneca.
- PÁL JÓZSEF: *Ferences harmadik rend Szegeden (1919–1944)*. Budapest, 1996.
- KÁJONI JÁNOS: *Fekete könyv: az erdélyi ferences kuszódia története*. Szeged, 1991, Scriptum Kft.

M E S S Z E L Á T Ó

RÓNYAI LÁSZLÓ

Lusitania, a végzetes hajó



Cikkem témája a Lusitania nevű utas szállító luxushajó, melyet a történelemben sajnos nemcsak az általa lebonyolított fantasztikus utazások tettek világhírűvé, hanem tragikus módon szaporította az első világháborút övező talányokat. Nevének eredete az ókorig nyúl vissza: Hispania egyik részét hívták így, ami körülbelül a mai Portugáliának felel meg. Hosszúsága 787 láb (1 láb = 30,48 cm), szélessége 87 láb. Sebessége maximum 25 csomó. Szállítható utaslétszám: 563 fő az első emeleten, 464 a másodikon, és 1138 a harmadikon. A motort gőzturbinák hajtották, 4 db hajócsavar vitte előre a hajót. Gyártója a John Brown and Company Limited, Clydebank, Skócia. A Lusitania megépítése bizonyos értelemben J. P. Morgan elhatározása volt, akinek az volt a célja, hogy monopolhelyzetet teremtsen a transzatlantikus hajóüzletben, ami IMM (International Mercantile Marine: Nemzetközi Kereskedelmi Hajózás) néven ismert. A vállalat két hajót gyártott le: a Lusitaniát és a Maure-

taniát, és az előbbi hamarabb került ki. Ez az első legnagyobb hajó, mely gőzturbinával haladt előre, igaz már előtte is voltak hajók, melyek turbinákat használtak, de nem ilyen nagyságban. Ezen kívül abban is első volt, hogy ez volt az a hajó, ami felülmúlta a 40 ezer tonnát. Négy kéménykürtőt helyeztek el rajta, az utasoknak összesen hét fedélzet állt rendelkezésre élvezni a hajó által nyújtott luxust. A berendezés és a bútorok fényűzőek voltak. A hajófedélzetre rakták az első osztály társalgóját. Berendezése XVIII. századi hangulatot idéz, sárga és zöld színeket használva, mahagóni lambériával. A tetején egy festett, áttetsző üvegtetőablakot helyeztek el, valamint hosszában egy kandeló állt. A vakolat hihetetlen kivitelezésű, minden egyes helysége csodálatosan lakkozott. Az egész a királyi palota bálterméhez hasonlított, a francia királyi pompát tükrözte. Az erkély tetején egy dóm található, amin a Cherubim által készített, négy évszakot bemutató metszet látható.

A hálólhelyek szintén szépen rendezettek. A Lusitania hat állandó méretű kabinnal rendelkezett, aminek három szobája volt belül. Volt még ezen kívül „királyi szállója” – Regal Suites, aminek kettő hálója, egy nappalija, ebédlője, saját fürdőszobával, mosdóval és tálalóhelységgel rendelkezett.

A szobák díszítésére megint más korszakstílust alkalmaztak. Legtöbbjük francia alapú, hasonlít a versaillesi palotáéra. Azt a benyomást keltik, hogy minden egyes szoba különböző stílusú és egyedi. A harmadik osztályú kabinok elektromosan világítottak és fűtöttek, ami jelentős előrelépés az előző óceánjárókhoz képest. A takarókat a lopások ellen, és hogy a cég rangját jelezzék, Cunard jelvényekkel díszítették.

A fényűzés egyéb jeleit is tapasztalhatjuk: az első osztályon lift, dupla vastagságú ajtók, hogy a meleget benntartsák a helységekben, olvasószobák és a hajófedélzeten a tornác-kávézó. A harmadosztályú ebédlők a korszak legnagyobb ilyen jellegű termei voltak. Hatalmas oszlopokat helyeztek el benne, hogy a stabilitását megtartsák.

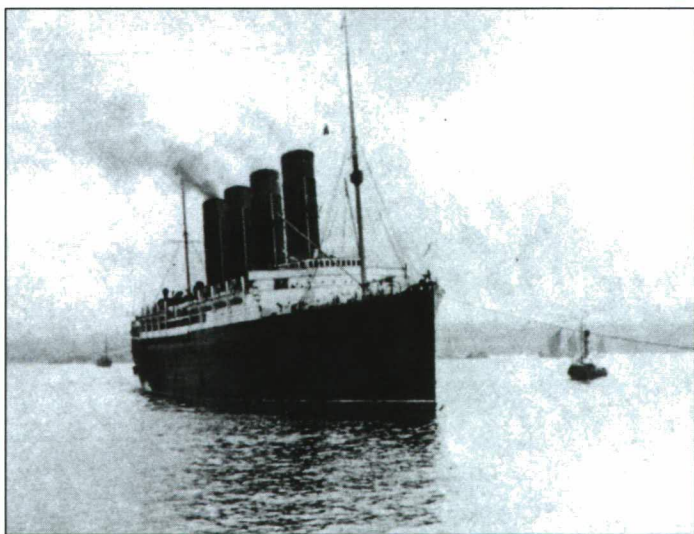
A dohányzó nélkülözhetetlennek számított. Elsősorban az úriemberek használták, mikor ebéd után egy-két adag dohány elfüstölése mellett a hasonló helyzetű utasokkal megvitatják a világpolitikát, az üzleti- és a társasági élet fő dolgait. E terem tetején is boltívezett üveg tetőablakot helyeztek el.

Külön társalgót is építettek a hajófedélzetre, bútorzata Lajos király francia stílusára emlékeztetett. A különböző zöld és rózsá árnyalatok a selyemfa bútorzatot dicsérik. Azt lehet el-

mondani, hogy a Cunard Line politikája az volt, hogy egyik osztály utasai se szégyenkezzenek a körülmények miatt, a szobáikra büszkék legyenek.

Amikor a hajó kikerült a gyárból, 1906. június 7-én megtartották az első próbautat. Egyetlen egy probléma merült fel: mikor teljes sebességgel haladtak, a hajófar hevesen rázkódott. A javítások során teljesen szétszedték a hajófart és stabilizátorokat, alátámasztásokat raktak be, hogy kijavítsák a hibát. A sebesség fokozására tett erőfeszítések is több próbát állították a mérnökök elé: még 1903 szeptemberében a Cunard igazgatója gyakorlott mérnökök bizottságában elnökölt, és a következő év tavaszára döntöttek el, hogy gőzturbinákat alkalmaznak, majd 1905 májusában kezdték építeni. 1908 júniusában a régi hajópropellereket egy újabb konstrukcióra cserélték le, és novemberben kinevezték a hajó kapitányának William Turnert.

1914 márciusában a Lusitania megdöntötte korábbi sebességi rekordját a New Yorkból Liverpoolba tartó útja során, elérte a 25 csomót és ezzel elnyerte a Kék Szala-



A LUXUSHAJÓ BEFUT LIVERPOOL KIKÖTŐJÉBE

got. A háború kitörése a hajózási szabályokat is megváltoztatta. Októberben két útja volt a hajónak, majd havonként közlekedett ezen az útvonalon, később takarékosági okokból hat kazánt lezártak és a maximális sebességet 21 csomóra csökkentették.

1915. január 16-án a Lusitania egy nemzetközi incidenst oldott meg. Queens-town felé haladt és a kapitány – félve a torpedótámadás eshetőségétől – felhúzatta az USA nemzeti lobogóját. Az incidensből világszenzáció lett a sajtóban – szinte előrevetítette az eset a tragédiát. 1915 áprilisában a német követség Washingtonba figyelmeztetőt küldött újságokon keresztül, hogy az utasok saját felelősségükre utaznak a szövetséges hajóikon.

A végzetes útra 1915. május 1-jén indultak New Yorkból William Turner irányításával, 1959 utassal a fedélzetén. A pogy-



TURNER KAPITÁNY, A LUSITANIA PARANCSNOKA

gyász élelmiszerekből, fémrudakból, tölténydobozokból és hüvelyekből állt, bár a pontos összetétele azóta is viták tárgyát képezi. Az összes rakomány súlya 173 tonnát nyomott, a hajó összsúlya 32 ezer tonnát nyomott.

Május 7-én veszélyes helyre ért a hajó, olyan helyre, ahol ellenséges tengeralattjárók előfordulhattak. A kapitány övintézkedéseket adott ki: az összes mentőcsónakot készenlétkébe helyeztette, minden keresztválaszfal ajtaját becsukatta, őrtoronyba kettős megfigyelést kért, a gőznyomást magasan tartotta, hogy vész esetén a lehető legnagyobb sebességgel tudjon haladni. Reggel 8 órakor a sebességet csökkentették 18 csomóra, hogy biztonságosan érkezzon majd meg a liverpooli külső gátakhoz, valamint a másnapi hajnali dagályt elérjék. Írország déli partjainál, Merseynél az angol Admirális arra kérte a Lusitania kapitányát, hogy kerülje el a helyet, mert nincs szükségük egy felfegyverzett kereskedelmi cirkálóra, de viszonzásképpen arra utasították, hogy maradjon Liverpoolnál, míg az ügyet elintézik, és az elvonulásukkor a cikkcakk kitérő válasz módszerével hajózzanak, rendellenes szünetekkel változtasson útirányt, hogy összezavarja az U-bootokat. A hajó legénysége a javaslatot elutasította. A németek folyamatosan elsüllyesztéssel fenyegették a hajót, és azzal mentegetőztek, hogy az ellenség háborús célú támogatását előzik meg.

A hajó május 7-én fél egy után Old Head of Kinsale látótávolságába került, egyenletes iramban haladt, egy személyzetis négy pontos helymeghatározást kezdett készíteni 1 óra 50 perckor, amelyet sohasem fejezett be...

Két óra körül az utasok befejezték az ebédjüket, a hajó már 10-15 mérföldre tartózkodott Kinsale-től, tiszta időben, nyugodt vízen haladt. 2 óra 15 perckor Turner kapitány a másodkapitány kiáltását hallotta: „Egy torpedó közeledik, uram!” Rögtön egy

2002/XIV. 1-2.

hatalmas robbanás hallatszott a jobb oldalon, a 3. és 4. kémény között. (Állítólag a Lusitaniának egy olyan celláját találta el a torpedó, amelyben holland sajtókat és szöveteket szállítottak.) A következő pillanatban egy újabb robbanás történt, amiről akkor azt gondolták, hogy egy második torpedó, de ma úgy tartják, hogy belső robbanás volt: egy kazán robbanása lehetett. A kérdés nincs megnyugtatóan lezárva, de ez a legvalószínűbb variáció. A második robbanás begyűjtotta a széntárolókban a szén-

port, és félelmetesen meghimbálta a hajót. A fedélzeten azonnal pánik tört ki, megkezdődött a mentőcsónakok leengedése. Turner kapitány túlélte a robbanást, és azonnal parancsot adott a nők és gyerekek mentésére. Akadt néhány incidens a túlélők viselkedése miatt, valamint panasz arra, hogy hogyan engedték le a mentőcsónakokat, és a csónakok vezetőire a hiányosságaik miatt. A mentést nehezítette hogy a hajó belsejében percekben belül kialudt a világítás.

Először az orr-rész kezdett el süllyedni, majd a hajófar majdnem függőlegesen állt ki a vízből, csakúgy, mint ahogy Titanic három évvel korábban tette. A megsebzett Lusitania körülbelül húsz percen belül elsüllyedt, 1198 embert magával húzva a hullámsírba, közöttük 128 prominens amerikai.

Az egyik túlélő, *Leslie Morton* tengerész volt. Ő vette észre elsőként a torpedók közeledését, és ő az, aki továbbította a hírt a másodkapitánynak. Amikor a torpedók a hajóba csapódtak, a lába súlyosan megsérült, de gyorsan összeszedte magát és számos mentőcsónak leengedésében segédkezett. Ezután a tengerbe ugrott, egy gumii-



A LUSITANIA VÉGZETE: WALTER SCHWIEGER SORHAJÓHADNAGY, AZ U-20 NÉMET TENGERALATTJÁRÓ PARANCSNOKA

csónakhoz úszott és Joseph Parry segítségével még körülbelül 50 vagy 60 ember életét megmentették úgy, hogy a csónak borítóvásznaát letépték, és a túlélőket behúzták a vízből. Morton és Perry néhány mérföldet eveztek, míg elértek egy halászbárkát, a túlélőket átrakták, majd visszafordultak a roncs helyszínéhez és újabb 20-30 emberrel tértek vissza.

A Lusitania és a Mauretania vált az óceánjárók etalonjává a Titanic után. Nincs kétség afelől, hogy a Lusitania elsüllyesztése az

I. világháború egyik legnagyobb tragédiája. A német tengeralattjáró kapitánya, *Walther Schwieger* – előzetes figyelmeztetés nélkül – megtorpedózta az óceánjárót. Az eset után az antant közvéleménye, sajtója és kormányai tömeggyilkossággal vádolták a német hadvezetést. Az USA hivatalosan ugyan még a semlegesség mellett foglalt állást; ennek ellenére jelentős fegyver- és robbanóanyagszállítmánnal indult utolsó útjára a hajó, amiről az angol Admirális, és valószínű, hogy az USA elnöke, és az angol kormány is tudott. Lehet hogy az angol kormánykörök érdekeltek voltak elsüllyesztésében, ezzel remélve, hogy az USA szövetségesükként belép a háborúba? A kérdésre még valószínűleg sokáig nem kapunk hiteles választ, ha ugyan van megoldása ennek a rejtélynek.

ELEKTRONIKUS IRODALOM

www.cgi.matav.hu/ilegeza
www.cunardline.com
www.geocities.com/titanicandco/lusitania
www.greatship.net/lusitania
www.lusitania.net