

2007. Szeptember 1 - 2008. február 5. Millenáris Fogadó

« különszám

TITANIC

A KIÁLLÍTÁS

eredeti leletek | igaz történetek



*Megrázóan
szívbemarkoló...!*



Megérkezett Budapestre a Titanic!



95 éves utazása után megérkezett Budapestre a Titanic. Az R.M.S. Titanic Inc., a Showtime Budapest és az RTL Klub jóvoltából szeptember 1-től Közép-Európában először Magyarországon látogatható a Titanic roncsaiból felhozott több száz leletből válogatott tárlat. A kiállításnak a Millenáris Fogadó ad otthont, ahol már hetekkel a megnyitó előtt folytak a munkálatok. A Fogadó jelentős átalakításon esett át, hogy alkalmas legyen, a világ 18 országát bejárt egyedülálló kiállítás fogadására.

15 db, egyenként 10 tonnás kamion érkezett Budapestre és a 30 fős nemzetközi stáb napi 12 órában dolgozott azon, hogy minden a helyére kerüljön a nyitásra. Az első és legfontosabb feladat a Millenáris Fogadó teljes elsötétítése, majd a 300 méternyi hídelem, a több száz világítótestet és több kilométernyi kábel beépítése volt. Ezek segítenek abban, hogy a látogatók a mesterien alkalmazott háttérzajok, zenék és a különleges megvilágítás segítségével még intenzívebben éljék át a Titanic utolsó útjának hangulatát.



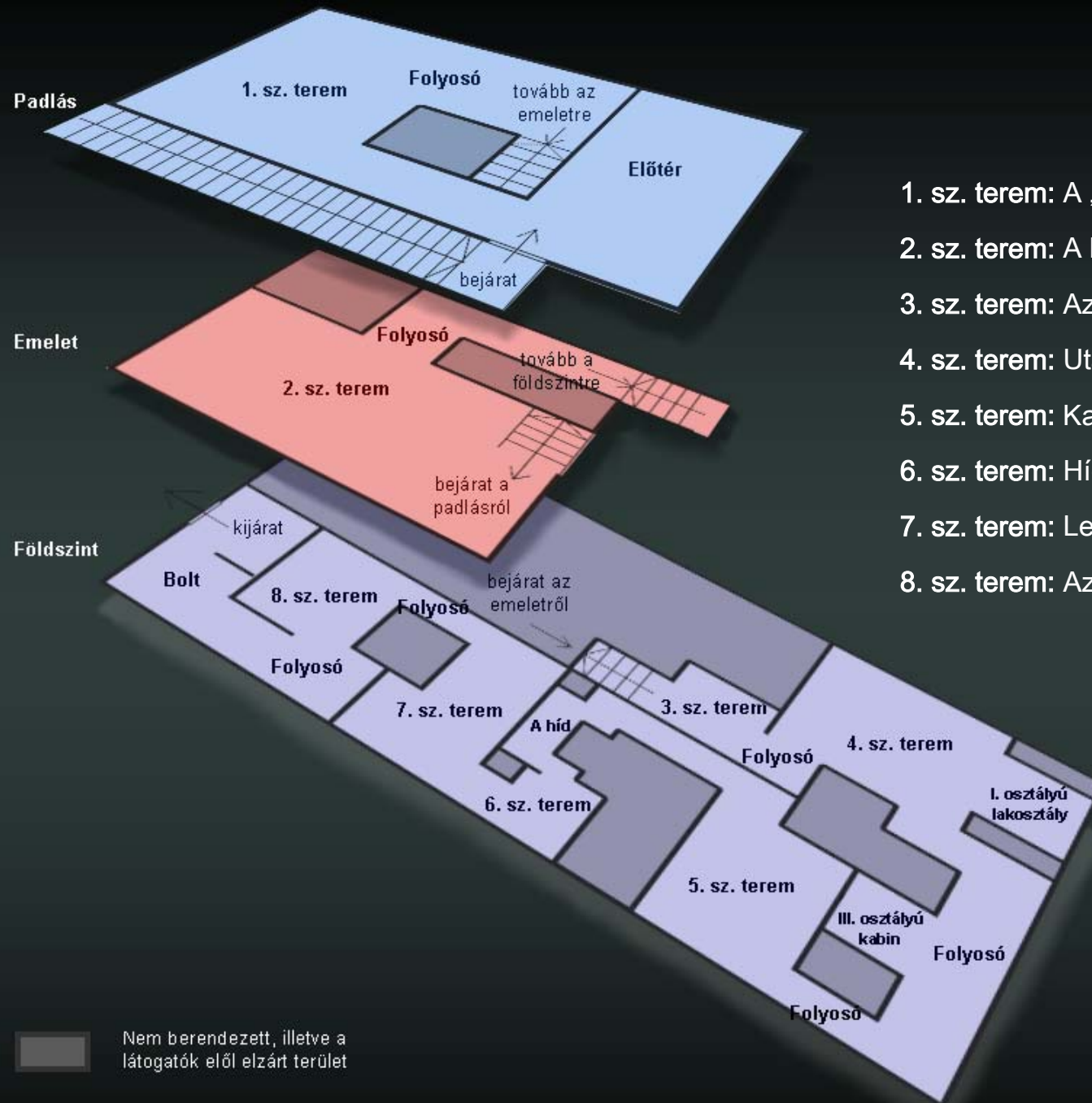
A Titanic kiállítás semmihez sem fogható hangulatát, egyediségét a szinte tapintható közelségben lévő, kiválóan konzervált leleteknek köszönheti. A leletek között fantasztikus állapotban fennmaradt porcelánoktól kezdve, mives kristálypalackokon át az utasok olyan személyes tárgyait is láthatjuk, mint pl: szemüveg, pénztárca és különféle ruhadarabok.



A leleteket speciális biztonsági körülmények között tárolták és csak pár nappal a nyitás előtt kerültek a helyükre. A kiállítás területén az előírásoknak megfelelő hő- és páratartalmat kell biztosítani a 4000 méter mélyről felhozott leletek számára. Csak az amerikai RMS Titanic társaság két alkalmazottja érhet a speciálisan konzervált leletekhez. Szigorúan csak fehér cernakesztyűben foghatják meg a tárgyakat. A kiállítás egyik legkülönlegesebb eleme egy imitált jéghegy. A jéghegy érintésével az érdeklődők megtapasztalhatják, hogy milyen gyilkosan fagyos volt a tengervíz a tragédia éjszakáján.

Szeptember 1-től november 26-ig, délelőtt 10 órától este nyolcig várják a látogatókat a Millenáris Fogadóban. Jegyek elővételben kaphatók a Ticket Express és az Eventim hálózatában, valamint a helyszínen a Millenáris Tetátrum pénztárában. További információ: www.titanic.origo.hu

A TIT Hajózástörténeti és Hajómodellező Klub tagsága 2007. október 8-án látogatott el a Millenáris Fogadóba, ahol a kiállítás szervezésében közreműködő Dr. Balogh Tamás tárlatvezetésével tekintették meg a kiállítást. Ez a füzet az elhangzottakat tartalmazza.



1. sz. terem: A „Beszállás”

2. sz. terem: A hajógyárban

3. sz. terem: Az indulás, utazóládák és postaszákok

4. sz. terem: Utasok és legénység, I. és III. osztály

5. sz. terem: Kazánház, Raktér és poggyászok

6. sz. terem: Híd és navigáció, jég és tragédia

7. sz. terem: Leletek és leletmentés

8. sz. terem: Az emlékezés fala és a magyar sarok

Befutott a Titanic a Millenárisra!

Szeptember 1-jén, szombaton féléves előkészület után megnyílt a Titanic kiállítás. A Titanic történetét már sokan, sokféleképpen mesélték el, de még soha nem olyan eredetien, mint ahogy azt ez a kiállítás teszi. A Showtime Budapest és az RTL Klub a világ 18 országa után most Magyarországra hozta a Titanic roncsaiból megmentett, művészi tartósított leletekből válogatott tárlatot. A kiállításnak helyet adó Millenáris Fogadó jelentős átalakításon esett át, hogy alkalmas legyen a közel 300 eredeti lelet és rekonstruált hajóbelső bemutatására.

A kiállítás látogatóinak egy komplex, minden érzékszervre ható élményt kínálnak a szervezők. Speciális hang és fényhatások teszik még érzékelhetőbbé a történelem legnagyobb hajókatasztrófájának körülményeit. "Belszálláskor" minden látogató egy White Star Line beszállókártyát kap, melyen egy Titanic utas neve és igaz története olvasható. Az "utazás" végén az emlékezés falán a látogatók megtalálhatják, hogy az utas neve az áldozatok vagy a túlélők között szerepel.

A kiállításra érkező először a híres Harland & Wolf hajógyárba érkeznek, itt mesélik el a Titanic elkészítésének minden mozzanatát, a tervezéstől a kivitelezésig. A Titanic az első útjára készül, az indulásnál utazóládák, postazsákok várnak a kikötőben bepakolásra. A hajóra lépve az elegáns szalonok hangulatát tapasztalhatjuk meg. Itt találkozhatunk a Titanic utasaival és legénységével, akik megosztják velünk személyes történetüket és amerikai útjuk célját. Egy teljesen felújított első osztályú kabint is megcsodálhatunk. Ahogy végigmegyünk a hosszú folyosón és elhaladunk a harmadosztály puritán kabinja mellett, hallhatjuk a hajó gőzkazánjainak dübörgését is.

A Titanic hídján átsétálva megnézhetjük a gépet, amellyel a parancsnok jelt adott a gépháznak a tragikus éjszakán. A hajóhíd után érkezik a látogató az egyik legmisztikusabb terembe, láthat egy valódi jégből készült jéghegyet, melyet meg is érinthet.

Azon az estén, amikor a hajó elsüllyedt, az Atlanti-óceán vize hidegebb volt, mint a jéghegy. Majd következik az expedíciót bemutató rész. Itt minden kiderül a Titanic roncsainak felderítéséről, felhozataláról és a leletek tartósításáról. Majd Franz Pulbaum, Howard Irwin és Marian Meanwell személyes történeteit és felszínre hozott tárgyait ismerhetjük meg, valamint az első osztályon utazó Adolphe Sealfeld parfümös üvegcséit, melynek illatát a mai napig érezhetjük. Az emlékfalon olvashatjuk a 2200 utas nevét, azokét, akik odavesztek, és azokét is, akik megmenekültek. A kiállításon a szervezők kialakított egy magyar sarkot Dr. Lengyel Árpád tiszteletére. Elsőként a magyar kivándorlókat szállító brit Carpathia hajó érkezett a Titanic megmentésére, melyen Dr. Lengyel Árpád hajóorvosként teljesített szolgálatot. A túlélőktől kapott emlékérmét is megnézhetik a látogatók.

A Titanic kiállításon bemutatásra kerülő, a korszakot idéző tárgyak többet jelentenek minden szónál, hiszen mutatják be a hajót és azokat az embereket, akik 1912. április 14-én örökre beírták nevüket a történelembe. Az első osztályon utazó milliomosoktól a harmadosztályon utazó bevándorlókig, az utasok tanúbizonyságot tettek hihetetlen bátorságukról, önfeláldozásukról és hősiességükről.



A kiállítás

1912. április 14-én éjszaka, korának legnagyobb óceánjáró gőzhajója, amelyet három évig építettek, első útján jéghegynak ütközött. Az "elsüllyeszthetetlennek" tartott Titanic két óra negyven perc alatt az Atlanti-óceán mélyére süllyedt. A hajózás történetének egyik legnagyobb katasztrófája 1517 áldozatot követelt. Azóta ennél nagyobb szerencsétlenségek is történtek (1945. január 30. Wilhelm Gustloff 4.000 áldozat, 1945. február 10. General von Steuben 4.500 halott), ám ezek a háborús tragédiák elsősorban katonákat érintettek. Így bár az áldozatok száma összességében nagyobb, a Titanic tragédiája a mai napig a legtöbb civil áldozatot követelő hajószerencsétlenség.

A hajó és a tragédia iránti univerzális érdeklődés azóta is egész generációk fantáziáját mozgatja meg. Ez biztosan nemcsak a szörnyű tragédia méretei miatt van így, hiszen a Titanic korának egyedülálló műszaki alkotása, sorsa pedig a világháború, s a forradalmak előtt álló Európa társadalmának szimbóluma és a tragédiák közt letűnő „hosszú XIX. század” végének előhírnöke volt: A hajó a műszaki zseni és az elkerülhetetlen hanyatlás titáni ellentmondása, amely önmaga szimbólumává vált.

1985. szeptember 1-ig a tragédia okai rejtve maradtak, Dr. Robert Ballard expedíciója ekkor fedezte fel a roncsok helyét. Maga Ballard a roncsot egy virtuális „tengermélyi múzeum” számára kívánta megőrizni és az érinthetlensége mellett szállt síkra. A kutatásban résztvevő francia partnerek azonban olyan attrakciót akartak, amely nyomán megtérülnek a kutatásra fordított kiadásaik. Egy biztos: a mélytengeri mikroorganizmusok a roncs fokozódó állagromlását okozzák (vasevő baktériumok naponta 45 kg vasat vonnak ki a hajótest acéljából), így a ma ismert roncs nagy része 2012-re lényegében elpusztul, 2112-re pedig alig marad valami belőle.

Erre tekintettel a szabályozott leletmentés az egyetlen eszköz arra, hogy a korszakot idéző, minden szónál többet jelentő tárgyakat a ma élő emberek is megismerhessék.

Több éves kitartó munka során, speciális robot-technológia kifejlesztésével végül felszínre hozták a 4000 méter mélyen lévő tárgyakat. Az RMS Titanic Társaság a tulajdonában lévő több mint 5500, a tengerfenékről felhozott tárgyi leletet a világ különböző pontjain egyidejűleg több kiállítás keretében mutatja be, hogy a nagyközönség számára is elérhetővé tegye a tragédia emlékeit.

A Magyarországra érkező kiállításon a gyűjtemény több mint 300 válogatott darabját állították ki. A mesterien alkalmazott háttérzajok, zenék, a különleges megvilágítás mind segítenek abban, hogy a kiállítás látogatói átéljék a southamptoni indulás izgalmát. A rekonstruált hajóbelsők bemutatják az első osztály pazar luxusát, a harmadosztály egyszerűségét és a hajógépek kazánjai mellett dolgozók kemény munkáját. A Titanic kiállítás semmihez sem fogható hangulatát, egyediségét a szinte tapintható közelségben lévő, kiválóan konzervált leleteknek köszönheti. A leletek között fantasztikus állapotban fennmaradt porcelánoktól kezdve, mives kristálypalackokon át az utasok olyan személyes tárgyait is láthatjuk, mint szemüveg, pénztárca és különféle ruhadarabok.

A kiállítás a látogatók minden érzékszervére hat. Még egy jéghegyet is megérinthetnek, hogy átélhessék, milyen fagyos volt a tengervíz a tragédia éjszakáján. A Titanic kiállítás 1991 óta a világ 18 országában már több mint 16 millió látogatót vonzott. Közép-Európában először Magyarországon kerül bemutatásra 2007. szeptember 1-től 2008. február 5-ig.

A kiállítás áttekintése



A kiállításra belépve minden látogató, egy White Star Line beszállókártyát kap, melyen egy Titanic utas neve és igaz története látható (a kártyák csak abban különböznek az eredetitől, hogy ezeken a hajó képe is látható). Ezt követően a látogató tematikus sétán keresztül ismerheti meg a hajó és utasai sorsát a kezdetektől a végig, a belfasti hajógyártól az atlanti tragédiáig. Ebben a kivételesen konzervált tárgyak és a speciális hangeffektusok segítenek. A séta a leletmentés részletei és a magyar vonatkozások bemutatásával zárul.

A „lélekharang”

A látogató először egy majdnem teljesen sötét terembe lép, ahol az egyetlen fényforrás gyér fénye megvilágítja a hajó egyik harangját, amely az árbockosárban függött, s amellyel a tragédia éjjelén az őrszolgálatos Frederick Fleet és Reginald Lee őrszemek a jéghegy észlelése után riasztották a hidat.

A Titanic-nak három harangja volt: egy az előárboc tövénél az orrfedélzeten, egy magasan az árbockosárban és egy a parancsnoki hídon. Mindhárom jeladásra szolgált: Az első az orrfedélzeti műveletekhez (a horgonydaru és a horgonycsörlők kezelése, stb.), a kosárban lévő az őrszolgálat számára, a hídon lévő pedig a mélyített orrfedélzeti műveletekhez (daruzás, stb.), illetve általános figyelemfelhívásra. A hajó nevét szokásosan a főharangra vésték, amely az előárboc tövénél függött, a kiállított harangon tehát nincs felirat.

A falakon körös-körül sápadt arcok tekintenek ránk, a hajdanvolt utasok fekete-fehér fotóiról. Megannyi lélek, akikért egykor a harang szólt. A „hajó hanga” azonban ma már néma, ezzel figyelmeztet a tragédiára.



A szerkezet

Egy szinttel lejjebb, a második teremben az 1900-as évekbe, a hírneves belfasti Harland & Wolff hajógyárba érkezünk. Itt mesélik el a Titanic elkészítésének minden mozzanatát, a tervezéstől a szerkezet kivitelezéséig.

1898-ban egy Morgan Robertson nevű angol író Hiábavalóság (Futility) címmel regényt jelentetett meg arról az atlanti óriásgőzösről, amely olyan hatalmas, hogy akkorát még nem is építettek. Gazdag és vidám utasokkal népesítette be képzelete szülte hajóját, amely egy fagyos áprilisi éjszakán jéghegynek ütközött és elsüllyedt.

Tizennégy évvel később a White Star Line brit hajózási vállalat gőzös építtetett, amely rendkívüli módon hasonlított a regénybeli hajóra. Robertson hajójának a neve Titan, az igazit Titanicnak keresztelték. Egyik hajón sem volt több, mint az utaslétszám töredéke részére elegendő mentőcsónak, ám ez senkit sem zavart, hiszen mindkét hajót „elsüllyeszthetetlenek” mondták.

1907-ben, egy júliusi vacsorán J. Bruce Ismay a White Star Line ügyvezető igazgatója és Lord James Pirrie a Harland & Wolff hajógyár elnöke vetették fel először három pazar hajó építésének gondolatát. Az első két hajó lett az Olympic és a Titanic, harmadikként a Gigantic üzembe állítását tervezték. Az ókori görög mitológia istennemzedékeiről elnevezett hajók a rivális Cunard Line gyorsgőzösei, a Lusitania és a Mauretania elleni versenyben épültek.

Századunk elején az Észak-Atlanti-óceán hajózási forgalmának nagyobb része európai kézben volt. Brit, francia és német társaságok sajátították ki a forgalmat és versengésükkel sokszor szerény méretűre csökkentették egyéni hasznukat. 1897 óta két német társaság, a Hamburg-Amerika és a Norddeutscher Lloyd, amelyeket kormányuk is erősen támogattott, magáénak mondhatta a leggyorsabb átkelésért járó „Kék Szalagot”.

Riválisaik nehezen találtak pénzügyi fedezetet olyan hajók építésére, amelyek eredményes és egyúttal hasznot hajtó vetélytársak lehettek volna. Az ár- és díjszabást irgalmatlanul megnyirbálták, hogy részt biztosítsanak maguknak az üzletből, így sok társaság alig tudott osztalékot fizetni. Az elnyelés tipikus esetét J. P. Morgan amerikai pénzügyes ismerte fel, aki 1902-ben kartellt alapított az észak-atlanti tengeri utak monopolizálására. A gyorsan terjeszkedő kartell az év végére elnyelte a két legnagyobb brit hajóstársaság, a Cunard Line és a White Star Line közül az utóbbit.

A Cunard kormánytámogatással működött tovább és 1907-re felépítette a Lusitania-t és a Mauretania-t, amelyek visszazserezték a már közel egy évtizede német hajók által birtokolt „Kék Szalagot” a brit tengerészet számára.

Morgan ekkor nekilátott, hogy ésszerűsítse a kartelljához, a Nemzetközi Kereskedelmi Tengerhajózási Társasághoz tartozó cégek hajóépítési programját. A társaság 25 000 000 fontos tőkéje előkelő helyet biztosított számára a versenyben, de az első hely megszerzéséhez új hajókra volt szükség. Ezek megépítése az 1869-ben alapított White Star Line-nak, a Cunard legnagyobb brit vetélytársának a feladata lett.

A cég bevételeinek jelentős részét a kivándorlók és a posta szállítása fejében a brit kormánytól kapott támogatás tette ki. A Cunardnál ugyanezt a feladatot 1907 óta a Lusitania és a Mauretania látta el, ezért Joseph Bruce Ismay – a White Star ügyvezető igazgatója – azt javasolta, hogy a társaság három új, a Cunardereknél nagyobb óceánjárót állítson üzembe, amelyek bár nem olyan gyorsak, mint a Cunard-hajók, de nagyobb befogadóképességükkel ellensúlyozzák azok gyorsaságát.

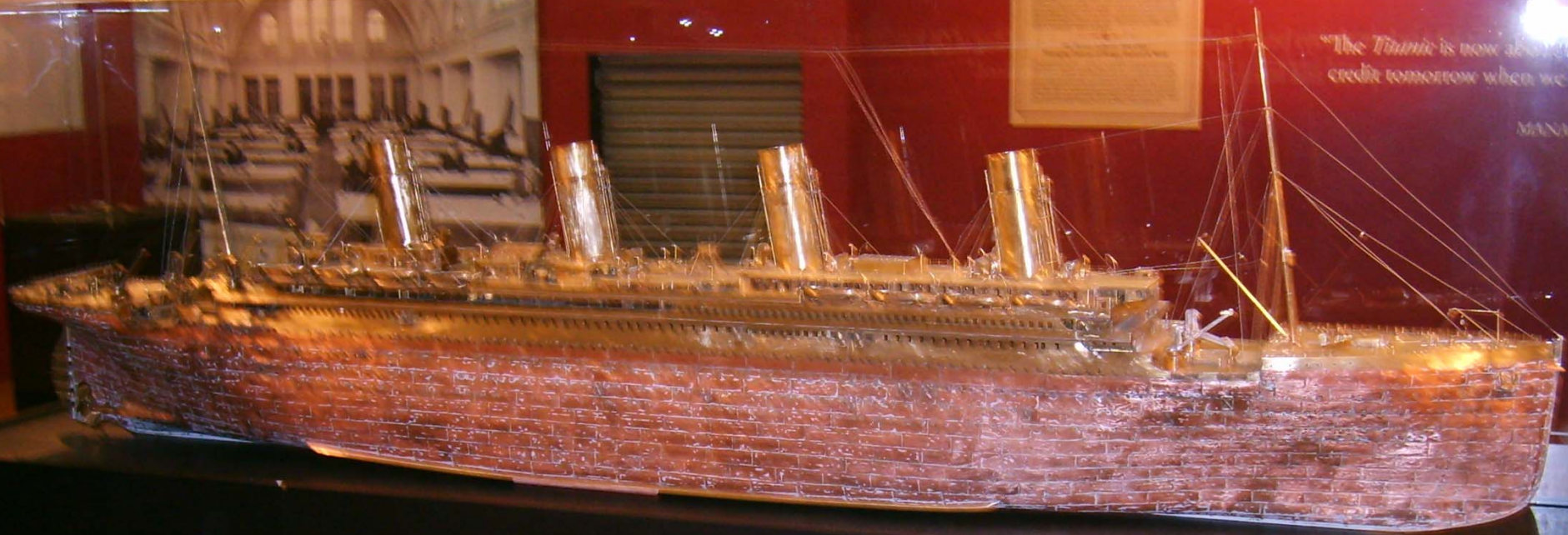
Az új hajóknak a görög mitológiából, egészen pontosan Hésziodosz Istenek születése című eposzából és az orfikus teremtetéstörténetekből választottak nevet.

Az első hajó, az Olympic az olimposzi istenek nemzedékéről, Rhea és Kronosz gyermekeiről, a második, a Titanic Rhea és Uránosz gyermekeiről, a titánokról, a harmadik, a Gigantic, pedig az Uránosz földre csepegő véréből sarjadt óriásokról, a gigászokról kapta a nevét. A hajó neve tehát valójában Titan lett volna. Ám valamennyi White Star hajó neve után –ic ragot illesztettek, így lett a hajók neve Celtic, Megantic, Oceanic, stb. Néhány esetben olyan nevet választottak, amelyben már eleve benne volt az –ic: Cedric, Baltic, Adriatic, stb. (A Cunard Line ezzel szemben olyan nevet adott a hajóinak, amely –ia-ra végződött:, mint Caronia, Lusitania, Mauretania, Transsylvania, stb.. Az eltérő végzések már első hallásra is azonosították a társaságokat, afféle „márkajelként” szolgáltak.)

A három tengerjáró felépítéséről szóló szerződést egy ír hajóépítő céggel, a belfasti Harland és Wolff Hajógyárral írták alá 1908-ban (a White Star hajói szokásosan itt épültek). Az Olympic építése még ugyanabban az évben megkezdődött. A Titanic építése pedig 1909-ben vette kezdetét.

A tervek alapján a hajógyárnak a világ legnagyobb tengeri gőzhajóját kellett felépítenie. A White Star Line üzletpolitikája szerint nem sebességi rekord felállításával akart az élre törni, ezért a hajókat egységesen 21 csomós (39 km/h) átlagos menetsebességre tervezték, ami azt jelentette, hogy gépeinek a 26 csomós (48 km/h) Cunarderekhez képest, még a nagyobb méretek ellenére is kevesebb indikált lóerőt kellett kifejtenie. Hiszen a 39 000 tonna vízkiszorítású Lusitania és Mauretania gépeinek 68 000 lóerőre volt szüksége a 26 csomós sebesség fenntartásához. A Cunardereknél 25 méterrel hosszabb, 2,5 méterrel szélesebb és 65 000 tonna vízkiszorítású Titanic gépeinek ezzel szemben 46 000 lóerőt kellett kifejteniük a 21 csomós utazósebesség eléréséhez.

A Titanic tehát nem gyorsgőzösnek épült, hanem pazar berendezésével, nagyobb befogadóképességével és a testvérhajói biztosította sűrűbb járatindulásokkal kellett helytállnia a versenyben.



Documentary text on the left wall.



Small portrait and text plaque on the wall.

"A *Titanic* nagyjából készen áll, és azt hiszem, késő
holnap, amikor kihajózunk."

"The *Titanic* is now about 90% complete and will, I think,
credit tomorrow when we sail."

MANAGING DIRECTOR, HARLAND AND WOLFE



Teljesen szokványos volt, hogy a hajózási társaságok több hajót építenek azonos tervek alapján. Hatalmas pénzüsszegeket tudtak megtakarítani azzal, hogy a mérnökök csak egy tervet készítettek, de ennél sokkal fontosabb volt, hogy így a hajózási társaságok "rendszeres heti szolgáltatást" tudtak nyújtani. Ha a White Star csak a Titanicot építette volna, akkor - figyelembe véve a hajó sebességét és a felkészítéséhez szükséges időt - a Titanic egy hónapban csak egyszer jutott volna el New Yorkba.

Mivel a testvérhajókat egyformának szánták, az utasoknak nem lett volna okuk jobban ragaszkodni az egyikhez, mint a másikhoz. Így túl sok idő telt volna el a járatindulások között, és az utasok - időszükében - valószínűleg úgy döntöttek volna, hogy egy másik társaság korábban induló járatára foglalnak helyet. Három hasonló hajóval viszont a White Star hetente kínálhatott luxushajóutakat.



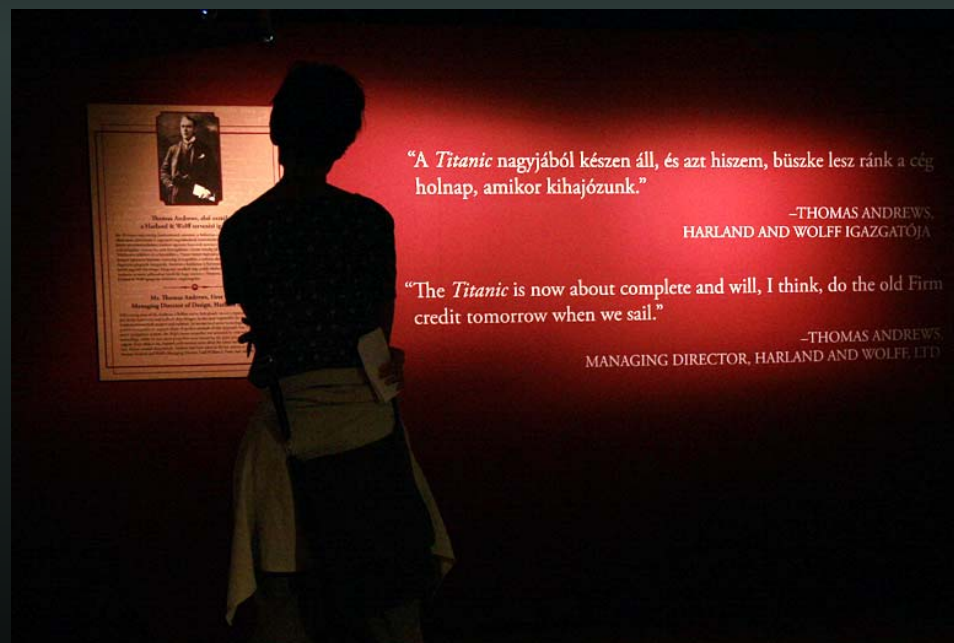
Ennek megfelelően a Titanic külsőre az Olympic továbbfejlesztett változata volt. Idősebb testvérénél azonban 1004 tonnával nagyobbra és 4 méterrel hosszabbra tervezték. A Harland és Wolff tervezőinek és mérnökeinek munkáját Alexander Carlisle az ő nyugdíjba vonulása után pedig Thomas Andrews – a cég tulajdonosának, Lord Pirrie-nek az unokaöccse – irányította (az Olympic típushajó megteremtése Carlisle, a Titanic pedig nagyrészt Andrews munkája). Munkájuk során mindent az utasok kényelmének rendeltek alá és biztonsági berendezésekben sem volt hiány.

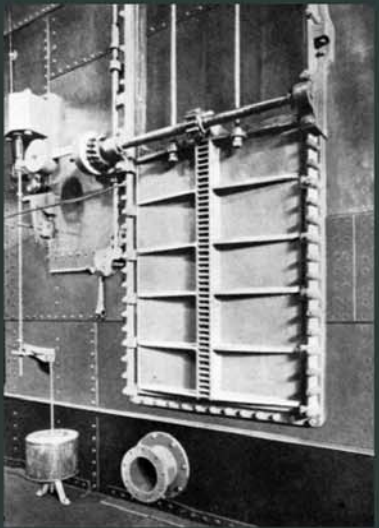
Akkoriban még nem dőlt el a vita, hogy az utasok biztonságát vajon a hajótest kiképzése, vízhatlan rekeszei, vagy pedig a mentőcsónakok és életmentő felszerelések garantálják-e hatásosabban. Ezért nem meglepő, hogy a Titanic építői olyan nagy jelentőséget tulajdonítottak a hajó vízkamra-rendszerének, amely talán a hajó legérdekesebb berendezése volt.

A kettős fenekű hajótestben tizenhat vízmentesen zárható rekesz volt. Ezeket tizenöt rekeszfal választotta el egymástól, amelyeket furcsa módon nem építettek elég magasra. A hajótestben tizenegy fedélzetet alakítottak ki, hármat a hajó víz alatti részében, nyolcat pedig a vízvonallal fölött, amelyeket felülről lefelé haladva „A”-„G” betűkkel jelöltek. Az első két és a hátsó öt rekeszt csak a „D” fedélzet magasságáig építették ki, a középső ötöt pedig még ennél is alacsonyabba, csak az „E” fedélzetig.

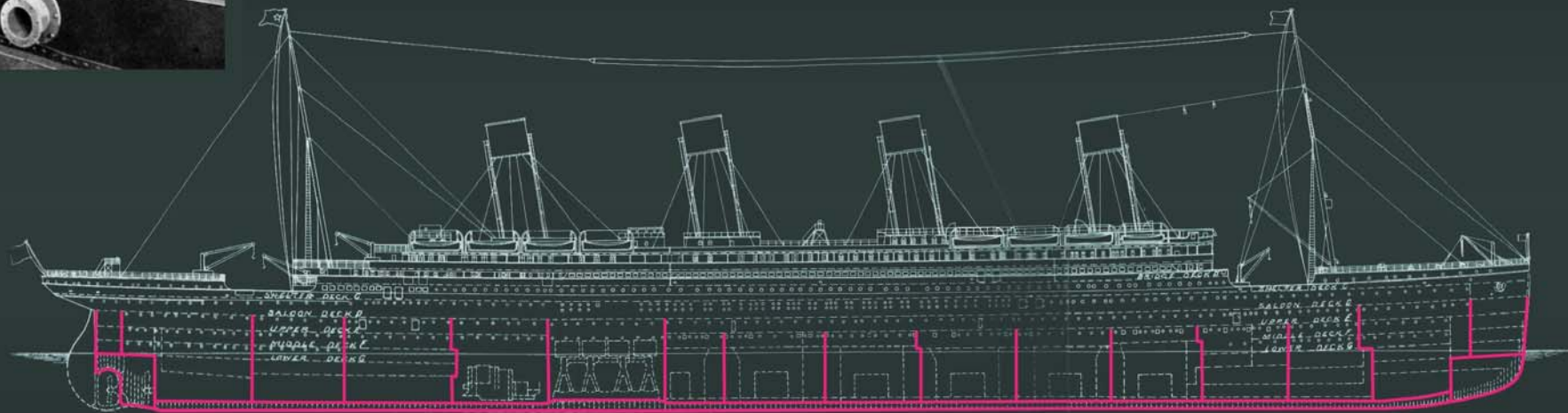
A hajónak mégis sikerült volna a felszínen maradnia, ha bármelyik három rekeszbe behatol a tenger, és mivel olyan összeütközést senki sem tudott elképzelni, hogy egyszerre kettőnél több rekesz sérüljön meg, a Titanicot „gyakorlatilag elsüllyeszthetetlen” hajónak minősítették.

A szerencsétlen kifejezésért később – alaptalanul – a White Star társaságot hibáztatták, pedig ők soha sem állították a Titanic-ról azt, hogy elsüllyeszthetetlen volna. A kettős héjszerkezet és a vízkamra-rendszer előnyeit viszont már az Olympic építése idején is magasztalták a brit hajóépítési szaklapok.

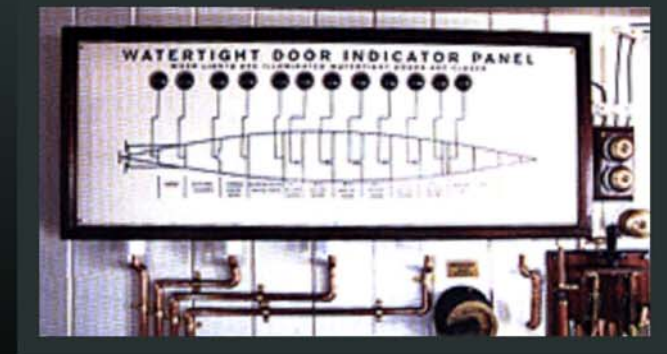




A The Shipbuilder (A Hajóépítő) folyóirat például kiemelte, hogy így az óceánjáró gyakorlatilag „két hajó egyben” (two ships in one). Ugyanez az újság választotta a Titanic esetében a „gyakorlatilag elsüllyeszthetetlen” (practically unsinkable) kifejezést, amikor hasonlóan elragadtatott jelzőt keresett ugyanennek a műszaki leleménynek a leírására: „A kapitány egy elektromos kapcsoló egyszerű elfordításával, egyetlen mozdulattal minden záróajtót leereszthet, ami annyit jelent, hogy a hajó gyakorlatilag elsüllyeszthetetlen”.



Ám nem esett szó arról, hogy csak a kamrák legalján elhelyezett 12 ajtó záródott automatikusan, a többi fedélzeten csak kézi vezérlésű volt, s arról sem, hogy a középső 6 rekesz fala csak 10 lábbal (3 méterrel) emelkedik a vízvonal fölé, vagyis, ha sérülésnél a betörő víz súlya a hajótestet 3 méterrel mélyebbre húzza, a víz feltartóztathatatlanul átözönlik a rekeszfalak fölött kamráról kamrára végig az egész hajón.





Később a szaklapok „gyakorlatilag elsüllyeszthetetlen” kifejezéséből a bulvársajtó elhagyta a „gyakorlatilag” fordulatot, hogy a rövidebb jelzőt könnyebben felkapja a nyilvánosság. Megszületett az elsüllyeszthetetlen hajó legendája.

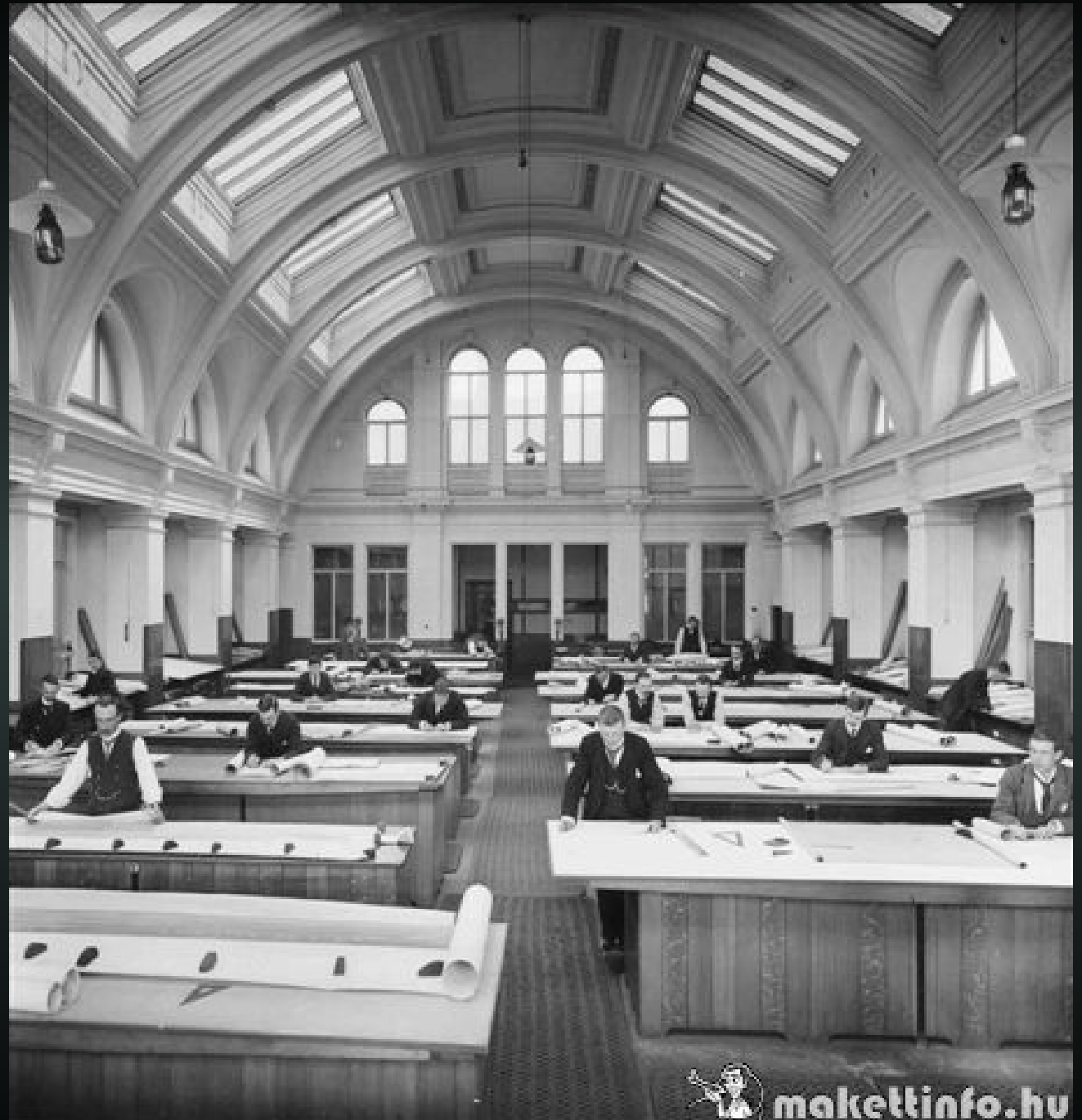
Pedig a kettős hajófenék és a vízhatlan rekeszek nem jelentettek forradalmi újdonságot, hiszen, már a XVI. század óta foglalkoztatták az európai hajóépítőket. Már az ötlet atyja, Leonardo da Vinci is nemes egyszerűséggel elsüllyeszthetetlennek tartotta a kettős fenekű hajót, ám neki még nem sikerült valóra váltania a tervet. Erre 1845-ig kellett várni, amikor egy francia származású brit mérnök, Isambard Kingdom Brunel végül sikerrel alkalmazta a megoldást Great Britain nevű óceánjáróján. 1859-ben épült másik forradalmi jelentőségű hajója, a Great Eastern testébe már 30 lábbal (9 méterrel) a vízszint fölé emelkedő válaszfalakat épített. Ennek köszönhető, hogy a hajó nem süllyedt el, amikor 1862-ben zátonyra futott és 83 láb (25 m) hosszú, 9 hüvelyk (0,22 m) széles lék támadt rajta. A Titanic is hasonló kárt szenvedett, mégis elsüllyedt!

A Harland és Wolff azonban a vízkamra rendszer mellett igazi újdonságokkal is előállt. Alexander Carlisle a hajófeneket laposra és négyszögletesre változtatta, hogy megnövelje a hajó térfogatát (azóta minden nagyobb hajót így terveznek). Eredetileg mentőcsónakból is többet terveztek, ám minden másképp alakult. Akkoriban egy már elavult előírás határozta meg a mentőcsónakok számát: „minden 10 000 tonnán felüli brit hajó köteles tizenhat mentőcsónakot szállítani, összesen 5 000 köbláb befogadóképességgel, ezen felül a mentőcsónakok befogadóképességének 75 %-át kitevő mentőpadot és egyéb alkalmasítást”. A hajótulajdonosok azonban vonakodtak megemelni a mentőcsónakok számát. Beszerzésük és karbantartásuk költséges volt, és elfoglalták az első- és másodosztály fedélzetének nagy részét. Ráadásul a Titanic katasztrófáját megelőző években úgy érezték, hogy a sok mentőcsónak azt sugallja, hogy a hajó nem biztonságos. Alexander Carlisle 64-et javasolt, ám végül az előírtnál csak alig valamivel többet (16 helyett 20-at) szereltek fel.



Az utasok elhelyezésére szolgáló helyiségek kialakítása is kínált újdonságokat. Itt a munka során néhány dolog megváltozott az idősebb testvér Olympichoz képest.

A legszembeűnőbb a sétatfedélzetek elrendezése volt. Az Olympiconon kettő volt belőlük egymás fölött a hajó mindkét oldalán.



Az „A” fedélzeten egy teljes hosszában nyitott sétány, a „B” fedélzeten pedig egy üvegezett, zárt sétafedélzet, amely csak a negyedik kéménytől hátrafelé volt nyitott. A Titanic tervezésekor azonban úgy gondolták, hogy a „B” fedélzeti sétányt megszüntetik. Itt csak az első osztályú á la carte étteremnek, a másodosztályú bárnak és két luxuslakosztálynak maradt egy-egy rövid sétafedélzete. A felszabaduló helyen lakosztályokat alakítottak ki, illetve a meglévőket megnövelték. Az „A” fedélzeti sétányt pedig átalakították. Az orr felőli részét beüvegezték, csak a sétafedélzet tat felőli része maradt nyitott. Így a zárt sétafedélzet sem tűnt el teljesen csak egy fedélzettel feljebb került és a hossza a felére csökkent.

A másik – elsőre nem látható különbség – a hajógépek teljesítményében rejlett. Míg az Olympic gépei 45 000 lóerőt fejtettek ki, addig a Titanic hajtóműveinek teljesítménye együttvéve 50 000 lóerőt tett ki, de ezt akár 55 000 lóerőre is fokozni lehetett. A Titanic tehát 24-25 csomós sebességgel is haladhatott, vagyis maximálisan elérte az óránként 44-46 kilométert.

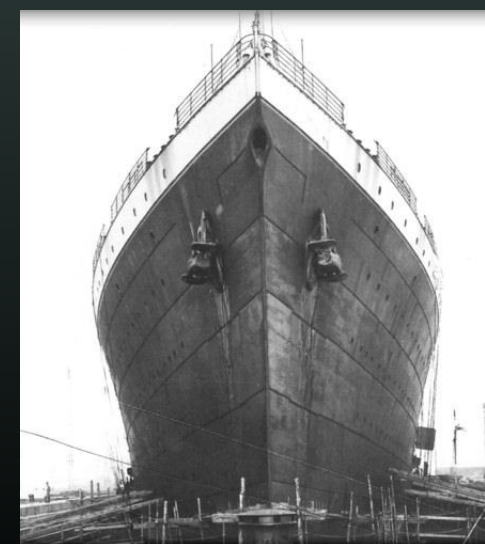
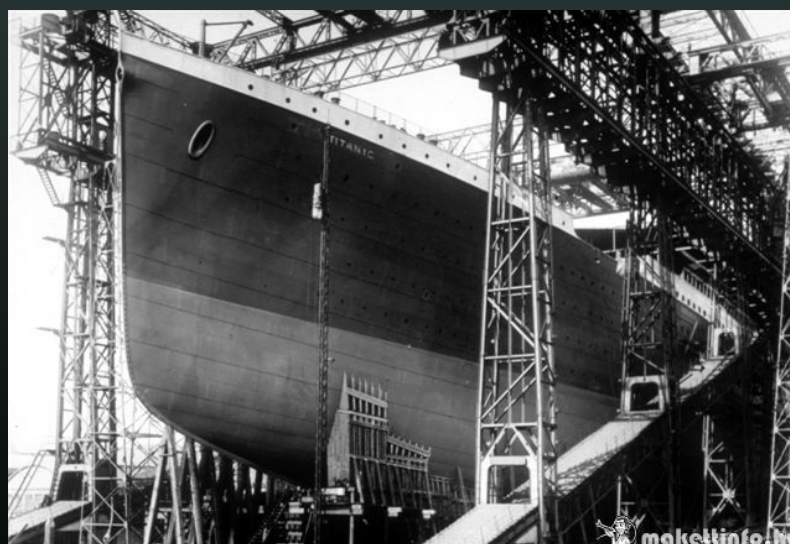
Azonban a hajó más részletei is lenyűgözők voltak. 882,6 lábnyi (azaz 270 méteres) hosszával, 92,5 lábnyi (28 méteres) szélességével a világ legnagyobb hajója volt. Magassága a hajógerinctől a négy óriás kémény tetejéig 175 láb, azaz 53,5 méter volt. Már felépíteni sem volt egyszerű egy ekkora hajótestet azután, hogy a tervezési munkálatok befejeződtek.

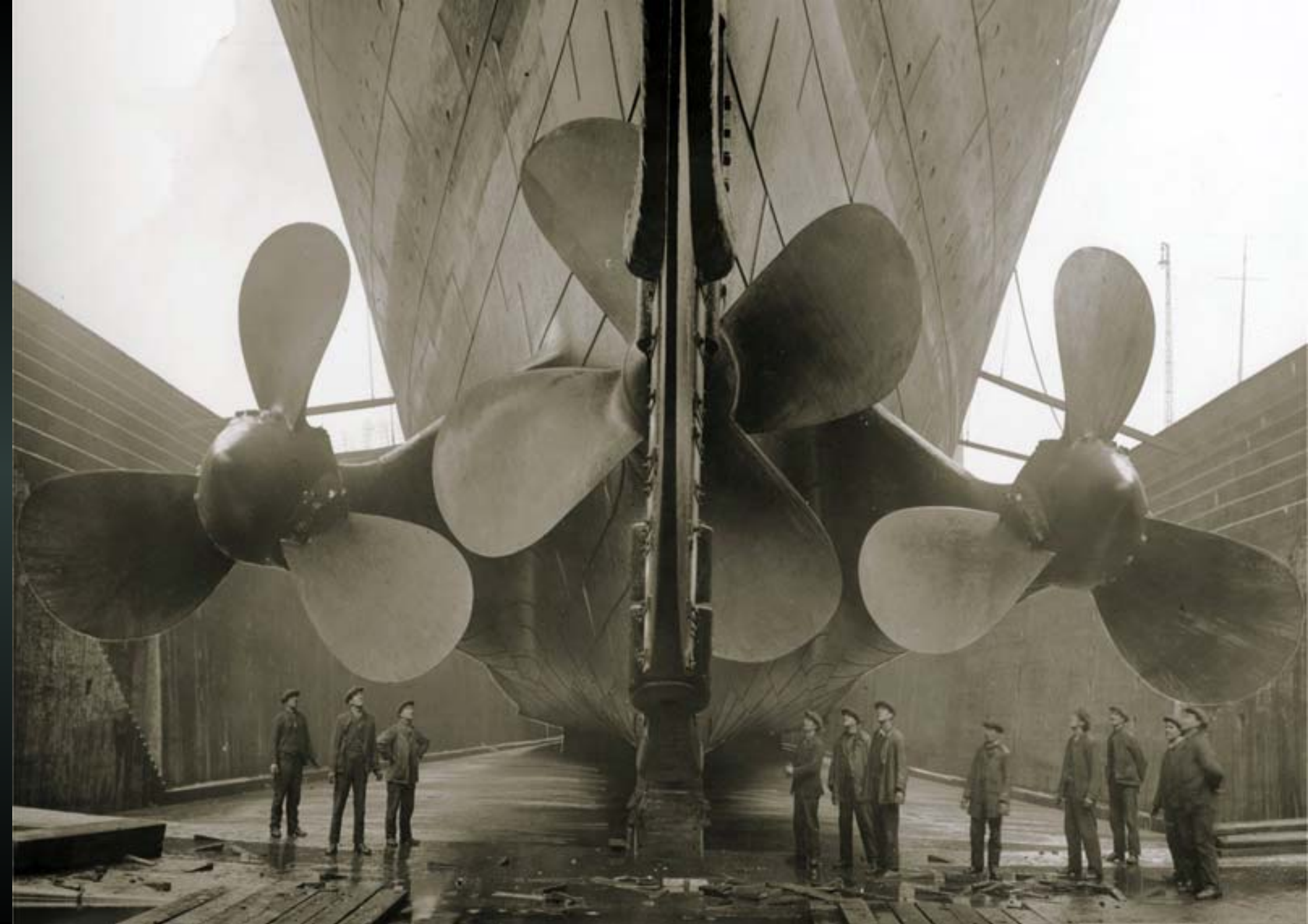
A hajógyár nyilvántartásában 401-es munkaszámmal jelölt hajó gerincét 1909. március 22-én fektették le. A gerincfektetés után lassan formát öltött a bordaváz. A bordákat 91 cm távolságban helyezték el, de az orrban - egy esetleges ütközés miatt megkívánt erősebb építkezés miatt – 61 cm volt a távolság, a tatban pedig 68 cm-re helyezkedtek el. A kettős hajófenék külső borítólemezei 2,54 cm vastagságúak voltak, magassága pedig akkora, hogy egy ember kényelmesen elfért benne. Egy bizarr történet szerint olyan gyorsan építették, hogy néhány munkás benne is rekedt és meghalt. A kettős fenék lemezei közötti távolság, azaz tulajdonképpen a gerinc magassága 5,3 láb (1,6 méter) volt, ám a gépház alatt – ahol a gépek hatalmas súlya erősebb építkezést kívánt – 6,3 láb (1,9 méter).



Az illesztések mentén előre perforált fémlemezket 32 mm átmérőjű acélszegecsekkel illesztették össze. A szegecsek anyagát helyben (a munkába vett hajóoldal mellett felállított kis kemencében) vörös izzásig hevítették, a lyukba illesztették, majd míg egy munkás belülről kalapáccsal ellentartott, addig egy másik kívülről eldolgozta a szegecsfejet. Az izzó anyag lehűlés közben összezsugorodott és hihetetlen erővel húzta egymáshoz a lemezeket. A szegecseléshez összesen 3 millió vasszegecset használtak fel, fél milliót csak a kettős fenék lemezelésénél. A hajótest legnagyobb részén a szegecselést géppel végezték (jobb oldali kép), ám az íves felületeken és az összeszűkülő orr-részben a gépet nem használhatták, itt kézzel kellett beverni a szegecseket. A kötés ereje az acél tisztaságán múlt: ha a hevítés közben túl sok salak került bele, vagy ha az acélt újra fel kellett hevíteni (például télen, amikor sokszor még azelőtt lehűltek, hogy a helyükre illeszthették volna őket) és ezzel túledzették a szegecset, a kötés gyengébb minőségű lett, és félő volt, hogy a szegecs már kisebb terhelésnél is elpattan. A belfasti szegecselők mindenesetre nemzedékek óta űzték már az ipart...

A lemezelést 1910. október 19-én befejezték, 1911. május 2-án pedig vízrebocsátották a hajót. Hogy a sulya kellően síkos legyen, 22 tonna szappannal és faggyúval borították be 2,5 cm vastagon. A hatalmas test 1 perc 2 másodperc alatt csúszott a vízbe. A sulya végére már 12 csomós sebességre gyorsult, mielőtt az oldalára halmozott láncok lefékeztek. Amikor a Titanic a sulyáról a vízbe ért, nem kevesebb, mint 27 000 tonna acél lebegett a vízen kazánok és beépítések nélkül. Ekkor kezdetét vette a mintegy tíz hónapig tartó berendezés. Helyükre kerültek a két külső hajócsavart hajtó négyhengeres expanziós gázgépek, a középső tengelyt hajtó Parsons-féle turbina és a huszonkilenc kazán. Beemelték a négy 22 méter magas kéményt is, amelyek közül csak az első háromhoz tartoztak kazánok (a negyedik a szellőzőrendszer része volt). Ezután iparművészek és mesteremberek lepték el a hajót, hogy kialakítsák a helyiségek díszítéseit és ornamentális munkáit. A Titanic mindenkit elbűvölt, aki részt vett az építésében vagy a személyzetéhez tartozott. Így, amikor a 3 000 ember közel két esztendei munkája véget ért, a készítőök egyik szeme sírt, a másik nevetett. Az impozáns és látványos is szép hajót ugyanis 1912. április 2-án látták utoljára, amikor elindult próbaújtjára az ír tengeren Belfastból Southampton felé.





A próbaútra 1912. április 2-án csütörtökön került sor és 12 órán át tartott. A hajó 2 órán keresztül 18 csomós átlagsebességgel haladt. Ez alkalmanként 21 csomó feletti sebességet jelentett (a Belfastból Southamptonba vezető 570 tengeri mérföldes úton a rakomány nélküli hajó rövid időre a 23,5 csomós sebességet is elérte). Összehasonlításképpen: a 22,75 csomóra felgyorsított Olympic szélső csavarjainak percenkénti fordulatszáma 78 volt. A próbaúton kiderült, hogy a Titanic fordulási sugara 3.850 láb (1216,6 m) 2.100 lábnyi (663,6 m) előrefutással. A 20 csomóról megkezdett vészleállásnál a hajó 850 yard (777,24 m) megtétele után állt meg, 22,5 csomóról valamivel több, mint 1.000 yard (914,4 m) után. A megállási manőverhez a megkezdésétől a hajó mozdulatlaná válásáig 90 másodperc telt el. Az ütközéskor a jéghegy észlelése és az ütközés között 37 másodperc telt el. Ennyi ideje volt intézkedni a hídon szolgálatban lévő William Murdochnak.



A Titanic 1912. április 3-án érkezett Southamptonba, ahonnan egy héttel később elindult első átkelésére New Yorkba. Az új hajó betörésére a White Star Line a legtapasztaltabb tengerészeit, legmegbízhatóbb tisztjeit vezényelte a Titanicra. Parancsnokuk a társaságnál már harmincnyolc éve szolgálatot teljesítő Edward John Smith kapitány lett, aki a Titanic útja végeztével nyugdíjba készült. Megtehetné volna hamarabb is, hiszen elmúlt ötvenkilenc éves, de már hagyomány volt a White Starnál, hogy minden fontosabb hajójukat ő visz el első útjára. A hajón utazott az ügyvezető igazgató J. Bruce Ismay és Thomas Andrews a Harland és Wolfftól, hogy az út során felmerülő legkisebb hibákat is elháríthassa. Az indulást megelőző órák az ilyenkor szokásos teendőkkel teltek: A Londonból érkezők – elsősorban az első osztályú utasok – számára a White Star Line különvonatot indított, amely a Waterloo pályaudvarról szállította Southamptonba az utasokat.





DELIVERS TO
NEW YORK
UNITED STATES POST OFFICE
VIA ROYAL MAIL SERVICE

Indulás

Utazóládák, bőröndök, faládák, postaszákok várnak a kikötőben bepakolásukra. Először itt, a harmadik teremben találkozunk a Titanic legénységével és utasaival.

Az első „Titanic Special” 1912. április 10-én délelőtt 9:45-kor indult (de nem az utolsó: aznap több különvonat indult különböző időpontokban, így fordulhatott elő, hogy a visszaemlékezésekben különböző indulási időpontokat találunk). Southamptonban a hosszú „Ocean Terminal” mellett, a rakparthoz kötve állt a hatalmas hajó (a terminált 1911-ben építette a London Southwestern Railway, az tehát nem a hajóstársaságé, hanem a Titanic Special-t üzemeltető vasúté volt).

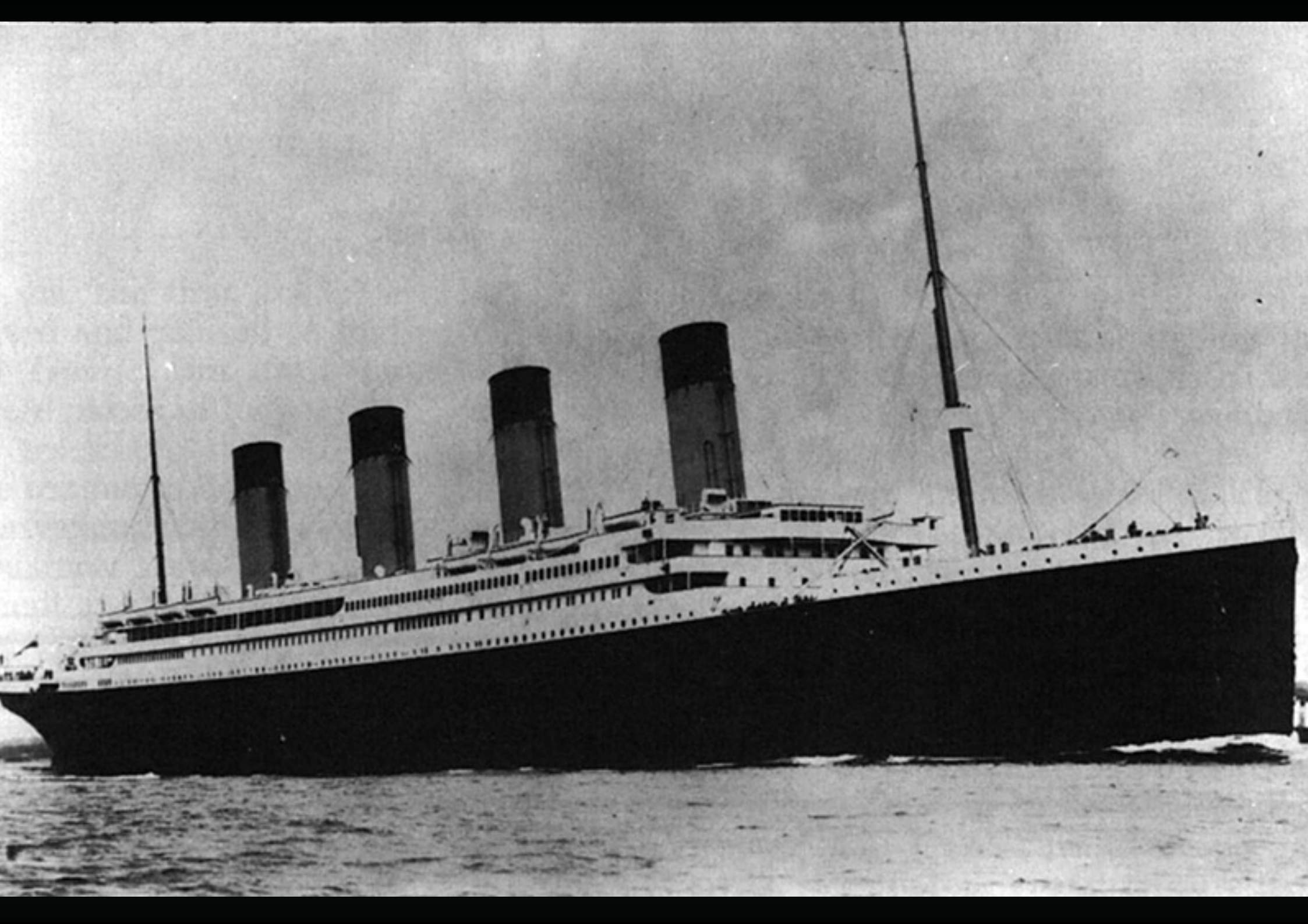
Miközben az utasokat Londonból a kikötőbe szállító gyorsvonat elhagyta a Waterloo pályaudvart, megkezdődött a rakomány, a posta és a készletek felvétele. A hajón vándorló embertömeg számára 40 t friss burgonyát, 30 000 tojást, 75 000 font friss húst, 7 000 fej káposztát, 2,75 t paradicsomot, 1 500 üveg bort, 35 000 üveg sört és ásványvizet, 850 üveg különböző égetett szeszt és 8 000 havanna szivart vettek fel. Végül megérkeztek az utasok is, akik szintenként külön feljáróhídon szálltak be a különböző osztályokra.

A terminál mellett a szénbányászsztrájk miatt törölt járatok hajói – a Saint Louis, a Philadelphia, a New York, a Majestic és az Oceanic – vesztegeltek. Szenüket a Titanicra rakták, sőt utasaik és legénységük nagy részét is átirányították az új óceánjáróra. Néhányan örültek, hogy a világ legnagyobb hajóján utazhatnak, néhányan viszont tartottak tőle és inkább töröltették a helyfoglalásukat (legalább 55 utas). Volt, aki még a korábban már behajózott csomagjait is hátrahagyta (George W. Vanderbilt). A matrózok közül néhányan dezertáltak (Harry Burrows), de volt, aki egyszerűen csak lemaradt a hajóról (pl.: a Slade-fivérek, Bertram, Tom és Alfred), így összesen kb. 22 legénységi személy biztosan nem utazott.

A legénység nagy része április 6-án szombaton jelentkezett szolgálatra (a szénbányász-sztrájk miatti mellőztetésük után sokan kerestek munkát). A megfelelő okmányok, mint a zsoldkönyv megszerzése után Thomas Hart kazánfűtő is hajóra szállt, s annak rendje és módja szerint el is süllyedt a Titanickal. Idős édesanyja vigasztalhatatlan volt. Egy hónapig siratta, amikor teljes épségnek örvendő fia szégyenkezve hazatért, s kiderült, hogy a valódi Hart iszogatás közben egy kocsmában elvesztette a zsoldkönyvét, s az ismeretlen megtaláló Hart néven a helyére állt.

Azért néhány rendkívüli eseményre is sor került: Amikor április 10-én befejeződött a felszállás, a Titanic felszedte a horgonyt, a Neptune és a Hector tolóhajók pedig elkezdtek kitolni a terminál mellől a hajózóútra, ahonnan már saját gépei erejével is nekivághatott a tengerre vezető útnak. A móló mellett, a szénbányászok sztrájkja miatt veszteglő hajók között ott állt az amerikai New York óceánjáró is. Amikor a Titanic elhaladt a New York karcsú törzse mellett, az elszabadult és gyors iramban haladva lándzsaként célozta meg a Titanic oldalát. A Titanic által mozgásba hozott óriási vízmennyiség ugyanis túl nagy hullámnyomást hozott létre a szűk mederben. A közelben lévő tolóhajók (Vulcan – kapitánya Gale) a New York segítségére siettek, hogy elvontassák a Titanic útjából, a Titanic pedig hátramenetbe kapcsolt, hogy több helyet adjon a New Yorknak és elkerülje az ütközést. Ezalatt a vontatók sikeresen kötélre vették a New Yorkot és elvontatták a csatornából. A Titanic nem folytatta útját, amíg a New Yorkot ki nem kötötték és a többi közelben horgonyzó hajó acél feszítő köteleit is meg nem erősítették, nehogy megismétlődjön a kellemetlen eset. A vontatóhajón lévők lélekjelenlétének köszönhetően mégis sikerült elkerülni egy olyan balesetet, amely lehetetlenné tette volna a Titanic indulását és talán emberéleteket is követelt volna.

A New Yorkkal történt incidens miatt a Titanic egy órával később indulhatott el, így csak este 18:30-kor érkezett útja következő állomására, Cherbourgba, ahol utasokat – köztük két szír és egy örmény családot – vett fel. Este 21:00-kor pedig továbbindult az írországi Queenstown (ma: Cobh) – az utolsó európai állomás – felé.





Másnap délután érkezett meg a városba, ahol kívándorlókat és postát vett fel. Ezalatt helyi árusok jöttek a hajóra – persze csak, akik engedélyt kaptak a White Star-tól – és ír szuveníreket árultak. A legénység egy további tagja (John Coffey) dezertált. Valószínűleg csak azért szegődött a hajóra, hogy jutányosan jusson haza. Másfél órás tartózkodás után a Titanic továbbindult New York felé. Fedélzetén 1316 utas és 891 fő személyzet tartózkodott. Tragikus módon ők voltak az elsők és az utolsók, akiknek része lehetett abban a kényelemben, amivel a Titanicot felszerelték.

Az első osztályú kabin és utasai

A Titanic utasai és legénysége a negyedik teremben osztják meg velünk személyes történetüket és amerikai útjuk célját. Itt látható egy rekonstruált első osztályú kabin is. A kiállított tárgyak: pénz, kristály, és számos személyes tárgy, bizonyítva, hogy a Titanic több volt, mint pusztán acél és gőz.



Olyan volt, akár egy úszó város. Fölül az első osztály (329 fő), középen a második (285 fő) és legalul a harmadik (710 fő).

A csónakfedélzeten külön tornatermet rendeztek be, amelyet nem a White Star Line, hanem külön vállalkozásként T. W. McCawley aberdeeni edző működtetett. A csónakfedélzeten, a parancsnoki híd mögött helyezték el a tisztikabinsort és a rádiós szobát is, ahonnan az utasok kedvükre üzenhettek szeretteiknek, más hajókon utazó ismerőseiknek.

Egy szinttel lejjebb, az „A” fedélzeten voltak az első osztály főbb közösségi helyiségei: a társalgó, amelynek pompás burkolata gyöngyház berakásos tölgyfából és mahagóniból készült. Ez volt talán a Titanic legszebben kivitelezett terme, a sétatfedélzetre néző 3,3 méter magas ablakkal. Ehhez kapcsolódott a nappali terem és a dohányzó, ugyanolyan gyöngyház berakásos fényezett mahagóni falakkal. Hátrébb a Verandah Café és a pálmakert helyezkedett el. Ezek a közösségi helyiségeken kívül volt még vagy negyven luxuskabin, amelyeket – mivel nagy ablakaikkal a sétatfedélzetre néztek – a legjobbak között tartottak számon.





A „B” fedélzeten volt az összes nagy lakosztály, amelyeket csak a milliomosok tudtak megfizetni. Ezeket a legkényesebb ízlést is kielégítő stílusokban rendezték be. Az ajtók fölötti elnevezések tájékoztattak az egyes szobák stílusáról: „XVI. Lajos”, „Modern”, „Holland”, „Anna királynő”, stb.

A „B” fedélzet végén helyezték el a hajó örökzöld növényekkel és nádbútorokkal berendezett francia éttermét, a Café Parisient, amelyet szerződéses alapon üzemeltetett a főpincér, Luigi Gatti. Itt kapott helyet a másodosztályú bár is.



A „C” fedélzetet majdnem teljes egészében kabinok foglalták el. A tat felőli részén azonban helyet kapott az inasok és a szobalányok étkezője, a másodosztályú könyvtár és az orvosi rendelő. A mélyített fedélzet mögötti tatfelépítményben pedig a harmadosztályú hallt és dohányzót helyezték el.

A „D” fedélzeten volt a Titanic legnagyobb terme, a ragyogó ebédlő és a fényűző fogadási terem.



A 34,75 méter hosszú helyiségben egyszerre 550 ember foglalhatott helyet. Mögötte a konyha, a pékség, élelemraktár és a másodosztályú ebédlőszalon kapott helyet, amelyet Erzsébet-kori angol stílusban bútoroztak be.

Az „F” fedélzeten volt a Titanic tenispályája és fürdője, amely úszómedencén kívül gőzfürdőből, a hozzá csatlakozó gőz-, szárazgőz-, lehűlő-, hűsölő- és hajmosó szobából és masszázsteremből állt (ezek a szolgáltatások akkoriban egyedi újdonságnak számítottak, annyira, hogy például az Olympic volt az első óceánjáró a történelemben, amely úszómedencével is rendelkezett). Itt volt a harmadosztályú étkező is és még néhány másod- és harmadosztályú kabin.

A „G” fedélzeten voltak a harmadosztályú nappali helyiségek, egy fedélzettel lejjebb pedig a postahivatal. De akadt a hajón két hűtőkamra (külön rekeszekkel a marha-, a sertés-, a szárnyas- és a vadhúsnak, a halnak, a zöldségnek, a tejtermékeknek és az innivalónak), fodrászüzlet, sőt még egy ötven mellékállomást kapcsoló telefonközpont is. A második és a harmadik kémény között napozófedélzet és fedélzeti korongjáték várta a pihenni és szórakozni vágyókat. Mindezeket a fedélzeti szinteket elegáns lépcsősorok és állandóan üzemelő liftek kötötték össze.

Az út ára az elhelyezés komfortjához igazodott. Az első osztályon az ár 23 fontnál vagy 125 dollárnál kezdődött, de igen gyorsan felkúszhatott sokkal többre is, a szoba nagyságától, felszereltségétől függően. A legdrágább luxuslakosztály (a saját sétatfedélzettel és cselédszobával rendelkező „promenádlakosztály”) ára 900 brit font vagy 4500 dollár volt (más előkelő utasok cselédsége az utasoktól elkülönített közös cseléd-szálláson lakott és étkezett az utazás ideje alatt). A különböző szolgáltatásokért, mint a sétatfedélzetek használata, a marconi-üzenetek küldése, vagy a gőzfürdő- az uszoda- és a sportpálya-használat, szintén fizetni kellett (személyenként 4, 1, illetve 2 shillinget). Másodosztályon a legolcsóbb jegy egy útra hozzávetőleg 66 amerikai dollár volt egy személyre, ha az utas hajlandó volt valaki mással megosztani a kabinját, a harmadosztályon ugyanilyen feltételekkel (egy útra, egy személynek, kabinmegosztással) 7,15 font, azaz 36,25 dollár.

Harmadosztály

A Titanic, ahogyan a legtöbbben látták: útban az ötödik terem felé bemutatkozik a harmadosztály. Ahogy végigmegyünk a hosszú folyosón, megtekinthetjük a harmadosztályú kabint és érezhetjük a Titanic kazánjainak és gőzgépeinek dübörgését is. A harmadosztályon utazó bevándorlókat a White Star Line azzal csábította a Titanic fedélzetére, hogy "a régi és az új életük közötti időt a lehető legkellemesebben tölthetik".

Azt is állították, hogy „a Titanic harmadosztálya is fényűzőbb bármely valaha létezett más hajónál” és ez több szempontból igaz is volt. A kabinok – bár többségében négyszemélyesek – nagyok és tágasak voltak (akadtak persze tízfős szállások és egy 164 fős hálóterem is). A fenyőborítás a tiszta padlókkal pedig nagy előrelépést jelentett az addigi óceánjárókon megszokott csupasz fémfelületekhez képest. A harmadosztályú étteremben nem lecsavarozott lócák voltak, hanem külön székek mindenkinek. A harmadosztály utasainak is rendelkezésére állt a néhány paddal, asztallal, székkal és énekléshez egy zongorával felszerelt társalgó és a tikfabútorokkal berendezett dohányzó. Bár a harmadosztályon a csöveket és a gerendákat nem takarták el olyan gondosan a tapéták vagy a borítás mögé, mint az első osztályon, azért az ellátás lényegesen megfelelőbb volt, mint más hajókon. Az étkezéshez – bár az étlap nem volt olyan főúri, mint az első osztályon – bőséges adagok jártak.

A komfort hiánya másban jelentkezett. A White Star ugyanis egyértelmű és szigorú szabályokat állított föl az utasok viselkedésére nézve. Ez alapján minden harmadosztályú férfi és nő (még a családtagok is) külön szállást kapott a hajó két ellenkező végében (az első- és másodosztályon ilyen szabály „természetesen” nem volt). Továbbá, míg az első- és másodosztályú vendégek záróra nélkül élvezhették a felkínált szórakozási lehetőségeket, addig a harmadosztályon 22:00 órakor zártak, hogy korai lefekvésre ösztönözzék az utasokat.



A szigorú elkülönítés nemcsak a férfiakra és a nőkre vonatkozott: az egyes osztályokat is elszigetelték. Minden osztály más helyen étkezett, más-más társalgóban beszélgetett és olvasott, elkülönített dohányzóokban dohányzott, más-más sétafedélzeten levegőzött, más borbélynál vágatta a haját és egymástól elválasztott folyosókon közlekedett.

A „E” fedélzet bal oldalán például egy hosszú és széles átjáró-folyosó húzódott végig az egész hajón, amit csak a harmadosztály utasai és a legénység tagjai használhattak. A nyüzsgő – főként dokkmunkások által használt – liverpooli főútvonalról (ahonnan a legénység nagy része származott) az átjárót Scotland Roadnak (Skót útnak) nevezték.

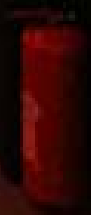
A fedélzet jobb oldalán ugyanakkor egy szűkebb, elegánsabb folyosót tartottak fenn – kizárólag első osztályú utasok részére. Ezt a divatos londoni Mayfair negyedbeli sétálóutca után csak Park Lane-nek (Park sétánynak) hívták.







[Faded text on a large wall panel, likely a historical document or a detailed account of an event, framed by a thin white border.]



Kazánház

A Titanic huszonkilenc óriási kazánjából huszonháromat felfűtöttek, a hajócsavarok pedig hetvenötöt fordultak percenként, amikor a nagy óceánjáró elhagyta a kikötőt. A fedélzetre felvehető 8 000 tonna helyett – a szénbányászok sztrájkja miatt – azonban nagy nehezen csak 5 892 tonna szenet tudtak összegyűjteni.

Ezt a mennyiséget a 24 dupla falú és az 5 egyszerű kazán összesen 159 tüzelőnyílása nyelte el az ötnapos út alatt. A 944 fős legénységből 325-en foglalkoztak a gépszörnyek táplálásával, mégis elégedettek voltak. George Kemish fűtő így emlékezett: „Jó munka volt ... egészen más, mint amihez a régi hajókon hozzászoktunk ... az ember ott majd megszakadt a munkában, és majd megsült a forróságtól”. A Titanic-on viszont nem volt más dolguk, csak arra kellett ügyelniük, hogy a kazánok meg legyenek rakva. Nem kellett piszkavassal, tisztítórúddal bajlódni.

Az egyetlen gondot az okozta, hogy még a Belfastból Southamptonba való átkelés alkalmával, április 3-án éjjel tűz ütött ki a 6. számú kazánházhoz tartozó 10 számú széntárolóban a hajó jobb oldalán. Később egyesekben felmerült, hogy esetleg ennek az incidensnek is köze volt a katasztrófához (ha nem is ez okozta a lékesedést, de esetleg meggyengítette az 5. és 6. számú kazánház közötti rekeszfalat, amely emiatt átszakad és így nyílt meg az út a víz előtt a hajó többi helyiségébe).

Az effajta széntüzek azonban elég gyakori jelenségnek számítottak: a szén magas hőmérséklete öngyulladást idézett elő, ami többnyire lassú parázsló izzás formájában jelentkezett. Úgy védekeztek ellene, hogy szétlapátolták a szenet más széntárolókba, illetve a veszélyeztetett tárolót ürítették ki először (annak a tartalmával fűtötték a kazánokat). Ezen a tűzön is hamar úrrá lettek: Smith kapitány annyira rutin-ügynek tartotta, hogy nem is említette az indulást megelőzően a hajó óceánra alkalmas állapotáról a White Star Line igazgatóságának írott levelében.

Raktér

Az ötödik terem bepillantást enged a Titanic rakterébe. Hisz' a hajó az utas-szállítás mellett más célt is szolgált: brit és amerikai postaküldemények szállítása (teljes neve "Királyi Postahajó" – Royal Mail Ship, RMS – Titanic volt), aznap is 1359 postaszák volt a postázójában; általános áruszállítás és fagyasztott hús szállítása, mivel Európa ekkor még nem volt képes a szükségleteit kielégítő mennyiségű hús előállítására; brit zászló alatt hajózva hirdesse a brit nemzeti büszkeséget. Bár a tulajdonosok amerikaiak voltak, a hajót brit műhelyben építették, brit eszközökkel szerelték fel, brit legénység irányította, így a köztudatba is brit hajóként vonult be. A hajó tehát – bár értékes rakományt szállított (kereskedelmi áru, élelmiszerek, stb.) – a rakományjegyzékében nem szerepelt különleges érték, például aranyrudak. Szerepelt viszont többek között 800 láda dióbél, 15 000 üveg sör, 30 láda golf- és teniszütő (a Spalding sportkereskedés címére), 8 tucat teniszlabda (R. F. Downey and Co. részére), 1 láda porcelán a híres New York-i Tiffany-nek, 1 láda kesztyű, 30 000 friss tojás és Billy Carter új francia Renault-ja. Ezen kívül a berendezés és egyes felszerelési tárgyak képviseltek jelentős értéket, mint például a nemes faburkolatok és –bútorok, az ezüst evőeszközök és a porcelán étkezesetek, vagy az első osztály könyvtárában „Omar Khajjam Rubájátjának” egy drágakövekkel kirakott, akkoriban 2.000 dollárt érő példánya.



hold, és a csillagok olyan f
láttam előtte. Olyan volt, min
, mint a gyémántok. Olyan e
mak, hogy él."

oon, and I have never seen th
d out of the sky, sparkling like
one feel glad to be alive."



1912. április 10-én 13:30 órakor a Titanic mindezekkel a „kincsekkel” a fedélzetén vágott neki a nyílt óceánnak az amerikai partok felé. Ettől kezdve az út során minden nap, valahányszor a Titanic átszelt egy Greenwichől nyugatra húzódó hosszúsági kört, egy órával előre állították a hajó óráit. Az utazás hátralévő része nyugalomban telt el. Már mindenki hozzászókkott a hajóhoz, megtalálta, amit keresett. Az út ötödik napjára vitán felül állt, hogy a Titanic nemcsak a legnagyobb, de a legpompásabb hajója is a világnak. Vasárnap volt, 1912. április 14-e.

A délelőtti istentisztelet után az ügyeletes tisztek ellenőrizték a hajó helyzetét, majd az adatokat kifüggesztették a dohányzóban és a legfontosabb folyosókon. Ezek szerint a Titanic szombat déli 12 óra óta 546 tengeri mérföldet tett meg, ami 27 mérfölddel volt több az előző napinál. Az utasok arról vitatkoztak, képes lesz-e a Titanic új átkelési rekord felállítására. (Az erre kötött fogadás, a „ship pool” volt az egyetlen szerencsejáték, amit a White Star Line a fedélzetén az utasok számára engedélyezett. A győztes mindent vitt, de a nyeremény 10 %-át visszatartották a tengerészek jótékonyági alapja számára.). A rekordot a Mauretania tartotta 26 csomóval és a tengerészetben jártasak kiszámíthatták, hogy a Titanic idáig még nem haladt 21,5 csomónál nagyobb sebességgel. Bár még nem próbálták ki, hogy hogyan reagál, ha maximális sebességgel megy. Erre másnap, hétfőn került volna sor, amikor begyűjtötták volna az összes kazánt.

Amikor a Titanic az Atlanti-óceánnak abba a zónájába ért, ahol a tavaszi olvadás után az északi sarkvidék összefüggő jégtakarójáról leváló jéghegyek sűrű rajokban úsznak dél felé, a Titanic egyre több, az útját keresztező jéghegyről kapott jelentést. Így délután 13:40-kor a Baltic, 13:45-kor az America üzent a jégről és este 22:00 óráig még két jelentés érkezett. Este 22:30-ra a tengervíz hőmérséklete fagypontra süllyedt. Este 23:00 órakor a Leyland Line úszójég által körbevett gőzöse, a Californian jeget jelentett, de megszakadt az adás, mielőtt pontos helymeghatározást adhatott volna. Negyven perccel később a Titanic jéghegynek ütközött az északi szélesség $41^{\circ} 46'$, nyugati hosszúság $50^{\circ} 14'$ -nél Új-Foundlandtól ezerkétszáz kilométerre délre.

Az őrszolgálatot teljesítő Frederick Fleet és Reginald Lee matrózok észlelték a közvetlenül a hajóorr előtt sodródó jéghegyet. Azonnal riasztották a hidat, ahol William M. Murdoch első tiszt volt ügyeletben, az ő dolga volt intézkedni. Parancsot adott Hitchens kormányosnak, hogy fordítsa a kormánykereket erősen jobbfelé, hátramenetbe állíttatta a gépeket és lezáratta a vízzáró rekeszek ajtaját. Harminchét másodperc telt el és a hajó még mindig nyílegyenesen rohant. Az árboc-kosárban az őrszemek már felkészültek az ütközésre, amikor az orr végre lassan balra fordult, az orrtőke tehát szabad vizet ért és a jéghegy elsodródott jobbfelé. Az őrszemek úgy látták, hajszálon múlt, de megúszták.

Azok, akik a hajó más pontjain tartózkodtak, tisztán érezték a gépek egyenletes ritmusát megtörő furcsa rándulást. Smith kapitány is azonnal a hídon volt, ahonnan Thomas Andrews főmérnökkel indult szemlére, hogy felmérjék mekkora a kár. A főmérnök kategorikus volt: a hajó menthetetlenül elsüllyed és jó, ha két óra hosszat a felszínen marad. Előkészítették tehát a mentést.

Tizenöt perccel éjfél után Smith kapitány parancsára leadták az első segélykérő rádiójelzést, amelyre azonnal több hajó válaszolt. Elsőnek a Frankfurt majd az Olympic, de ezek túl messze voltak, hogy segíthessenek, és végül a Carpathia. A Carpathia volt a legközelebb, mindössze 58 mérföldre, de ellenkező irányba haladt. Most megfordult és teljes gőzzel a tragédia helyszíne felé igyekezett. Eközben onnan alig 10 mérföldnyire a Californianon nem tudtak semmit a katasztrófáról. A rádióostiszt, Cyril F. Evans szolgálata ugyanis 23:30-kor véget ért és lefeküdt aludni.

Éjfél után, 00:25 perckor az utasokat felszólították, hogy szálljanak be a mentőcsónakokba, „először a nők és a gyerekek”. A Titanic tizenhat mentőcsónakkal rendelkezett, nyolc volt belőlük mindkét oldalon. Volt még a fedélzeten négy összecsucskható ún. Engelhard mentőcsónak is. Mindent egybevéve a mentőcsónakokban összesen 1 178 férőhely volt, a Titanic fedélzetén pedig 2 207 ember tartózkodott azon az éjszakán.

A híd

"Jéghegy előttünk" mondta Fredrick Fleet őrszem 1912. április 14-én este 23: 40-kor. A hídon Murdoch első tisztt parancsot adott a kormányosnak, "Kormányt erősen balra!" A Titanic orrával ugyan elkerülte az ütközést, de hátrébb alul, a víz-vonal alatt végzetesen megsérült. A Titanic hídján átsétálva a látogató most megnézheti a gépet, mellyel jelt adtak a gépháznak a gépek hátramenetbe állítására és a Titanic iránytűjét is megcsodálhatja. A bemutatott tárgyak azonban java részt nem a Titanic hídjáról, hanem a kikötésnél használt hátsó manőverhídról, az úgynevezett „hideg hídról” származnak. Mégis bemutatathatók, hiszen ugyanilyenek álltak a parancsnoki hídon is.

Bár a Titanic a hagyományosan zord észak-atlanti vizekre épült, a parancsnoki híd oldalról nyitott volt, ami nem sok védelmet nyújtott a tiszteknek az elemekkel szemben. Ugyanilyen meglepő, hogy a hajó irányításához használt kormánykerék nem a hídon volt (bár itt is elhelyeztek egy kormányt, azt csak alkalmanként, kikötőben, sekély vízben végzett speciális manővereknél használták). A fő kormányt egy kisebb zárt (fűthető) helyiségben helyezték el közvetlenül a híd mögött, amelytől ablakok választották el. Ezt hívták kormány-háznak, a kormányos-negyedmester innen irányította a hajót.



A jéghegy

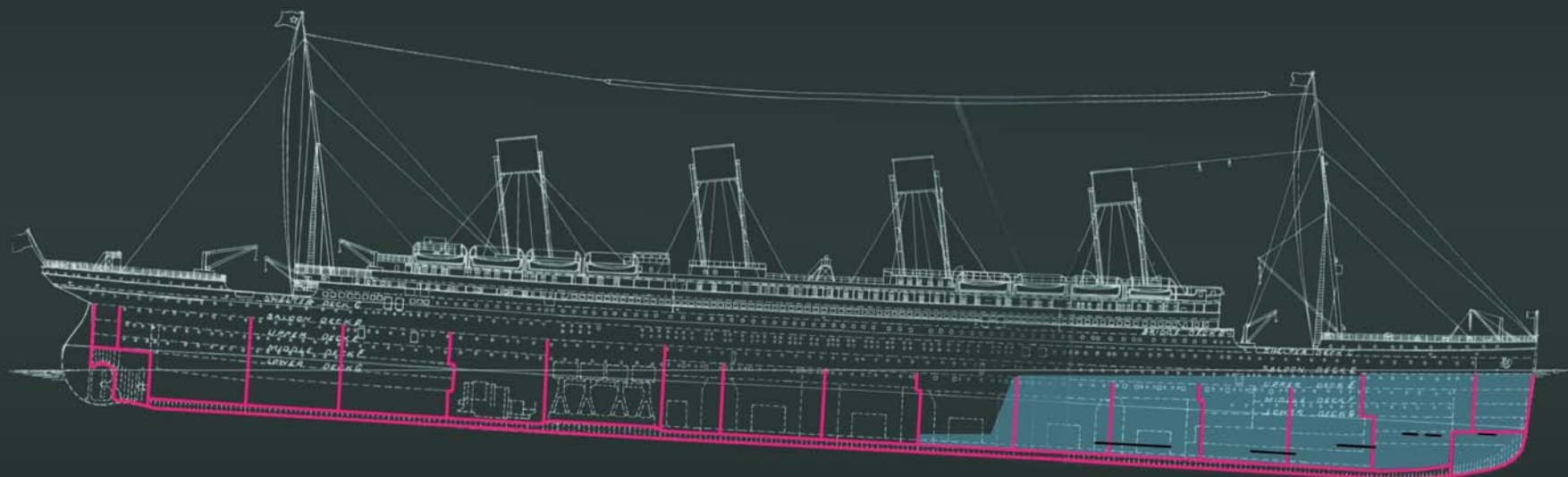
A hatodik teremben a látogató megnézheti a valódi jégből készült jéghegyet, amelynek imitált mását meg is érintheti. Azon az estén, amikor a hajó elsüllyedt, az Észak-Atlanti-óceán vize hidegebb volt, mint a jéghegy. A kiállítás ezen részén megnézhetjük a Titanic táviróját és a távcsöveket is.

Az utasok közül senki sem tudott a kilátástalan mentőcsónak-helyzetről, a legénység tagjai pedig egyelőre nemigen törődtek vele, hiszen az utasok még a rendelkezésre álló helyeket sem akarták elfoglalni. Kereken megtagadták, hogy a csónakba szálljanak: nem hagyják ott az óriás szépen kivilágított fedélzetét egy törékeny lélekvesztőért. Közben szólt a zene: Wallace Hartley és zenekara megnyugtatóan ragtime-ot játszott.

A harmadosztály utasait persze nem kellett meggyőzni a csónakba szállásról. Az ő kabinjaik a hajó mélyén voltak, őket érte el először a víz, úgyhogy számukra nyilvánvaló volt a veszély. Ők azonban egyelőre még a csónakok közelébe sem jutottak. Szállásaikról hosszú út vezetett a csónakfedélzetig, a folyosók és átjárók labirintusában nem találták a helyes utat. John Edward Hart, a harmadosztály pincére próbált segíteni rajtuk. Kis csoportokba szervezte őket és felkísérte a csónakfedélzetre, majd visszatért a következő csoportért.



Egy-egy oda-vissza út azonban fél órát vett igénybe, így csak két csoportot tudott felkísérni 01:30-ig, amikor beosztották az egyik mentőcsónakba. 02:05 órakor elment az utolsó mentőcsónak is (a „D” összecukható csónak). Tíz perccel ezután férfiak és nők tömege özönlött elő a hajó belsejéből. Valószínűleg mind fedélközi utasok voltak, akik csak most találtak rá a felfelé vezető útra. A Titanic orra eközben egyre mélyebbre merült, a tat pedig gyorsan emelkedett. Ez a mozgás nagy hullámot vert, amely végigsöpört az óriáson a tat felé és ledöntötte lábukról a csónakfedélzeten állókat.



Ahogy a tat félelmetesen felemelkedett, a fedélzet olyan meredeken megdőlt, hogy már képtelenség volt megállni rajta. Ekkor hallgatott el a bátor zenekar is, amelynek tagjai saját biztonságukkal nem törődve a végsőig kitartottak, hogy megpróbálják megnyugtatni a kétségbeesett utasokat. A lámpák kialudtak, majd újra fellobbantak, hogy aztán végleg sötétségbe boruljanak. Még két perc volt hátra.



Tompa zuhanások, üvegcsörömpölés és hosszú, mély dübörgés nyomott el minden más zajt, ahogy a Titanic berendezései elszabadultak a helyükről: most teljesen függőlegesen állt a hajó. Mire elült a lárma, a tat kissé visszabillent, majd a hajótest egyre gyorsulva merülni kezdett és 02:20 órakor végleg eltűnt.

A Carpathia 03:25-kor érte el a Titanic megjelölt pozícióját és 04:10-kor vette fedélzetére az első túlélőket. Reggel 08:30-rabeérkezett az utolsó mentőcsónak is, mire a Carpathia még egyszer végigjárta a színhelyet túlélőket keresve, majd a fedélzetén 705 túlélővel elindult New York felé. A Carpathia érkezését követő napon az Egyesült Államok Szenátusa vizsgálatot indított el a Titanic katasztrófájával kapcsolatban, amit május 2-án a Brit Kereskedelmi Kamara vizsgálata követett. A vizsgálatok eredményeként mindkét országban felülvizsgálták a hajóépítéssel kapcsolatos szabályokat, közös Nemzetközi Jégőrséget alapítottak, hogy őrhajók figyeljék és kísérik az elszabadult jéghegyeket, amelyek a hajók útjába sodródhatnak. Az utasszállító hajók téli átkelési vonalát pedig sokkal délebbre jelölték ki, és azóta egyetlen hajó sem közlekedhet részleges rádiószolgálatral. Soha többé nem fordulhat elő, hogy a világ visszafolytja a lélegzetét, amíg egy Cyril Evans nevű rádiós alig tíz mérföldnyire onnanbékésen alszik, mert letelt a szolgálata.

Ez volt az utolsó alkalom, hogy óceánjárót kellő számú mentőcsónak nélkül engedtek elindulni. A Titanicnak ugyanis egy elavult előírás alapján mindössze tizenhat mentőcsónakot kellett szállítania összesen 5 000 köbláb befogadóképességgel, továbbá ennek 75%-át kitevő mentőpadot, illetve egyéb életmentő felszerelést. Tehát az előírt befogadóképesség mindössze 9625 köbláb volt, ami azt jelentette, hogy a White Star Line-nak csupán 926 embernek kellett volna helyet biztosítani. A Titanic katasztrófája óta a szabályzat szigorúan előírja, hogy minden személy számára legyen hely a mentőcsónakokban. A Titanic elvesztését a White Star Line soha nem heverte ki, a katasztrófa óta pedig senki nem hisz elsüllyeszthetetlen hajókban, a csodákhoz szokott világ polgárainak önbizalma végleg megrendült.

Expedíció

A hetedik teremben információkat találhatunk a Titanic roncsainak felderítéséről, felhozataláról és a leletek tartósításáról.

Minden megváltozott, ám a hajó utolsó éjszakáját övező tragédia, irónia és rettenet nem halványult el az idő múlásával. Ez annyira így van, hogy egyre mesésebb híre lesz a tragikus sorsú gigásznak és bizonyos értelemben valóan elsüllyeszthetlenné vált. 1963-ban Titanic Történeti Társaság alakult, amely igyekszik minden igényt kielégíteni a kiállítások szervezésétől, a ritka régi kiadványok új kiadásán át különböző Titanic-relikviák felkutatásáig. Az óceánjáróról több könyv jelent meg, számtalan televíziós játék és film készült, vonzereje ma is univerzális. Történetét ismerjük, ám a roncsokat több mint hetven évig nem látta senki. Egészen 1986-ig, amikor új fejezet kezdődött a roncs életében.

Dr. Robert Ballard, a Woods Hole Óceánográfiai Intézet kutatója évtizedeken át arról ábrándozott, hogy ő lesz, aki megtalálja a Titanic roncsait. Az Egyesült Államok Haditengerészete által támogatott, előzetesen már kipróbált technológiát alkalmazó expedíció 1986. június 9-én szállt vízre Woods Hole-nál az Atlantis II kutatóhajóval. Egy évvel korábban egy francia-amerikai expedíció Ballard közreműködésével már megpróbálta felkutatni a Titanic nyugvóhelyét. Egy 390 négyzetkilométernyi területet kutattak át hanglokátorokkal és a tengerfenéken vontatott távirányítású kamerákkal 3 kilométer mélységben. A Titanic hullámsírja azonban nem ott volt, ahol feltételezték.

1986. szeptember 1-én már ötvenhat napja tartott a kutatás. Hajnali egy órakor végre emberkéz alkotta roncsdarabok és különféle tárgyak szabályos formái után feltűnt monitorokon az első – a hajótestből rejtélyes módon kiszabadult – kazán. A felfedezést még vagy négy hónapig nem tették közzé, Ballard ezalatt támogatókat keresett. Az Óceánográfiai Intézetnek ugyanis csak olyan merülőhajója volt, amelyről a roncsmező és a hajótest többé-kevésbé épen maradt felszíne megvizsgálható ugyan, de a Titanic belsejébe nem tekinthetnek be a kutatók.



A megoldást olyan különleges robotok jelentették, amelyek méretüknél fogva képesek voltak a szűk réseken is beférkőzni, a kameráik segítségével a kutatók körbenézhettek anélkül, hogy életveszélyes helyzetekbe kerültek volna. Ez a robotcsoda volt a Jason Junior, amelyet a haditengerészet fejlesztett ki.

Tizenegy hónappal azután, hogy Ballard felfedezte a Titanic nyugvóhelyét, az Atlantis II visszatérhetett a helyszínre és elkezdődött a feltárás, kezdetét vette a tizenkét merülésből álló sorozat. A merüléssorozat végig érdekes volt, bár az első felderítő merülés túlságosan is izgalmasra sikerült. Alighogy megkezdték a két és fél órás leszállást a tengerfenékre, a hajósok észrevették, hogy a lokátor nem működik. A külső nyomás gyorsan a négyszeresére nőtt, és nem lehetett tudni, hogy végleg tönkretette-e a lokátort. Így csak a felszíni navigátorra hagyatkozhattak. A következő kellemetlen meglepetést az jelentette, hogy víz szivárgott a leszállóegység – az Alvin nevű tengeralattjáró – akkumulátorházába. Bár a szivárgás lassúnak tűnt, mégis egyre több akkumulátorban keletkezett rövidzárlat. Kétségessé vált, hogy lemehetnek-e egyáltalán a fenékre. A fenékre érve a vízben lebegő részecskék mozgását figyelve kiderült, hogy az áramlás északra

sodorta el őket a kívánt iránytól. Az Alvin csúszótalpain elindultak tehát dél felé, miközben sivítottak az akkumulátorház vészcsengői. Egyszerre csak megszólalt a felszíni navigátor hangja és közölte, hogy a lokátor megjavult, a Titanic 50 méterre keletre van tőlük.

A hajót az orr felől közelítették meg. Először egy hatalmas iszapdombot pillantottak meg, majd meglátták azt is, ami a dombot emelte: végtelen fekete acélfal tornyosult előttük, a Titanic orra és oldalfala. Az Alvint ezután az emelt orrfedélzet fölé kormányozták. Itt némileg csalódottan vették tudomásul, hogy a farontó élőlények kikezdték a fedélzet deszkáit. Ép deszkák helyett már csak azok lepusztult maradványait találták a fedélzeten. Az acél hajótest is erősen korrodálódott. Amit tengeri élőlények vázának hittek, az valójában rozsdá: „olyan, mintha az acél vérezne”.

Mindenütt csupa rozsdá. Egy nagy és több kisebb eret alkot, amelyek a hajó oldala mentén az üledékbe torkollnak. A kémények eltűntek, egyet sem láttak a kutatók. Az első merülés után az Atlantis II még kilenc napon át gyűjtötte az információkat a Titanic-ról. Egy önműködő egység éjszakánként 57 000 képet





Clp6

Shoe

98/0053



készített a roncsról. Ballard és munkatársai pedig elkészítették a Titanic maradványainak részletes térképét. Megdöbbentő módon a hajótest két darabban hever és a két roncsdarab egymástól mintegy 550 méterre fekszik a tengerfenéken. Ez igazolja azoknak a túlélőknek a beszámolóját, akik szerint az óceánjáró süllyedés közben kettétört. A két darab között széles roncsmező terül el, a roncsra pedig számos mindennapi használati tárgy hever. Egy üveg pezsgő még mindig be dugaszolva, egy teáscsésze az 52 tonnás kazán tetején. A hajó faborításait és faragványait szinte maradéktalanul elpusztították a korhasztó baktériumok, de az orr megőrzött valamit hajdani eleganciájából. A tat azonban a teljes pusztulás képét mutatta. A fedélzeten tartózkodó embereknek ezen a helyen kellett szembenézniük a halállal, ezért Ballardék itt helyezték el a Titanic Történelmi Társaság emléktábláját az 1.552 odavesztett lélek emlékére.

Ám az egyik legizgalmasabb kérdésre, hogy tulajdonképpen mi okozta a Titanic pusztulását, az első merülés-sorozat alkalmával még nem sikerült biztos választ kapni. Az összes korábbi feltételezés szerint a jéghegy hosszan felhasította a hajó oldalát. Ballard azonban nem hitt abban, hogy a tömör acéllemezek elhasadtak volna, inkább azt gondolta, hogy amikor a lemezek behorpadtak, a szegecsek engedtek el és így nyílt meg az út a víz előtt. Ennek meg is találták a nyomait, de afelvételek egy lyukat is mutattak az orr oldalán. Ha van hasadék, akkor az az iszap alatt rejtőzik. A teljes bizonyossághoz pedig még a mostaninál is pontosabb eszközök kellenének, a fejlesztésre pedig nincs sok idő. A tengerfenéken járt tengerbiológusok szerint a hajótest több, mint húsz százalékát már elfogyasztotta a tenger élővilága.

Végül idézzük Charles Burgesst, a Titanic egykori pékét, aki negyvenöt esztendeig szolgált az Atlanti-óceánon. Ismerte valamennyi gőzöst, az Olympicet, a Majesticet, a Mauretaniát, ahány csak volt, az 1950-es években pedig pecsenyeszeletelő volt a Queen Elisabeth konyháján, így aztán értett a hajókhoz:

„Soha többé nem lesz hozzá hasonló... Csinálhatnak nagyobbat is meg gyorsabbat is..., de az a gondosság, meg az igyekezet, amit a Titanicba beleadtak! Gyönyörűszép hajó volt, remek hajó!”



HEAD CRITIQUE U/AMOR
FIRST CLASS PASSENGERS

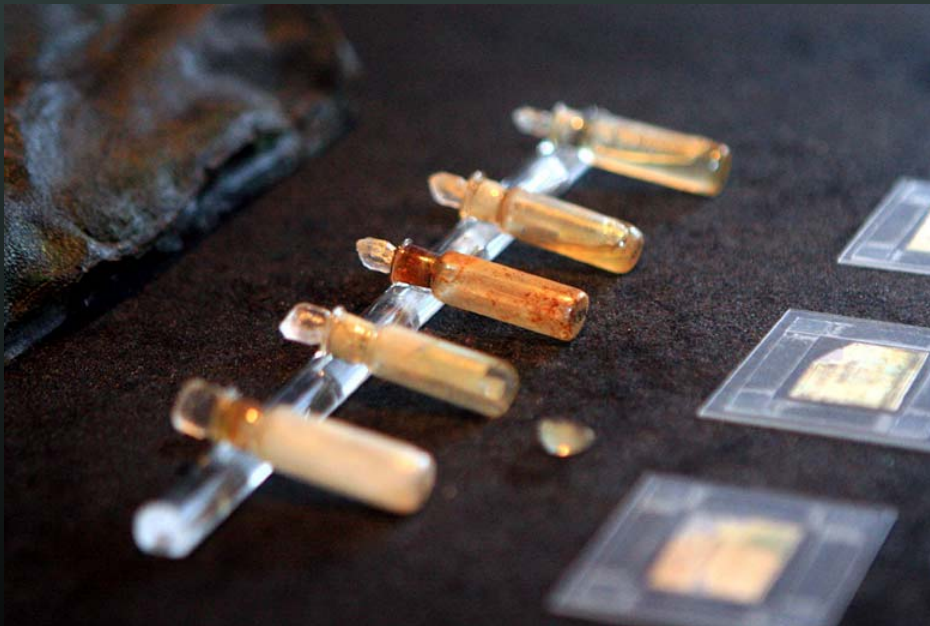
01/01/1914
1st Class

Emlékezés

Itt olvashatjuk el a 2200 utas nevét, azokét, akik elvesztek, és azokét is, akik megmenekültek. A látogató az emlékfalon megtalálhatja a saját beszállókártyáján lévő személy nevét is. A Titanicnak magyar utasai is voltak. A tragédiát túlélte Reischl Mátyás, az egyik első osztályú étterem magyar pincére, a hajón utazó magyar kivándorlók azonban nem mindannyian maradtak életben. Megmenekült például a soproni Hoffer Lujza és a harmadosztályon utazó Kisik Antal és felesége, de a tengerbe fulladt Kisik Vince és a 18 éves Kisik Mária.

Személyes történetek

Franz Pulbaum, Howard Irwin és Marian Meanwell személyes tárgyait láthatjuk itt, valamint az első osztályon utazó Adolphe Sealfeld parfümös üvegcséit. A felhozott leletek és az alapos kutatás eredményeképpen az utasok és a legénység számos tagjának személyes története derült ki. Ezekből jó pár olvasható az Emlékfalon is.



Allyp's death
 Allyp's death was a tragedy for the people of the island. He was a man of great character and a true leader. His death was a great loss to the community. The people of the island were in mourning for many days. His death was a great loss to the community. The people of the island were in mourning for many days.

Highly respected
 Allyp was highly respected by the people of the island. He was a man of great character and a true leader. His death was a great loss to the community. The people of the island were in mourning for many days. His death was a great loss to the community. The people of the island were in mourning for many days.





Erdős Zoltán engedte szabadon a sólymot

Madarat reptetett Madár

TÉPÉLYPUSZTA – Erdős Zoltán (32) világbajnok ökölvívónkról még külföldön is tudják, hogy a beceneve Madár, mert mindig a Szállj el kismadár című Republic-dalra vonul a ringbe. Stílusos, hogy őt kérték fel a méltó feladatra, engedje szabadon a felgyógyult keresesszölymot a Hevesi Fíves Puszta tájvédelmi körzetben. A Turul névre keresztelt védett madarat május végén fogták be sebesülten. „Örültem a felkérésnek” – mondta Madár, akinek gyerekkora óta a természetjárás és a madarak megfigyelése az egyik hobbija. „Ha ily módon egy picit is segíthetek a veszélyeztetett fajok megmentésében, akkor ez a kötelességem.”

Kiéggett a villanyozdony

NAGYKANIZSA – A vasúttalomáson álló mozdonyból tegnap hajnalban elfolyt a transzformátorolaj, és rövidzárlat miatt meggyulladt.

Lejár az érettségi határidő

BUDAPEST – Szeptember 5-ig lehet jelentkezni az érettségikre. Az írásbelik október 19-én, a szóbelik november 22-én kezdődnek.

Sírt a TITANIC-kiállításon a magyar orvos unokája

BUDAPEST – „Megrendültem, amikor megoillatottam nagyapám emléktárgyait a Titanic-kiállításon” – mondta Völgyi Péterné, dr. Reich Márta, aki el is sírta magát a dr. Lengyel Árpád (154) munkássága előtt tisztelegő vitrin láttán. A Carpathia által kimentett 705 túlélő ellátásáért felelős magyar hajóorvos „titanicos” öröksége csak nálunk, a Millenárison látható november végéig

Ki a Titanic-katasztrófa legnagyobb hőse? A válasz minden kutató számára egyértelmű: Arthur Rostron, az R. M. S. Carpathia kapitánya. Amikor 1912. április 15-én hajnali fél 1-kor a Titanic segélykérése befutott, azonnal megparancsolta az irányváltást, és ezzel a 165 méteres gőzöst oda vezényelte, amit mindeképpen el akart kerülni: a jéghegyzajlásba, méghozzá 17 csomóval a sötét éjszakában, pedig nappal is csak 14 lett volna megengedett. A fűtők emberfeletti erővel lapátolták a szemet a kazánba, a három hajóorvos pedig felkészült a legrosszabbra. Mivel csak a magyar dr. Lengyel Árpádnak volt mentőorvosai múltja, ő fogadta a fedélzetre húzott, felholt embereket. „Látam a 10 emeletnyi magas, kétségbeesett jéghegyet, amely a Titanicot elsüllyesztette” – írta Lengyel doktor emlékkönyvébe, amely látható a kiállításon, akárcsak orvosi táskája, a túlélőktől kapott aranyérem avagy a Liverpooli Hajóársaság díszlevele. „Személyesen nem ismertem a nagyapámat, 54 évesen hunyt el szívrohamban, álmában” – magyarázta unokája, a



A megrendült Völgyi Mártának a Carpathia makettjét készítő Balogh Tamás mutatta be a nagypapa vitrinjét



Dr. Lengyel Árpád (154)

nyelvész Völgyi Márta. „Anyukámtól tudom, hogy nagyapam végig ott állt, ahol a túlélőket felhúzták, és nagyon megviselte az úszó tetemek közötti mentőakció. Családi körben sosem beszélt róla, csak a tragédia 25. évfordulóján egy rádióinterjúban. Edesanyámnak köszönhető, hogy emléktárgyai fennmaradtak a történelem viharai közötti is. Büszkén

örzöm, és adom majd tovább ezt a különleges örökséget. Örültem, hogy a világhíró kiállítás pesti állomásán az amerikaiak engedélyezték ezt a magyar sarokot. Ennyivel tartoztam nagyapám és edesanyám emlékének.”

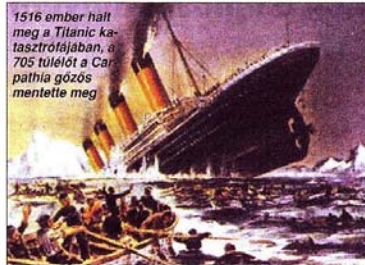
Sz. Z. J.

Blikk MOBIL

Több is a Titanic szüretelését szándékozik Kállos 17007 költés a 0691.0233-321-es számmal

Az SMS-ek 210 Ft

Aranyérem, emléktárgyok a Titanic kiállításán



1516 ember halt meg a Titanic katasztrófájában, a 705 túlélőt a Carpathia gőzös mentette meg

Magyar sarok

A kiállításnak magyar aktualitása is van, a szervezők külön sarkot rendeztek be a Carpathia hajóorvosa, dr. Lengyel Árpád tiszteletére.

Elsőként a brit Carpathia hajó érkezett a Titanic megmentésére, melyen Dr. Lengyel Árpád hajóorvosként teljesített szolgálatot. A túlélőktől kapott emlékérmét is megnézhetik a látogatók.

"Nagyon megható, megrendítő a kiállítás. Köszönöm a rendezőknek, hogy lehetővé tették nagyapám, dr. Lengyel Árpád emlékeinek bemutatását, hiszen ez az első alkalom, hogy ezeket a tárgyakat kiállíthattam." - Völgyi Péterné dr. Reich Márta.

A továbbiakban a fenti előadást is készítő, a kiállításon tárlatvezetést tartó Dr. Balogh Tamásnak a Carpathiáról és Dr. Lengyel Árpádról írott cikkét közöljük, amely a National Geographic Magyarország 2004. decemberi számában jelent meg.

NEW YORK-SZÉKESFEHÉRVÁRI TÖRTÉNETI ÉS MŰVELTSÉGI TÁRSASÁG
 FÉLÉVESI KÖZLEMÉNY 1912-1913. ÉVI ÉRTÉKESÍTÉSÉHEZ
 A Társaság 1912-1913. évi tevékenységéről és a 1913. évi költségvetéséről

Éves bevétel	Éves költség	Éves maradvány
1.000.000	800.000	200.000
2.000.000	1.500.000	500.000
3.000.000	2.200.000	800.000
4.000.000	3.000.000	1.000.000
5.000.000	3.800.000	1.200.000
6.000.000	4.500.000	1.500.000
7.000.000	5.200.000	1.800.000
8.000.000	6.000.000	2.000.000
9.000.000	6.800.000	2.200.000
10.000.000	7.500.000	2.500.000



 **R.M.S. Carpathia**

1912. évi évkezdésről szóló jelentésről és a 1912. évi költségvetéséről. A társaság az MTK és a Carpathia közötti kapcsolatokról, az érettség 3-2 lett az MTK-jelöltekkel. A Carpathia kapitány, a Carpathia kapitány, dr. J. Árpád és Bácsy István, Budapesti Székesfehérvári.

1912 a charity football match was held for the benefit and orphans of those in Budapest. The Carpathia was the first to participate.

A Carpathia's...
 The Carpathia's...
 April 11, 1912

"Carpathia"...

F. W. WRIGHT
 Sales Chicago & Michigan
AUTOMOBILES
 West 54th St., New York City
 Telephone, Columbia 8726





Dr. Lengyel Árpád, budapesti gyakorlóorvos, a ki mint a Kárpáthia orvosa utazott tanulmányútra. Dr. Lengyel vette át a Titanic menekülteinek orvosi kezelését s ezzel a magyar orvosi karnak s a magyar névnek külföldön dicsőséget szerzett.

A z esőnétőjő Carpátia

Magyarország nem Anglia, ahol senki sem él 90 kilométernél távolabb a tengertől, s ahol ezért minden család életéhez a tengerrel összefüggő személyes élmény tapad. Mindenünnen elzárt, kontinentális medence közepén élünk, mégis szinte minden emberöltőben akad olyan magyar, akinek a nevét megőrzi a hajózás története. 1912-ben a tenger magyar hőseit Dr. Lengyel Árpádnak hívták. Unokája – Völgyi Péterné – osztja meg velünk emlékeit:

A magyar orvos 1886-ban született Pilismaróton, a Dunakanyarban. Iskoláit Esztergomban és Budapesten végezte, ahol 1904-ben – még az egyetemévek alatt – belépett a Budapesti Önkéntes Mentő Egyesület (B.Ö.M.E.) kötelékébe (a magyar mentők 1887-es megalakulásuktól fogva a legtehetségesebb orvostanhallgatókat is alkalmazták, akik a mentőorvosok mellett sajátították el a szükséges gyakorlatot, néha pedig önállóan szálltak ki a könnyebb esetekhez). Lengyel Árpád 1909-ben szerzett diplomát, s ezután végleg elhelyezkedett Budapesten. Itt szembesült a kor egyik általános – és méretei miatt az orvostudomány számára is kihívást jelentő – problémájával, a kivándorlással. Évről évre többen hagyták el hazájukat, s váltottak hajójegyet összekuporgatott pénzükből. A kivándorlóhajók fedélzetén aztán, levegőtlen, homályos termek mélyén, emeletes ágyakon összezsúfolódva várták, hogy új életet kezdhessenek a tengerentúlon.

A hajóút azonban kíméletlen támadást intézett a gyakran eleve legyengült emberek – főleg a gyerekek és az idősek – szervezete ellen. Számtalanszor előfordult, hogy az amerikai hatóságok visszautasították, s az Újvilág kapujából fordították vissza a testileg nem ép bevándorlókat.

1903-tól a magyar állam törvényben szabályozta a kivándorlás rendjét. A kivándorlók megpróbáltatásainak lehető méréséklése érdekében egyetlen társaságot, a patinás angol Cunard Line-t bízták meg a magyar utasok szállításával, a Belügyminisztériumot pedig felhatalmazták arra, hogy a társaságot és a kivándorlókat szállító hajók szolgáltatásainak minőségét ellenőrizze.



Az évek óta panaszolt egészségügyi körülmények javítására – és az idegen nyelvet nem beszélő magyar kivándorlók támogatására – pedig képzett orvosokat toboroztak. A felhívásnak eleget téve a 26 éves Dr. Lengyel Árpád is tengeri szolgálatra jelentkezett a kor ismert kivándorlóhajója, a „Carpathia” fedélzetén – kalandvágából...

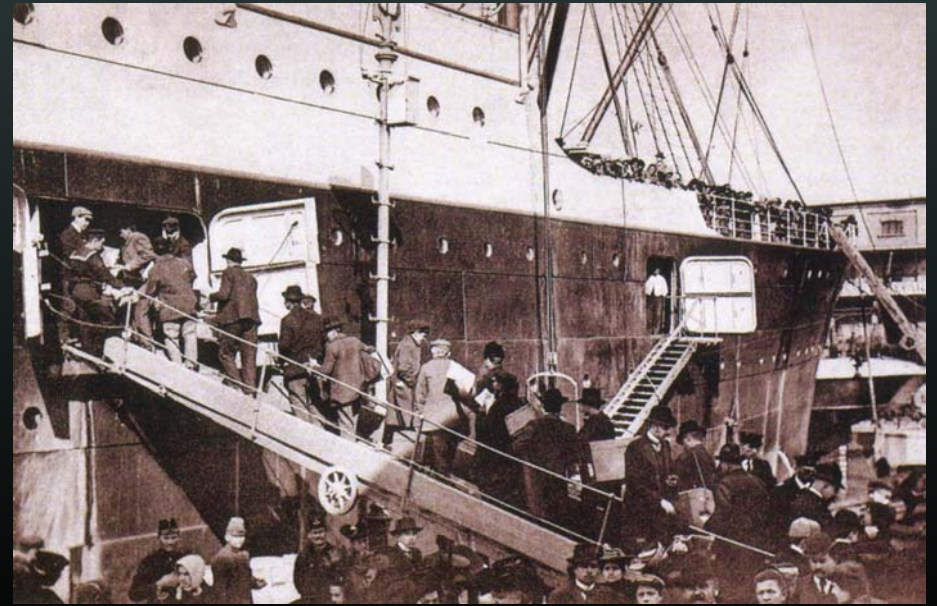
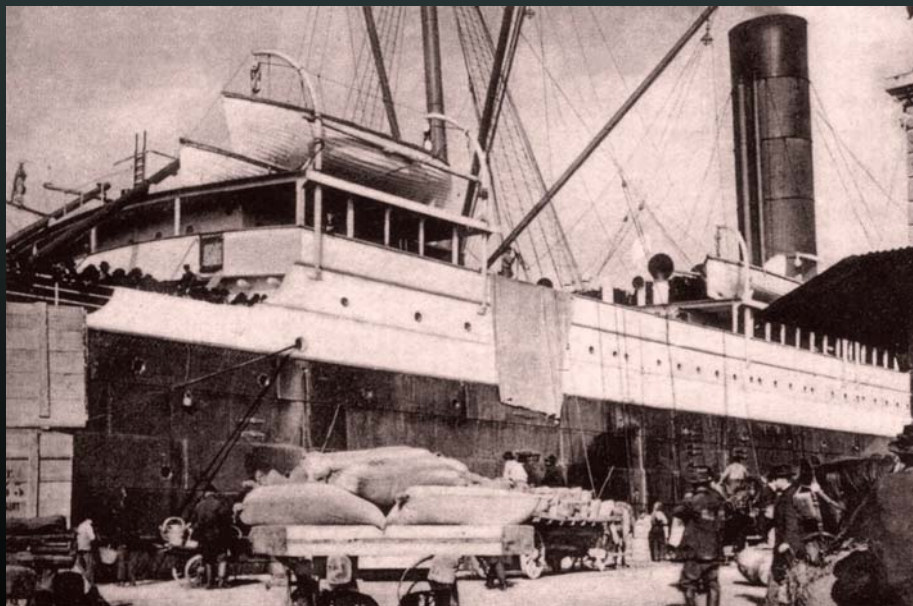
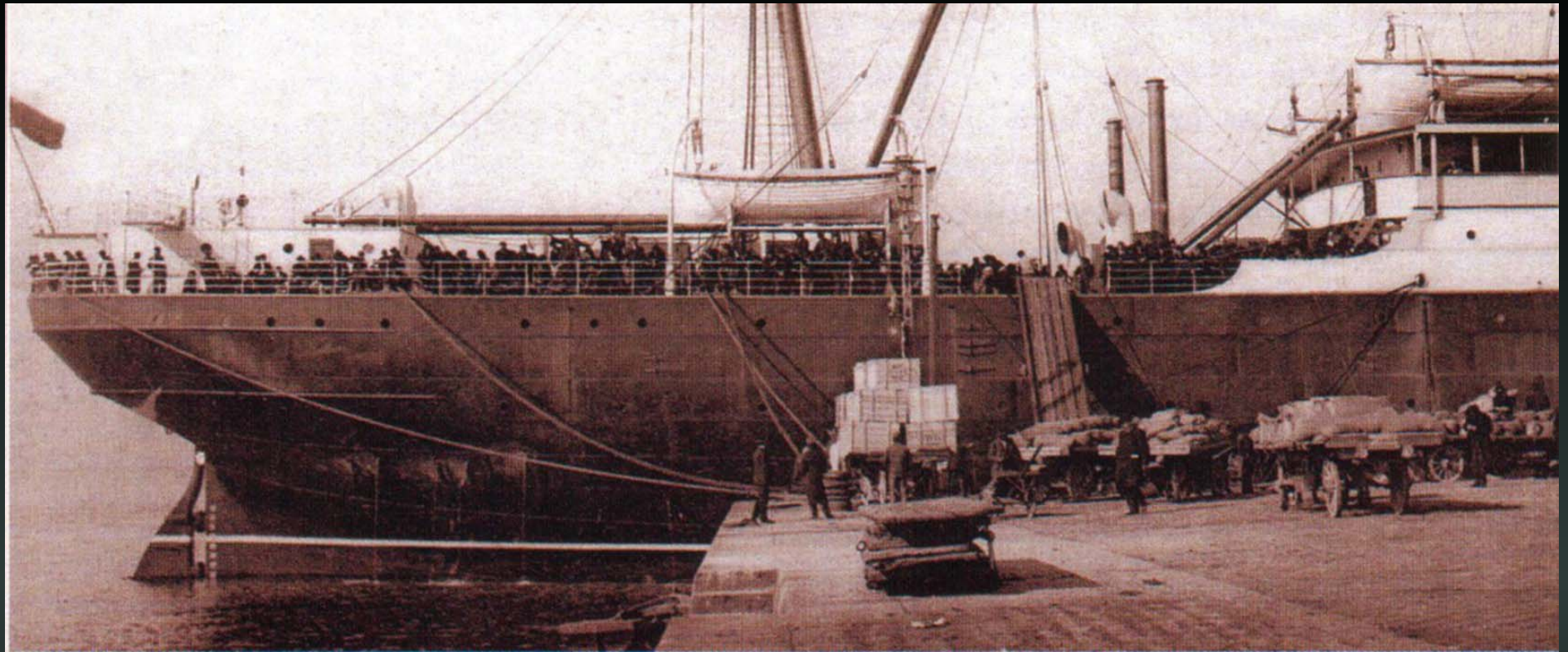
Korabeli gúnyrajz a kivándorlás társadalmi okairól

A latifundium, lekötött földbirtok, felfalja a cselédeket, napszámosokat és őstermelőket (a karikatúrán a jobb sarokban feltűnik történetünk helyszíne a „Carpathia” gőzös is). Az alacsony munkabér és a magas közterhek mellett – egyéb munkalehetőség hiányában – a családoknak nem maradt más választása, mint a kivándorlás. Az 1899-1910 közötti évtizedben összesen 1.523.249 magyar állampolgárságú személy vándorolt ki az Egyesül Államokba.

A „Carpathia” angol-magyar kivándorlóhajó

A – magyar kivándorlók által csak „Gúnár Lina”-nak becézett – Cunard Line először 1898-ban kötött ideiglenes charter-megállapodást a részben állami tulajdonú Adria Tengerhajózási Rt-vel arról, hogy közös járatot indít a magyar kivándorlók számára Fiuméből – Trieszt, Genova és Marseille érintésével – New Yorkba és vissza a hazatelepülők számára. 1903-ban a megállapodást megújították, s a Cunard kizárólagos jogot kapott a magyar kivándorlás lebonyolítására. Az üzlet nagyságát érzékelteti, hogy a társaság csak erre a célra három (!) vadonatúj óceánjáró személygőzöst rendelt. A leendő utasok megnyerése érdekében az új hajók magyaros hangzású neveket kaptak. A „Pannonia”, a „Slavonia” és az utolsónak felépült „Carpathia” testvérhajók voltak. Rendeltetésükre utal, hogy első- és másodosztályú kabinjaik szinte egyáltalán nem voltak, jórészt csak a kispénzű tömegek által még megfizethető harmadosztályú hálótermekkel készültek. Ezek szellőztetéséről ugyanakkor a mediterrán éghajlat megkövetelte újszerű megoldásokkal – elektromos ventilátorokkal – megfelelően gondoskodtak. A 13 782 tonnás hajók egyúttal az akkori világ legnagyobb egykéményes óceánjárói voltak.





FIUME

port indépendant faisant partie des pays de la Sainte Couronne Hongroise.

FIUME

a magyar szent korona országainak önálló kikötő városa.

FIUME

independent seaport forming part of the Holy Crown of Hungary.

- | | |
|---|---|
| 1. Palais du gouverneur | 11 Caserne |
| 2. Hôtel de l'Europe | 12. Hôtel de la Ville. |
| 3. Théâtre de la ville | 13. Direction royale des douanes hongroises |
| 4. Administration royale des ports | 14. Fabrique de tabac |
| 5. Palais "Adria" | 15. Gare |
| 6. Musée, bibliothèque, etc. | 16. Académie impériale et royale de marine |
| 7. Lycée royal des jeunes filles | 17. Lycée royal hongrois |
| 8. Les Capucins | 18. Hôtel de ville |
| 9. Hôtel Deak | 19. Môle Adamich |
| 10. École supérieure royale de commerce | |

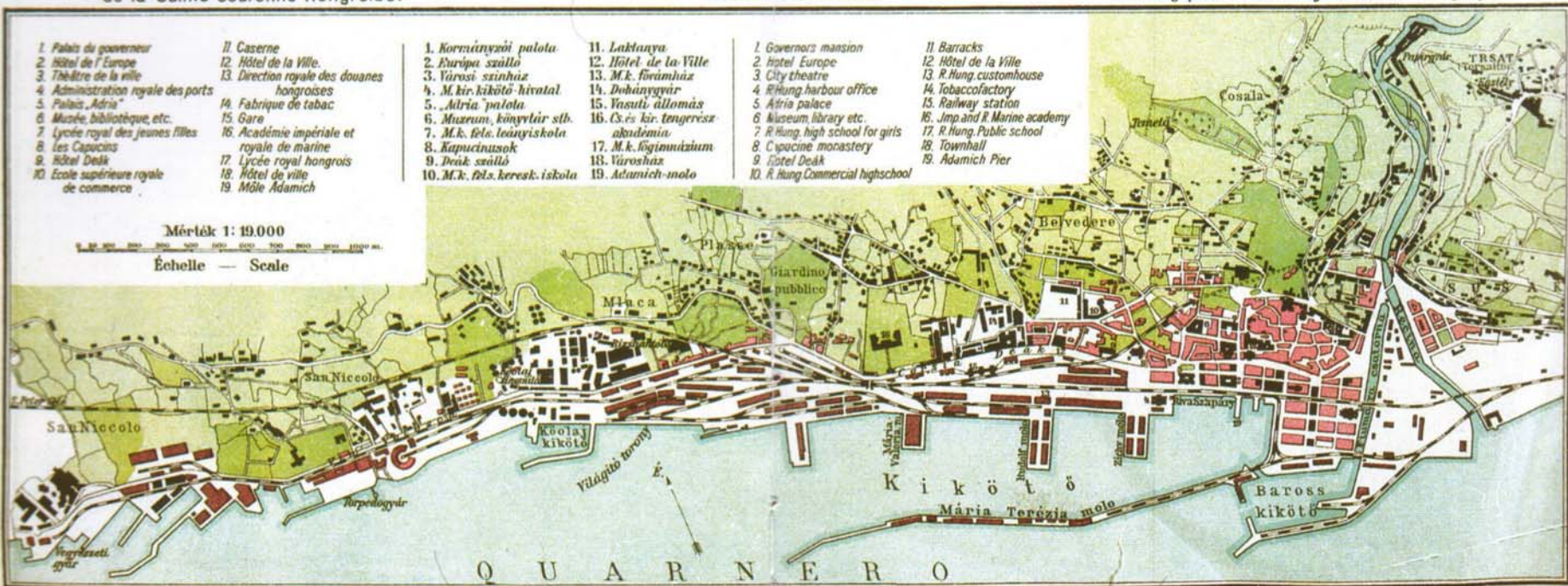
- | | |
|---------------------------|--------------------------------------|
| 1. Kormányzói palota | 11. Laktanya |
| 2. Európa szálló | 12. Hotel de la Ville |
| 3. Városi színház | 13. M.k. főruház |
| 4. M. kir. kikötő-hivatal | 14. Dohánygyár |
| 5. "Adria" palota | 15. Vasúti állomás |
| 6. Muzéum, könyvtár stb. | 16. Cs. és kir. tengerész akadémiája |
| 7. M.k. fels. leányiskola | 17. M.k. főgimnázium |
| 8. Kapucinusok | 18. Városház |
| 9. Deák szálló | 19. Adamich-molo |

- | | |
|------------------------------------|--------------------------------|
| 1. Governors mansion | 11 Barracks |
| 2. Hotel Europe | 12. Hotel de la Ville |
| 3. City theatre | 13. R. Hung. customhouse |
| 4. R. Hung. harbour office | 14. Tobaccofactory |
| 5. Adria palace | 15. Railway station |
| 6. Museum, library etc. | 16. Imp. and R. Marine academy |
| 7. R. Hung. high school for girls | 17. R. Hung. Public school |
| 8. Capucine monastery | 18. Townhall |
| 9. Hotel Deak | 19. Adamich Pier |
| 10. R. Hung. Commercial highschool | |

Mérték 1: 19.000



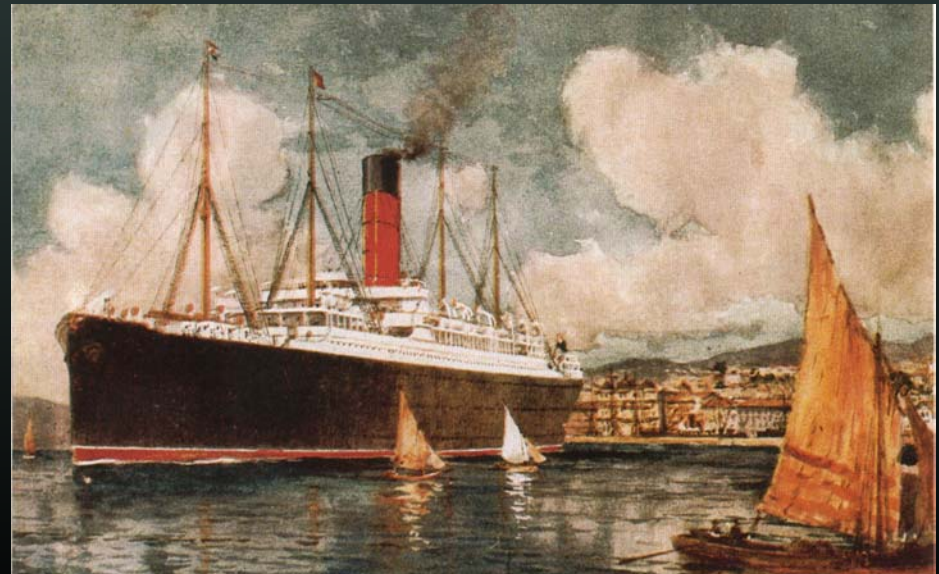
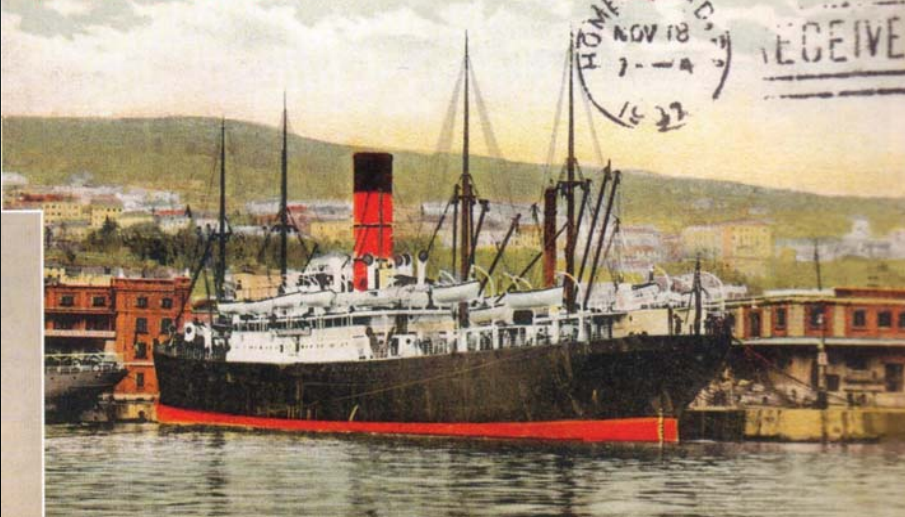
Échelle — Scale



MAGYAR FÖLDRAZSI INTÉZET RT. NYOMÁSA

Fiume

Cunard Line S. S. „Carpathia“.



Dr. Lengyel Árpád nem az egyetlen magyar volt a hajó fedélzetén. A Cunard és a kormány megállapodása alapján – a magyar érdekek biztosítására – a személyzet több tagja is magyar volt (ápolók, utaskísérők, szakácsok és a Carpathia magyar tisztje, Ráth Gusztáv). Rajtuk kívül 725 utas kelt útra a „Carpathia”-n 1912. április 11-én New Yorkból a Földközi-tenger, illetve Magyarország felé.

A hajó tervezett útvonala: Gibraltár, Genova, Nápoly, Trieszt és Fiume volt. Ezen az úton az 525 (köztük mintegy 300 magyar) visszavándorló fedélközi mellett 150 első osztályú utast is szállítottak, főleg idősebb amerikaiakat, akik napsütésre és óvilági romantikára vágytak. A hajó parancsnoka Arthur Henry Rostron kapitány volt – aki bár már huszonhét éve szolgált a tengeren – még csak két éve volt kapitány és csak három hónapja a „Carpathia” parancsnoka. Az út mindnyájuk számára derűsnek és nyugodtnak ígérkezett. Éjjel 0 óra 25 perckor azonban minden megváltozott.

Harold Thomas Cottam, a „Carpathia” egyetlen rádiótávírása rövid cigarettaszünet után visszaült a készüléke mellé és felvette a fülhallgatót, hátha hall valami érdekeset a mindaddig unalmas éjszakában. Amikor vételre kapcsolt, csak úgy özönlöttek az ideges üzenetek: 20 perccel éjfél előtt jéghegynek ütközött a világ legnagyobb óceánjárója, az elsüllyeszthetetlen „Titanic” és 0 óra 15 perc óta folyamatosan segítséget kér! Cottam azonnal válaszolt, majd továbbította a hírt az álmából felriasztott Rostron kapitánynak, aki gyors számvetést végzett. 58 tengeri mérföldnyire (107,4 km) voltak a „Titanic” megadott pozíciójától; az összes mentőhajó közül a legközelebb: azonnal visszafordította a hajót, majd hozzákezdett a mentés megszervezéséhez.

Riasztotta a pihenőidejüket töltő fűtőket, hogy a szolgálattevőkkel együtt – kettőzött erővel – táplálják a hajó kazánjait. A gépészeket pedig a fűtés és a melegvíz szolgáltatás felfüggesztésére utasította: „minden gőzt a gépeknek”!

A minden ízében remegő „Carpathia” sebessége 17 csomóra nőtt (senki sem hitte, hogy a 14,5 csomós végsebességre tervezett hajó erre is képes lehet). Az utaskísérőket megbízta a takarók, párnák, pótszékek és nyugágyak, a konyhát pedig meleg leves, kávé és tea előkészítésével. Kérésére a fedélzetmester készenlétbe helyezte a mentőcsónakokat. Végül külön stewardokat állított a folyosókra, hogy megnyugtassák a fedélzeten tébláboló utasokat és magyarázatot adjanak a hajón tapasztalható készülődésre: „A Carpathia-nak semmi baja, egy másik hajó került végveszélybe”. Ám, ahogy kiderült, hogy a „Titanic”-ról van szó, a hihetetlennek tűnő hír hallatán mindenki gyanakodni kezdett, hogy mégiscsak a „Carpathia”-t érte baj és most siet, hogy segítsenek rajta.

„Doctor a big thing Titanic is sinking!” („Doktor, az a nagy helyzet, a Titanic süllyed!”) – ébresztette Dr. Lengyel Árpádot a „Carpathia” ír származású első hajóorvosa, Dr. Frank E. McGee, miután Rostron kapitány meghagyta neki, hogy állítsa szolgálatba a magyar orvost a harmadosztályon. A hajó három osztályát szokásosan három orvos szolgálta ki: az első osztályon Dr. McGee, a másodosztályon egy olasz orvos, Dr. Vittorio Risicato, a fedélközben pedig Dr. Lengyel Árpád dolgozott. Ezt a beosztást vették alapul a „Titanic” hajótörötteinek ellátásához is. Az orvosokat a számvevőtisztek segítették, akiknek az volt a feladata, hogy a fedélzetre lépő túlélőket azonnal nyilvántartásba vegyék és az osztályuknak megfelelő elsősegélyhelyre irányítsák. Az orvosi vizsgálatok céljára a hajó ebédlőszalonjait jelölték ki; ezek voltak a legnagyobb befogadóképességű terek. Végül – azután, hogy az orvosok előkészítették a műszereiket, minden erősítő- és élénkítő orvosságukat – nem maradt más hátra, mint várni, hogy a „Carpathia” a „Titanic” közelébe érjen. Hajnali 2 óra 45-kor feltűnt az első jéghegy, utána még egy, majd egy harmadik. Rostron azonban mit sem csökkentett a „Carpathia” sebességén: aggódott, hogy későn érkezik. 3.35-kor a „Carpathia” a „Titanic” által megadott helyre ért, a gigászi óceánjáró azonban nem volt sehol.

NEW YORK - MEDITERRANEAN - TRIESTE - FIUME SERVICE

PROPOSED SAILINGS 1912-1913. SUBJECT TO CHANGE WITHOUT NOTICE.

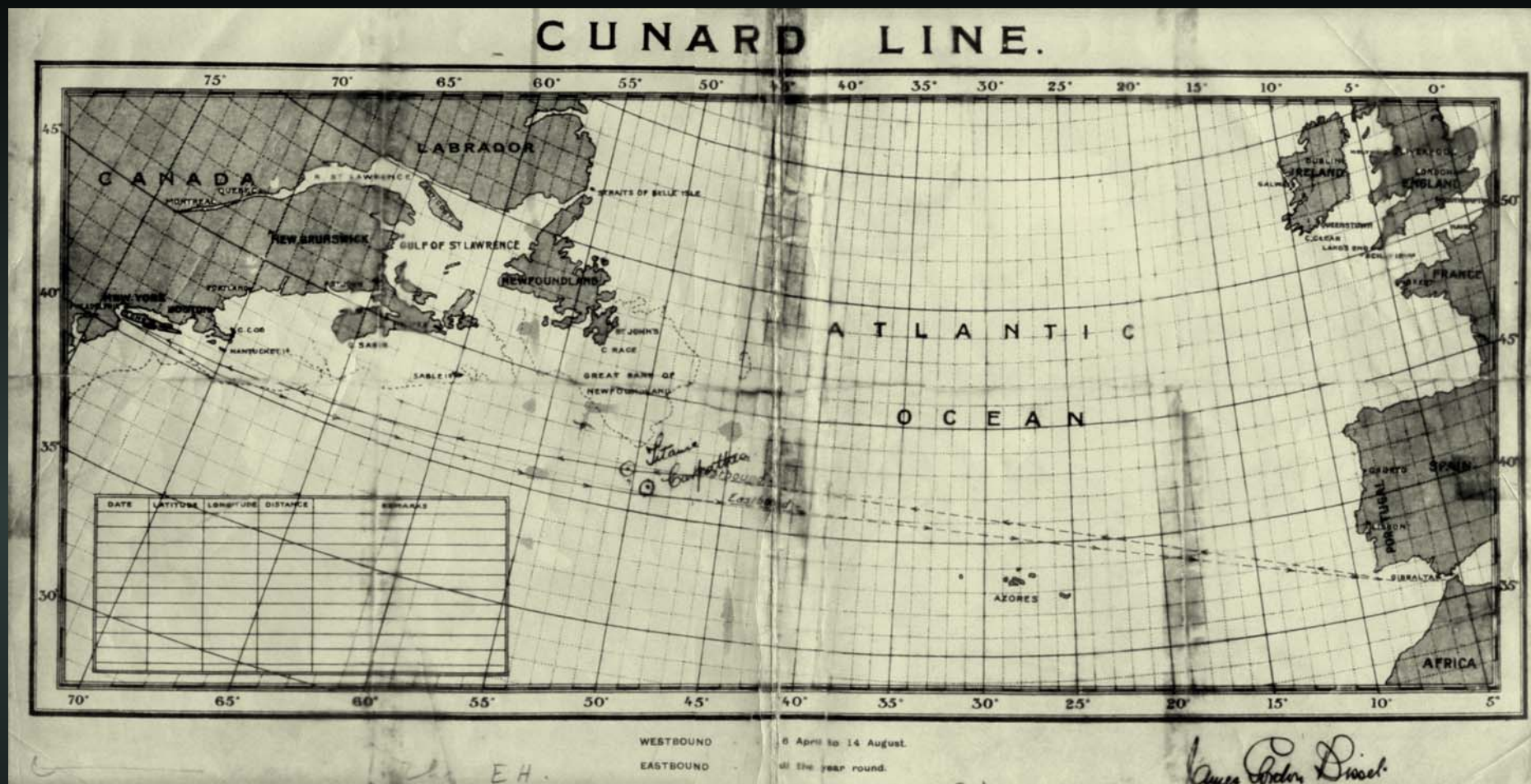
Due Dates of Arrival and Departure. Passengers embark from Piers 53, 54 and 56 North River, foot of West 14th Street, New York.

STEAMSHIP	FROM NEW YORK	MADEIRA	GIBRAL-TAR	ALGIERS	● Monaco Monte Carlo	GENOA	NAPLES	ALEXAN-DRIA	TRIESTE	FIUME	MESSINA	PALERMO	NAPLES	GIBRAL-TAR	DUE NEW YORK
		Due & Dep.	Due & Dep.	Due & Dep.	Due & Dep.	Due & Dep.	Due & Dep.	Due & Dep.	Due & Dep.	Due & Dep.	Due & Dep.	Due & Dep.	Due & Dep.	Due & Dep.	
	noon														
PANNONIA	Mar. 28	Apr. 5	Apr. 7			Apr. 10	Apr. 11			Apr. 6	Apr. 8	Apr. 9	Apr. 10	Apr. 13	Apr. 24
IVERNIA	Apr. 11	Apr. 11	Apr. 21			Apr. 24	Apr. 25		Apr. 14/16	Apr. 17/20	Apr. 22	Apr. 23	Apr. 24	Apr. 27	May 7
CARPATHIA	Apr. 11	Apr. 11	Apr. 21			Apr. 24	Apr. 25		Apr. 28/30	May 1/4	May 6	May 7	May 8	May 11	May 21
SAXONIA	Apr. 25	May 3	May 5			May 8	May 9		May 12/14	May 15/18	May 20	May 21	May 22	May 25	June 4
PANNONIA	May 2	May 3	May 13			May 13	May 16		May 19/21	May 22/25	May 27	May 28	May 29	May 29	June 1
IVERNIA	May 16	May 24	May 26			May 29	May 30		June 2/4	June 5/8	June 10	June 11	June 12	June 15	June 25
CARPATHIA	May 30	June 9	June 9			June 12	June 13		June 16/18	June 19/22	June 24	June 25	June 26	June 29	July 9
SAXONIA	June 12	June 20	June 22			June 25	June 26		June 2/4	June 5/8	June 10	June 11	June 12	June 15	June 25
PANNONIA	June 20	July 1	July 1			July 1	July 4		June 24	June 27	July 1	July 2	July 3	July 6	July 29
IVERNIA	July 3	July 11	July 13			July 16	July 17		July 7/9	July 10/13	July 15	July 16	July 17	July 20	July 31
CARPATHIA	July 18	July 28	July 28			July 31	Aug. 1		July 20/23	July 24/27	July 29	July 30	July 31	Aug. 3	Aug. 13
SAXONIA	Aug. 1	Aug. 9	Aug. 11			Aug. 14	Aug. 15		Aug. 4/6	Aug. 7/10	Aug. 12	Aug. 13	Aug. 14	Aug. 17	Aug. 27
PANNONIA	Aug. 8	Aug. 9	Aug. 19			Aug. 25/27	Aug. 28		Aug. 18/20	Aug. 21/24	Aug. 26	Aug. 27	Aug. 28 ^d	Sept. 1	Sept. 11
IVERNIA	Aug. 22	Aug. 30	Sept. 1			Sept. 4	Sept. 5		Aug. 25/27	Aug. 28/31	Sept. 2	Sept. 3	Sept. 4 ^d	Sept. 8	Sept. 19
CARPATHIA	Sept. 5	Sept. 15	Sept. 15			Sept. 18	Sept. 19		Sept. 8/10	Sept. 11/14	Sept. 16	Sept. 17	Sept. 18 ^d	Sept. 22	Oct. 2
SAXONIA	Sept. 19	Sept. 27	Sept. 29			Oct. 2	Oct. 3		Sept. 22/24	Sept. 25/28	Sept. 30	Sept. 30	Oct. 1	Oct. 5	Oct. 15
IVERNIA	Oct. 17	Oct. 25	Oct. 27			Oct. 30	Oct. 31		Oct. 6/8	Oct. 9/12	Oct. 14	Oct. 15	Oct. 16	Oct. 19	Oct. 29
CARPATHIA	Oct. 24	Nov. 3	Nov. 3			Nov. 6	Nov. 7		Nov. 3/6	Nov. 7/9	Nov. 11	Nov. 12	Nov. 13	Nov. 16	Nov. 26
LACONIA	Nov. 9	Nov. 17/18	Nov. 20			Nov. 24	Nov. 24		Nov. 10/13	Nov. 14/16	Nov. 18	Nov. 19	Nov. 20	Nov. 23	Dec. 3
PANNONIA	Nov. 16	Nov. 27	Nov. 27			Nov. 30	Nov. 30		Nov. 28/30	Dec. 2	Dec. 3	Dec. 4	Dec. 5	Dec. 7	Dec. 16
FRANCONIA	Nov. 28	Dec. 6/7	Dec. 9			Dec. 12	Dec. 13		Dec. 3/5	Dec. 6/9	Dec. 11	Dec. 12	Dec. 13	Dec. 16	Dec. 27
ULTONIA	Dec. 7	Dec. 9	Dec. 9			Dec. 12	Dec. 21		Dec. 16/21	Dec. 23	Dec. 24	Dec. 24	Dec. 25	Dec. 28	Jan. 6
	1913								Dr 24/Jy 2	Jan. 3/6	Jan. 8	Jan. 9	Jan. 10	Jan. 13	Jan. 24
LACONIA	JAN. 4	Jan. 12/13	Jan. 15	Jan. 17	Jan. 20	Jan. 21	Jan. 21	Jan. 24		Jan. 29	Jan. 31	Feb. 1	Feb. 2	Feb. 5	Feb. 13
PANNONIA	JAN. 11	Jan. 22	Jan. 22			Jan. 25	Jan. 25			Jan. 29	Jan. 31	Feb. 1	Feb. 2	Feb. 5	Feb. 13
FRANCONIA	JAN. 18	Jan. 26/27	Jan. 29	Jan. 31	Feb. 3	Feb. 4	Feb. 4	Feb. 7	Jy 28/Fy 1	Feb. 5	Feb. 7	Feb. 8	Feb. 9	Feb. 12	Feb. 23
CARONIA	JAN. 30	Feb. 6/7	Feb. 9	Feb. 11	Feb. 14	Feb. 15	Feb. 15	Feb. 18		Feb. 12	Feb. 14	Feb. 15	Feb. 16	Feb. 19	Feb. 28
ULTONIA	Feb. 12	Feb. 9	Feb. 11	Feb. 14	Feb. 17	Feb. 18	Feb. 18	Feb. 21		Feb. 24	Feb. 26	Feb. 27	Feb. 28	Mar. 3	Mar. 12
LACONIA	Feb. 22	Mar. 2/3	Mar. 5	Mar. 7	Mar. 10	Mar. 11	Mar. 11	Mar. 14	Mar. 1/4	Mar. 5/8	Mar. 10	Mar. 11	Mar. 12	Mar. 15	Mar. 26
IVERNIA	Mar. 1	Mar. 12	Mar. 12			Mar. 15	Mar. 15			Mar. 15	Mar. 17	Mar. 18	Mar. 19	Mar. 22	Apr. 1
PANNONIA	Mar. 15	Mar. 22/23	Mar. 25	Mar. 27	Mar. 30	Mar. 31	Mar. 31	Apr. 3		Mar. 15	Mar. 17	Mar. 18	Mar. 19	Mar. 22	Apr. 11
CARONIA	Mar. 15	Mar. 22/23	Mar. 25	Mar. 27	Mar. 30	Mar. 31	Mar. 31	Apr. 3	Mar. 18/20	Mar. 21/24	Mar. 26	Mar. 27	Mar. 28	Mar. 31	Apr. 11
SAXONIA	Mar. 28	Apr. 7	Apr. 7			Apr. 10	Apr. 11			Mar. 15	Mar. 17	Mar. 18	Mar. 19	Mar. 22	Apr. 1
CARPATHIA	Apr. 5	Apr. 13	Apr. 15			Apr. 18	Apr. 19		Apr. 14	Apr. 15	Apr. 17	Apr. 18	Apr. 19	Apr. 22	May 2
ULTONIA	Apr. 12	May 4	May 6			May 9	May 10		Apr. 22/24	Apr. 25/28	Apr. 30	May 1	May 2	May 5	May 15
SAXONIA	Apr. 26	May 4	May 6			May 9	May 10		Apr. 29/May 3	May 4/7	May 9	May 10	May 11	May 14	May 25
PANNONIA									May 13/14	May 15/17	May 19	May 20	May 21	May 24	June 3
										May 27	May 29	May 30	May 31	June 3	June 14

● Weather, etc. permitting—if call at Monaco (Monte Carlo) is not made Genoa will be substituted. a Proceeds to Liverpool. d Calls at Almeria.

SPECIAL CRUISES TO RIVIERA, ITALY, EGYPT AND THE ADRIATIC

STEAMERS AND DATES AS INDICATED IN HEAVY TYPE.



A Carpathia aktuális menetrendje (a túldalol) és a Titanic útvonala (fent).

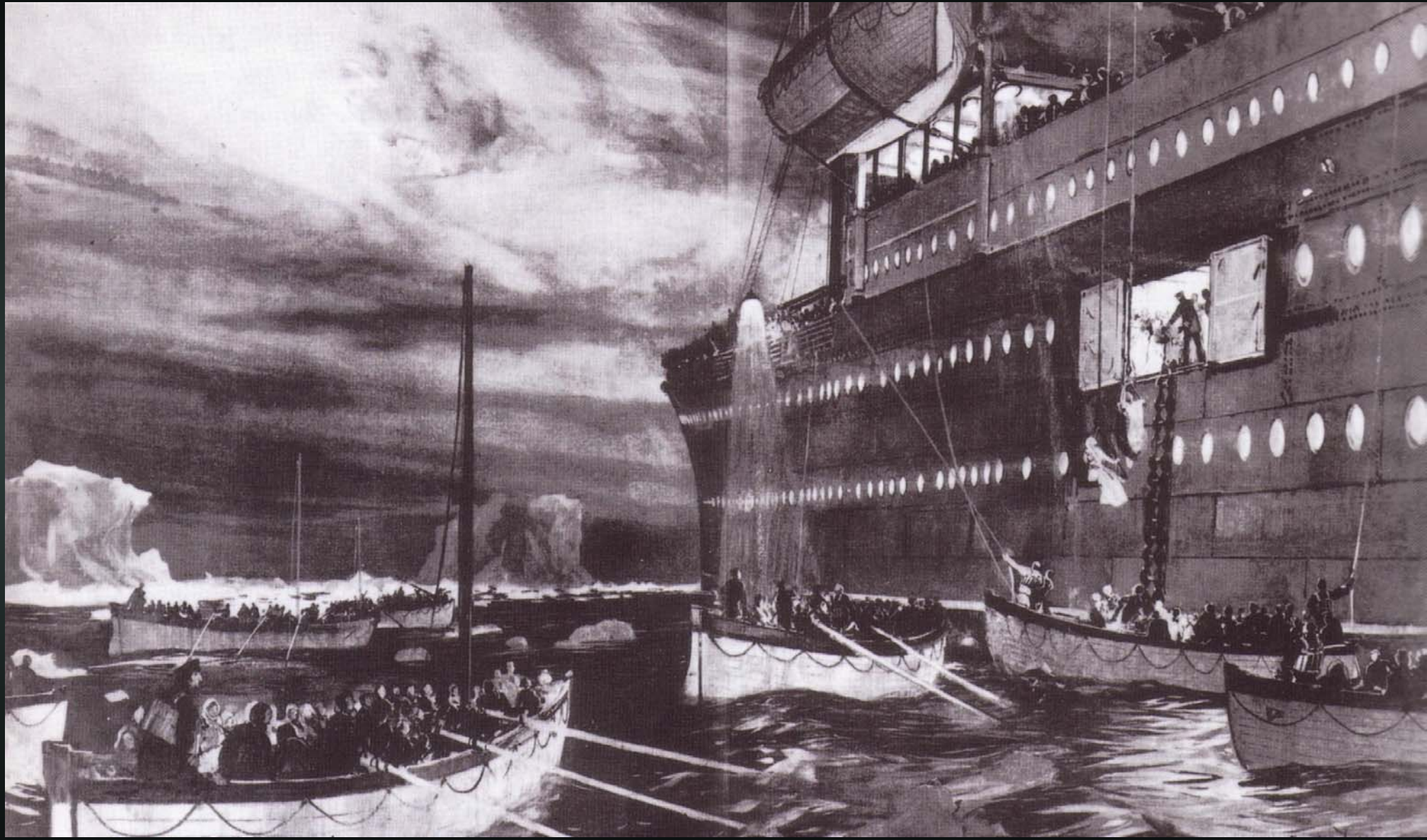
A fenti térkép érdekessége, hogy a Dr. Lengyel Árpád tulajdonában álló lapra James Gordon Bisset, a Carpathia első tisztje rajzolta be a bajba jutott és a mentőhajó pozícióját és útvonalát.

Rostron kétségbeesetten fellövetett egy jelzőrakétát... ezernyi apró fellobbanó fénypont válaszolt: a „Titanic” 6 kilométeres körben szétszóródott mentőcsónakjaiban a túlélők minden éghetőt lángra lobbantottak, ami a kezük ügyébe került, hogy az óceánjárón észrevegyék őket. Az első túlélő 4.10-kor lépett a fedélzetre, az utolsó 8.30-kor. Az orvosokra szörnyű feladat várt. A „Carpathia” rendesen két, egyenként 16 ágyas kórteremmel és egy fertőzőbeteg kórházzal rendelkezett. Mivel az utóbbi éppen üres volt, a „Carpathia” betegeit oda költöztették át, a két kórterembe pedig a „Titanic” sebesült túlélői kerültek, összesen negyvenketten. Sok volt a zúzódás és a törés, de a hiányos öltözékben menekülők közül is sokan átfagytak, néhány ember pedig egyenesen a jeges vízből küzdötte fel magát a mentőcsónakokba. A két kórterem egy-kettőre megtelt, néhány ágyon ketten aludtak.

Végre biztonságban

Rostron kapitány úgy döntött, hogy a „Titanic” túlélőit a „Carpathia” legalacsonyabban nyíló oldalajtóin keresztül veszik fel, hogy a kimerült embereknek a lehető legkevesebbet kelljen felfelé mászniuk. Így mindenki először a fedélközbe jutott, ahol Lengyel Árpád volt az ügyeletes orvos. A jégvilágban veszteglő „Carpathia”-n az első túlélőtől tudták meg, hogy elkéstek: a „Titanic” 2.20-kor elsüllyedt. Az utolsó csónak érkezése után Rostron túlélőket keresve még egyszer körbejárta a helyszínt, majd egy rögtönzött istentiszteletet követően 8.50-kor elindult vissza, New York felé.

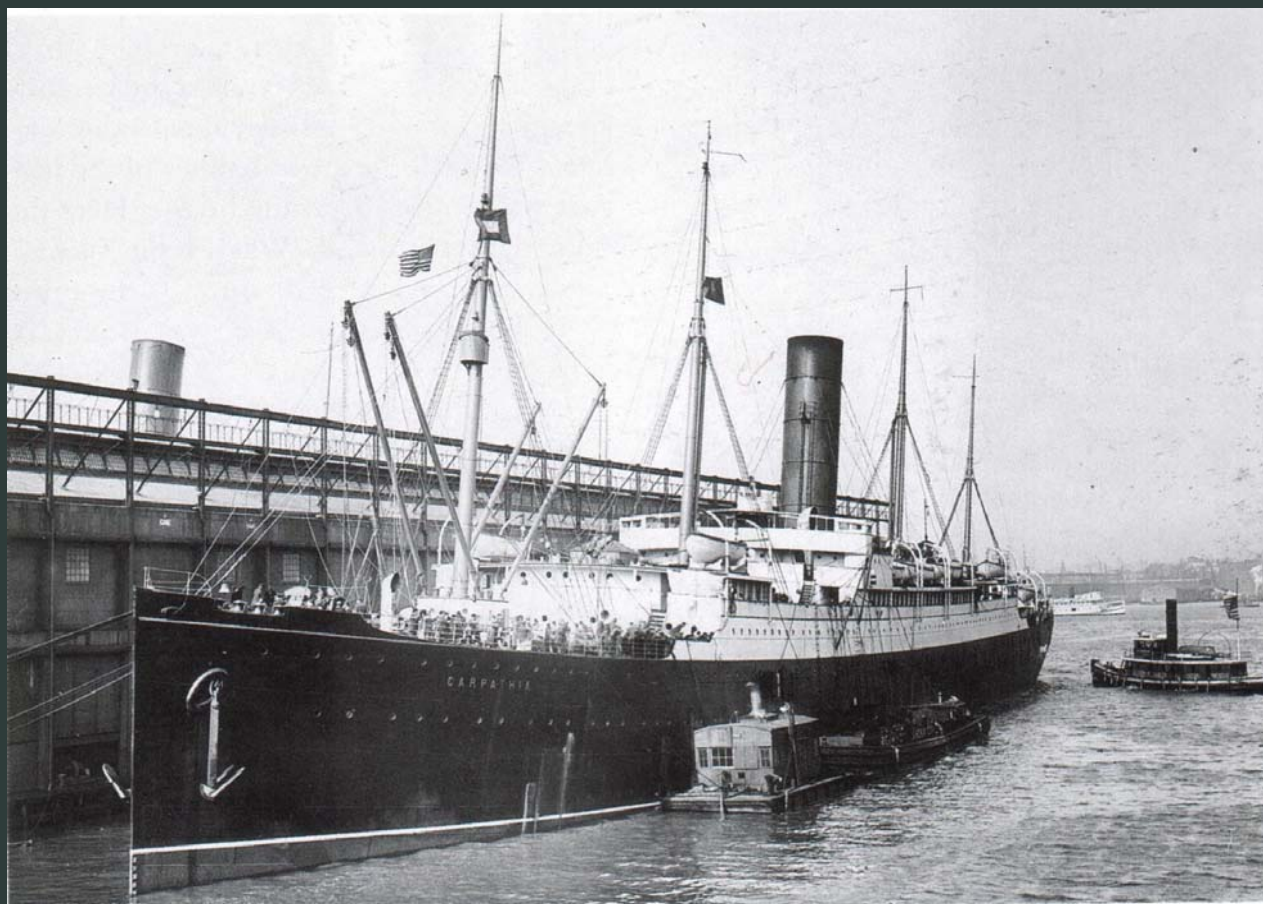
712 ember menekült meg a „Titanic”-ről. Ők most ott tolongtak a háromszor kisebb „Carpathia” fedélzetén: embertelen volt a zsúfoltság, ugyanakkor kísérteties a csönd. A mentőhajó utasai minden lehetséges módon igyekeztek segíteni – ki ruhát, ki tartalék fogkefét ásott elő a csomagjából – néha mégis kisebb izgalom támadt. Néhány későn ébredő első osztályú utas, amikor meglátta az ismeretlen ágról szakadtakat, felháborodva igyekezett megtudni, hogy miért engedtek fel közéjük annyi harmadosztályú utast. Nagy volt a meglepetésük, amikor a stewardok közölték velük, hogy azok bizony még náluk is jobb módú menekültek.





Az utolsó mentőcsónak is megérkezik
(Ken Marshall festménye)

A harmadosztályon is nagy volt a nyüzsgés. „Alig győztük a sok munkát és vigasztalást” – emlékezett a magyar orvos. A vizsgálóvá alakított fedélközi ebédlőben például egy olasz asszony kereste sírva a gyermekeit. Hisztérikus ordításából az egyik olasz pincérnek egyetlen szót sikerült kihámozni: Bambini! Az egyik gyerek hamarosan előkerült, de az asszony zokogva tartotta fel két ujját: kettő volt! Végre megkerült a másik is – a teakonyhában melengették, a sütő mellett. A nászutasoknak volt a legnehezebb. Nyolc frissen egybekelt pár döntött úgy, hogy a „Titanic” fedélzeten ünneplik



A „Carpathia” horgonyt vet New York-ban

közös életük egyik legnagyobb eseményét. Két pár élte túl. Az elgyötört túlélők szenvedése Dr. Lengyel Árpád örök emléke maradt – az egyik szerencsétlen fiatalasszony benne vélte felismerni elveszett férjét.

A három napos út alatt a kapitány és a tisztek kivétel nélkül valamennyien a túlélők rendelkezésére bocsátották saját kabinjaikat, a legénység tagjai közül pedig ki-ki a „Titanic”-on szolgált „kollégájának” adta át a maga fekhelyét. A férfi utasok egy része is előzékenyen viselkedett. Dr. Lengyel Árpád kabinját négy nő foglalta el, akik naponta fél órát adtak a doktor-nak arra, hogy rendbe hozza magát.

1912. április 18-án este 21.35-kor a „Carpathia” végre megérkezett New Yorkba. Leeresztették a „Titanic” mentőcsónakjait – amelyeket reggelre teljesen kifosztottak a szuvenírvadászok – végül partra szálltak a túlélők is, akiket azonnal megostromolt a hírekre éhes metropolisz riporterhadserege. Miután őket kifaggatták, a mentőhajó legénysége következt: megszületett a „Carpathia” legendája.

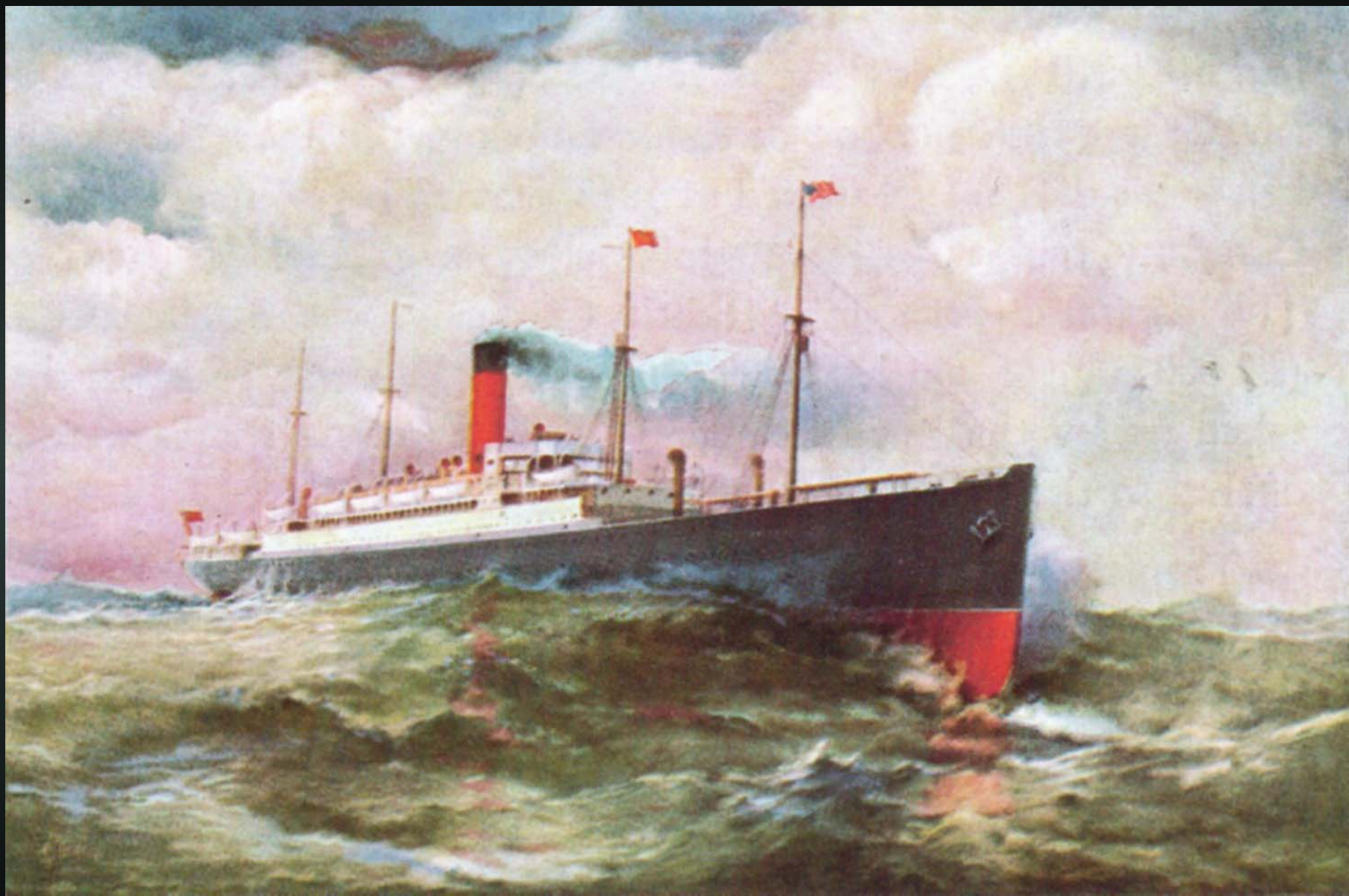
A „Carpathia” valóban rendkívüli teljesítményt ért el. A jeges atlanti éjszakában a „Titanic” túlélőinek megmentéséért folytatott életveszélyes száguldás már önmagában tiszteletet parancsolt, a New Yorkba vezető út azonban további megpróbáltatásokat tartogatott: a 712 túlélő súlytöbblete, a leereszkedő sűrű köd és a feltámadó vihar komolyan igénybe vette a „Carpathia” állóképességét. Egy alkalommal annyira megdőlt a hajó, hogy az utasokat át kellett vezényelni az ellenkező oldalra, hogy helyrebillentsék.

Az átélt élmények hatása alatt – és látva a „Titanic” túlélőinek megpróbáltatásait – a hajón utazó magyarok közül 10 család úgy döntött, hogy mégsem vállalkozik az óceáni átkelésre. Ők New Yorkban kiszálltak.

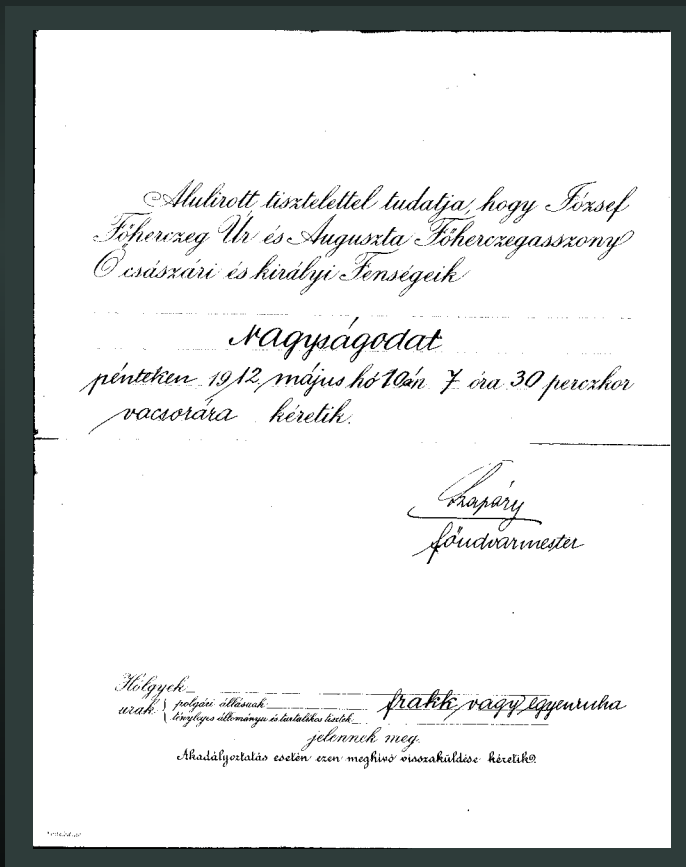
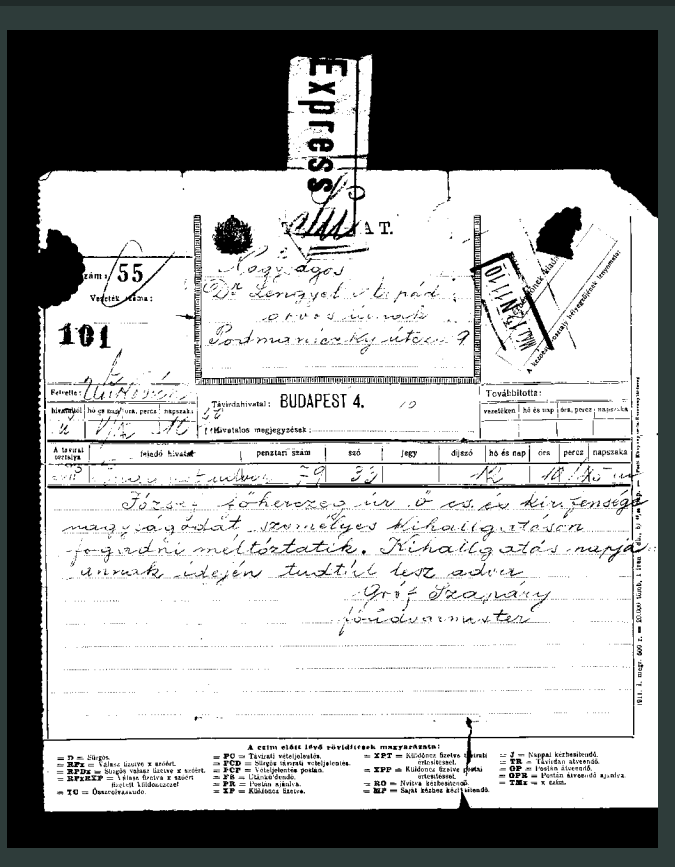


A „Carpathia” hős tisztjei

Tisztjei körében középben ül Arthur H. Rostron kapitány. A hátsó sorban, jobbról a második Dr. Lengyel Árpád (az ötödik Ráth Gusztáv).



Egyáltalán nem meglepő tehát, hogy a példátlan mentésben részt vevő hajót és legénységét mindenütt megkülönböztetett tisztelettel fogadták. Nem volt ez másképp Magyarországon sem, ahová – a rendkívüli kitérő miatti késéssel – csak 1912. május 7-én érkezett meg a „Carpathia”. Május 10-én viszont már Budapesten fogadták a tisztikart. József főherceg és Lukács László miniszterelnök állami kitüntetést adományozott Rostron kapitánynak, a személyzet tagjait pedig barátságos labdarúgó mérkőzésre hívta ki a Magyar Testgyakorlók Köre (MTK). A bevételt a „Titanic” károsultjainak megsegítésére ajánlották fel. A végeredmény: MTK-„Carpathia” 3:2.



Tolnai Világlapja

SZÉPIRODALMI KÉPES HETILAP

Előfizetési ára: Az összes mellékletekkel együtt negyed évre 3 kor., fél évre 6 kor. • Szerk. és kiadóhivatal: Budapest, Dohány-u. 16. • Telefon: kiadóhivatal 15-17, szerkesztőség 45-36.
A Tolnai Világlapjában megjelent cikkek és képek utányomása tilos.

XII. évfolyam.

Budapest, 1912 április 28.

18. szám.

A hét eseményeiből

A Tolnai Világlapja ajándéka.

Tolnai Világtörténelmek VIII. kötete megjelent. Lapunk minden rendes előfizetője és olvasója félszázévként egy-egy kötetet tarthat logot, és pedig 1 koronára 90 fillért kérünk ezen díszműrt, a mi az előfizetéssel együtt küldhető az a Tolnai Világlapja kiadóhivatalához, Budapest, VII., Dohány-utca 16-18. Mint rendkívül nagy eseményt említhük még meg, hogy a Tolnai Világlapunk, a mely 25 hatalmas kötet lesz, már nyomdában van s még ez év, vagyis



A White Star (fehér csillag) angol-belga hajótársaság Titanic nevű óriási hajója, a melyet amerikai utas közben párját ritkító katasztrófa ért. A Titanic ugyanis, a mely a világ legnagyobbat személyszállító hajója, az amerikai vizeken hajnalban teljes sebességgel beütközött egy óriási jéghegybe. Deánra annak, hogy a mentőcsónakokat gyorsan kibocsátották és a drótküli táviróval mindenfelől segítséget kértek, csak közel 800 ember — jócsint asszony és gyermek — menekült meg, míg körülbelül 1600 ember, azok között Astar, Wiedener, Guggenheim, Reedling milliomosok, Stead William, az ismert amerikai békepostoló a hullámsírok között lelék halálukat. Óriási értékű kincsek, szállítmányok is pusztultak el. A hajó két óra alatt elsüllyedt a tengerbe.

1912 december végére van tervezve az első kötet megjelenése. Ennek a 25 kötetből álló remekműnek bolti ára 500 korona, de lapunk előfizetői, mint ritka kedvezményt, kötetenként 3 koronáért kapják majd meg díszkötésbe kötve.

A Titanic hajó pusztulása.

A világtörténelemben még eddig páratlanul álló hajókatasztrófa történt az amerikai vizeken. Vasárnapról hétfőre hajnalban a White Star Line angol-belga hajótársaság hajója, a Titanic, a mely a világ legnagyobb személyszállító óceánjáró gőzösé volt, az amerikai vizeken teljes sebességgel haladva, beleütközött egy óriási jéghegybe. A Titanic hajón kétezerszázan voltak a személyzettel együtt, de bár-



A tengerbe vezetett Titanic hajó egyik elő osztályú külön társalgóterme, mely bámulatos pazar fényvel, kényelemmel volt berendezve. Itt tartózkodtak Astar, Wiedener, Guggenheim milliomosok, a kik a legutolsó hírek szerint szintén a tengerben költék halálukat. A társalgó kávézóig azok számára készült, a kik a használatért megegyezően igen magas díjat fizethettek. Ezek természetesen a milliomosok voltak.



A Titanic hajó elkülönített hálszobája. Egy tekintet erre a képre, meggyőz arról, hogy micsoda menő kényelem várakozott azokra a dugaszdag utasokra, a kik ide tértek pihenőre. Sajnos, hogy már az első amerikai utas mindazok, a kik itt laktak, nyomorultul elveztek a tenger hulláma között.



Astar, amerikai ezredes és ismert milliomos, a ki a Titanic elsüllyedése alkalmával szintén elpusztult. Astar negyvennyolcos éves volt. Három év előtt elvált a feleségétől, a ki még egy millárdost is gondokba ejtő pazarlást vitt végbe. A múlt évben ismerkedett meg Forre Magdolnával, egy bájos tizenhét éves lánygyal, akit nőül is vett. Képlekén Astart és feleségét, most már örvényt mutatják be. Astar holttestét a Titanic romjai közelében kerestette özevgye, de lapunk zártáig még nem találták meg.

mennyire igyekeztek a tengerészek elkövetni mindent, hogy megmentek, de dacára annak, hogy a hajó Marconi-távírójával mindenfelé jeleztek a katasztróft segélynyújtás céljából, mégis, a mire a segítségük megérkezett, már csak mintegy 800 embert — jó részt asszonyt és gyermeket — tudtak megmenteni, ellenben mintegy másfélszen a hullámsírok lelék halálukat. Az óriási hajó két óra alatt menthetetlenül elsüllyedt és elpusztult a rengeteg szállítmány, sok kincs, érték stb., a minek értékét ma nem is lehet megállapítani. A katasztrófa részletei még ismeretlenek, de annyi bizonyos, hogy annyi borzalmassággal volt tele a katasztrófa, a minőre eghamar pódát alig tudunk. A Titanic most indult el Southamptonból első útjára. Hogy vajon ki lehetett volna kerülni a veszedelmet? a felől eltérők a vélemények. Némelyek azt állítják, hogy a katasztrófát az idézte elő, hogy a hajót hibetelen fokozott sebességgel igyekezett a kapitány Európából átvinni Amerikába, már pedig akkora sebességgel, különösen olyankor és olyan vizeken, a mikor és a hol veszedelem fenyegetheti, főként pedig éjjel és a hajnali órákban tilos haladni. Bárhogyan álljon is a dolog, az nem változtat a retentő valóságban, hogy alig két óra alatt másfélszen több ember — köztük Astar, Wiedener, Guggenheim stb. milliomosok — pusztult nyomorultul el. A Titanic minden elképzelhető kényelemmel fel volt szerelve. Óriási méreteiről fogalmat alkothatunk, ha közöljük, hogy a hajó 269 méter hosszú, 28 méter széles volt, súlya 60 ezer tonna, a gépei pedig 26 ezer lóerőre, a hajó gyorsasága óránkint 21 tengeri mérföld. Voltak a hajón táncstermek, uszodák, kertek, saját zenekar, pazar kabinok.



Smith kapitány (X), a ki az elsüllyedt Titanic nevű hajót vezette. A kapitány kiváló tengerésztant volt. Nagy utakat tett meg, jól ismerte az óceáni utirányokat és éppen megbízhatóságánál fogva őt szemelték ki arra, hogy a Titanicot első útjában vezesse és a gyorsasággal rekordot teremtsen. A mint utóbb kiderült, huszonegyezer korona külön jutalmat biztosított részére a hajótársaság, ha négy és fél nap alatt átvinné a hajót Amerikába. Smith vállalkozott és valóságos gyorsvonalat sebességgel kálauzta a hajót. Ez lett azonban a hajóval együtt annyi ember veszté, mert önkényes atól, hogy kora hajnalban, ködben történt a jéghegygyal való ütközés, ekkora sebesség mellett egyébként sem kerülte volna el a hajó a sorást. Képlekén Smithel együtt három hajótestet is bemutatunk.

Korabeli hazai sajtó a „Titanic” tragédiájáról

Az első képekkel illusztrált híradás április 28-án jelent meg a katasztrófáról.

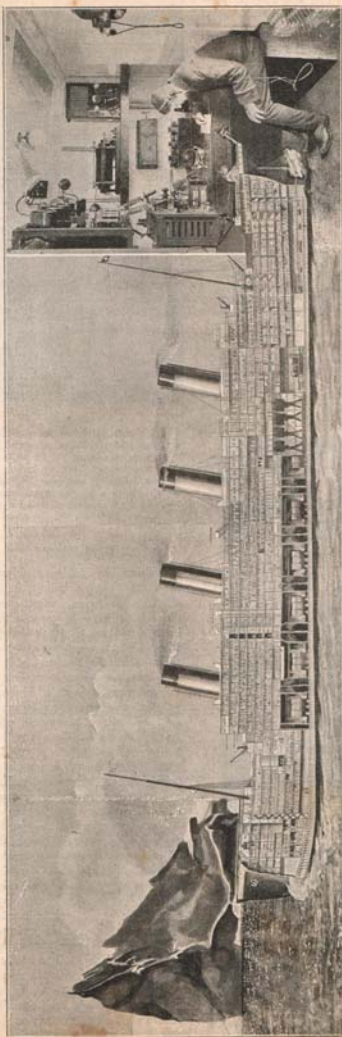
A Titanic pusztulása.

A Kárpátia hajó megérkezett Newyorkba, a hol partraszállította azokat, a kik elkerülték halálukat, a mely a Titanic hajó pusztulása alkalmával fenyegette őket. Toll nem képes leírni azokat a részleteket, a melyeket a megmenekültek a szerencsétlenség borzalmairól beszéltek el. A szomorú tény az, hogy alig menekültek meg hétszázán, míg másfél ezernél többen merültek el a tenger hullámaiban. Smith kapitány, a melykor a hajó annyira süllyedt, hogy a menekülés ki volt zárva, agyonlőtte magát. Az emberek egymáson gyalogolt keresztül, az életőstörtén rettentően dolgozott, de viszont megható volt, a mint a férfiak ezázi előrebecsülták az asszonyokat és gyermekeket, hogy soha többé viszont ne lássák.



Marconi, a drót nélküli táviratosa zseniális feltalálója. Az ő találmánya már ismételt esetekben sok száz ember életét mentette meg hajószerecsétségek alkalmával. A Titanic menekültjei is Marconi találmányának köszönhetik életüket.

Ott lelte halálát Stead Vilmos, a 82 éves amerikai békepostol is, Butt kapitány, Taft megbizottja stb. A hajó Marconi távirótiszte híven teljesítette kötelességét, a táviratozára kapott parancsoknak eleget tett, kiderült azonban, hogy kezdetben — bár nyilvánvaló volt a veszedelem — hazug táviratokat küldött Smith kapitány és Lemay, a társaság igazgatója, a ki ellen a kihallgatott menekültek nagyon terhelen valottak és a kiről kiderült, hogy a társaság anyagi érdekeiért képes volt könnyű lélekkel az utasok életével játszani. Megállapították, hogy a hajón kevés volt a mentőosónak és tömeges szerencsétlenség esetére ki volt zárva, hogy mindenki megmenekülhessen. Annyi kétségtelen, hogy a Marconi-féle drótnélküli táviratozás mentette meg azoknak az életét, a kik grísi küzdelmek árán feljuthattak a Kárpáthiára. Ha a zseniális fiatal olasz fizikus találmányával nem lett volna felzárva a hajó, az esetben senki sem kerülte volna el a halálát.



A Titanic hajó pusztulása. Hogy olvasóinknak helyi fogalmuk lehessen a világ leghatárolhatatlan szerencsétlenségéről, kiemeltünk a Titanic hajó pusztulásának részleteit. A hajó elsüllyedt az óceán mélyére, a melykor a kapitány, Smith, agyonlőtte magát. Az emberek egymáson gyalogolt keresztül, az életőstörtén rettentően dolgozott, de viszont megható volt, a mint a férfiak ezázi előrebecsülták az asszonyokat és gyermekeket, hogy soha többé viszont ne lássák. A Titanic hajó pusztulása. Hogy olvasóinknak helyi fogalmuk lehessen a világ leghatárolhatatlan szerencsétlenségéről, kiemeltünk a Titanic hajó pusztulásának részleteit. A hajó elsüllyedt az óceán mélyére, a melykor a kapitány, Smith, agyonlőtte magát. Az emberek egymáson gyalogolt keresztül, az életőstörtén rettentően dolgozott, de viszont megható volt, a mint a férfiak ezázi előrebecsülták az asszonyokat és gyermekeket, hogy soha többé viszont ne lássák.

Tolnai Világlapja

SZÉPIRODALMI KÉPES HETILAP

Előfizetési ára: Az összes mellékletekkel együtt negyed évre 3 kor., fél évre 6 kor., • Szerk. és kiadóhivatal: Budapest, Dohány-u. 16. • Telefon kiadóhivatal 15—17, szerkesztőség 45—36.
A Tolnai Világlapjában megjelent cikkek és képek utánnyomása tilos.

XII. évfolyam. Budapest, 1912 május 26. 22. szám.

A hét eseményeiből

A Tolnai Világlapja ajándéka.

Junius végén jelenik meg a Tolnai Világörténelmének IX. kötete. Lapunk minden rendes előfizetője és olvasója félvétként egy-egy kötetre tarthat jogot, és pedig 1 korona 90 fillért kérünk ezen díjazásért, a mi az előfizetéssel együtt küldhető be a Tolnai Világlapja kiadóhivatalához, Budapest, VII., Dohány-utca 16—18. Ugyanek az junius végén jelenik meg Sven Hedin »A rejtelmes India fele« című műve. Részletese 3 korona.
Mint rendezvénnyel nagy eseményt emlíjük még meg, hogy a Tolnai Világlexikon, a mely 25 hatalmas kötet lesz, már nyomdában van s még ez év december végére van tervezve az első kötet megjelenése. Ennek a 25 kötetből álló remekműnek bolti ára 500 korona, de lapunk előfizetői, mint ritka kedvezményt, kötetenként 3 koronáért kapják majd meg diszkótésbe kötve.



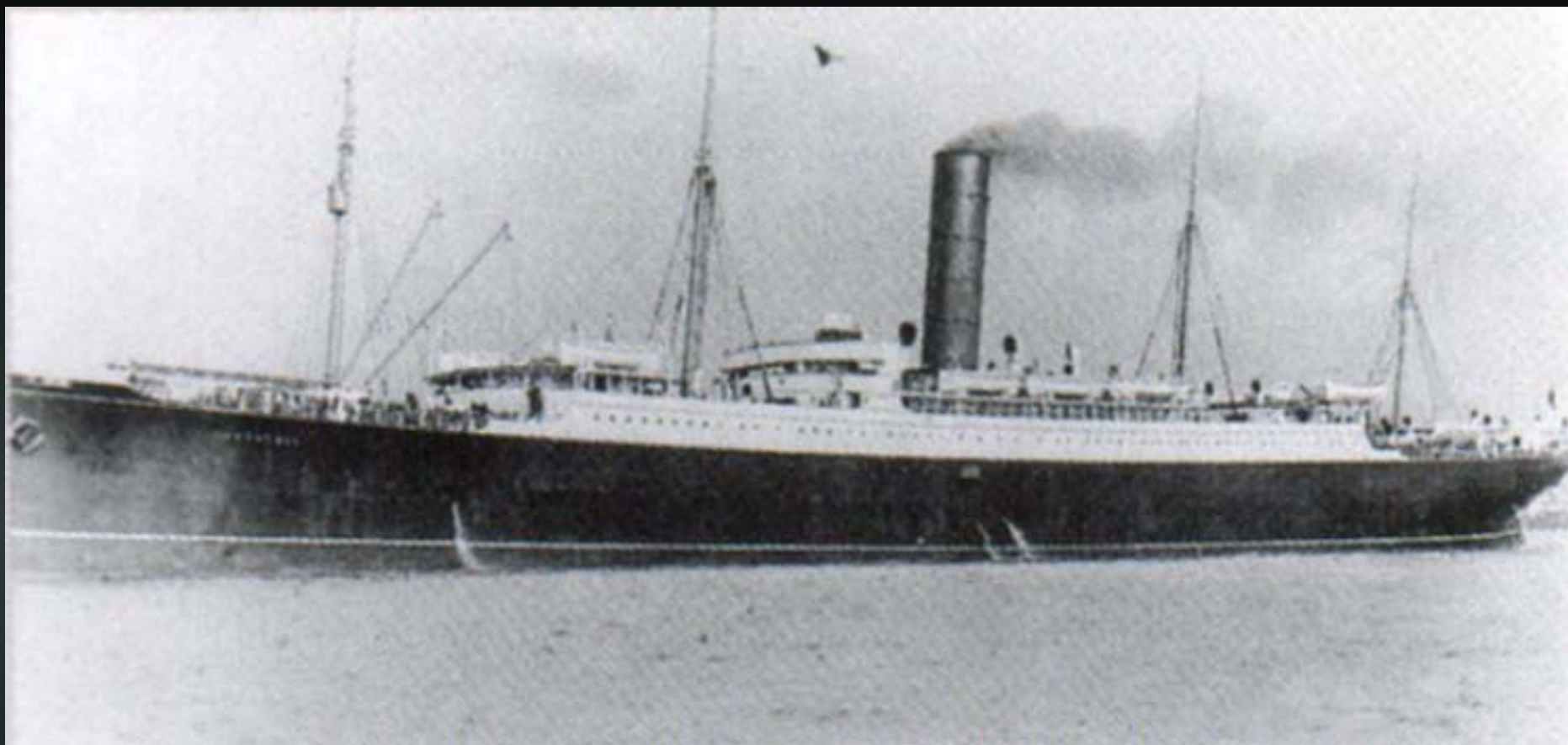
VIII. Frigyes dán király halála.
A dánok király, VIII. Frigyes (Keresztély) a napokban Hamburgban váratlanul meghalt. A király

VIII. Frigyes dán király. Hamburgban, a hova Nizából érkezett, sétakocsisra alkalmával hirtelen meghalt. Az elhalt király hatvankilenc éves volt és csak 1909 január óta uralkodott.



A Titanic előyede alkalmával elpusztult árvának és hátramaradottainak javára a Magyar Testgyakorlók Köre footballmeccset rendezett a mérkőzésre meghívta a Carpathia-hajó footballcsapatát. E játékonnyitka mérkőzésen megjelent a Carpathia kitzinó kapitánya is, a kit a fővárosban nagy ünneppelteleben részesítettek. Képeink a nem mindennap sportesemény jelenetét ábrázolják. I. a Carpathia kapitánya és kísérete. II. Bácsy István polgármester társaságában a mérkőzést nézők. I. Hankinson, a Carpathia első tiszteje. 2. Rostron A. H., a Carpathia kapitánya. 3. dr. Lengyel Árpád magyar orvos, a ki a Titanic menekültjeit ápolta és gyógykezeltte. 4. Bácsy István polgármester. II. Brüll Alfréd, (1) átnyújtja Rostron kapitánynak (2) az M. T. K. miniszter zászlóját. III. A Carpathia és az M. T. K. csapata játék közben. (Sajtó fényképezésnek felvétele.)

Egy héttel később a „Carpathia” nevét is közölték az újságok, igaz magyar írásmód szerint következézetesen „Kárpátia”-ként emlegetve a hajót. A május 26-i lapok pedig már a barátságos futballmeccs képeivel köszöntötték olvasóikat.



Epilógus:

A „Carpathia” fiumei útjai az első világháború kitöréséig folytatódtak. 1914 után azonban az antant hatalmak csapatszállítóként használták Boston és Liverpool között, mígnem 1918. július 17-én – négy hónappal a háború befejezése előtt – egy német tengeralattjáró torpedója végzett vele. A támadás során 5 ember életét vesztette, több mint 200 személyt megmentettek. Az Északi-tengeren elsüllyedt hajó roncsaira amerikai és kanadai búvárok bukkantak rá 000. szeptemberében.

Amilyen egyetemes megrázkódtatást okozott a „Titanic” tragédiája, olyan egyetemes lelkesedés nyilvánult meg a „Carpathia” iránt. Már a kikötés napján számos előkelőség megjelent a fedélzeten, s többen közülük jegyet is váltottak a következő Európába tartó útra, csak hogy a világhírű hajón utazhassanak. Lengyel Árpád később is jól emlékezett rá, hogy az április 19-i indulás alkalmával a közeledő hajók hármassal üdvözölték az induló óceánjárót, s, hogy a Hudson-folyó számtalan gőzöséről ezrek üdvözlője szállt a távozók után.

Arthur H. Rostron a „Titanic” tragédiájának körülményeit vizsgáló bizottság előtt javaslatot tett a Nemzetközi Jégőrség felállítására, amely az összefüggő sarki jégmezőről leváló, és a hajózási útvonalak felé sodródó jéghegyeket követi nyomon, s figyelmezteti a hajósokat a közelgő veszélyre. Javaslatáért és helytállásáért – a „Carpathia” teljes legénységével együtt – a Liverpooi Élet- és Roncsmentő Társaság írásbeli dicséretében részesült. Később a Cunard Line egyik legmegbecsültebb kapitánya lett, s e minőségében betölthette a társaság legnagyobb óceánjáróinak parancsnoki tisztét.

A katasztrófa túlélői később összeadtak egy nagyobb összeget, amelyből Rostron kapitánynak egy ezüstserleget, a legénység minden egyes tagjának pedig egy-egy emlékérmét készítettek. Az érme előlapja a jégmezőn keresztülvágtató „Carpathia”-t ábrázolja, hátlapján pedig a következő felirat olvasható: „Bátor és hősiesszolgálatuk elismeréseképpen – az R.M.S. Carpathia kapitányának, tisztjeinek és legénységének az S.S. Titanic túlélőitől 1912. április 15-én”.





Még a New Yorkba érkezés előtt néhány túlélő első osztályú utas segélybizottságot alakított a „Carpathia” fedélzetén. Tagjai néhány ezer dollárt gyűjtöttek a szegényen maradt túlélőknek, a legénység számára pedig az érem elkészítését kezdeményezték.

Dr. Lengyel Árpád – miután elhagyta a „Carpathia”-t visszatért eredeti praxisához, a fül-orr-gégészethez. Június folyamán azonban a „Mentők Lapja” című szakfolyóirat hasábjain beszámolt a hazai közönségnek kivételes kalandjáról, s lassanként teljesen a mentés mellett kötelezte el magát. Az első világháborúban katonaozvosként, a sebesülteket a hátszágba szállító kórházvonatok egyikén szolgált, a háború befejezését követően pedig a Budapesti Önkéntes Mentő Egyesület vezetője lett. Ebben a minőségében több újítást vezetett be a mentőorvoslásban, ami miatt a budapesti Mentőmúzeumban a mai napig önálló kiállítás keretében emlékeznek meg róla. 1940. szeptember 8-án Budapesten érte a halál. Hamvait a református egyház szertartása szerint a Kerepesi Úti Temetőben helyezték örök nyugalomra; sírját a tengerhajózási világnapon minden évben a kegyelet virágai borítják.

◀ Dr. Lengyel Árpád az osztrák-magyar közös hadsereg szárazföldi alakulatainak egyenruhájában Az ún.: „liverpooli oklevél” Dr. Lengyel Árpádnak kiállított példánya és egy köszönőlevél. ▶

F. W. WRIGHT
Staver-Chicago & Michigan
AUTOMOBILES
 250 West 54th St., New York City
 Telephone, Columbus 8726

New York
 April 18
 1912

Dr. Arpad Lengyel,
 S. S. Carpathia,
 New York, N.Y.

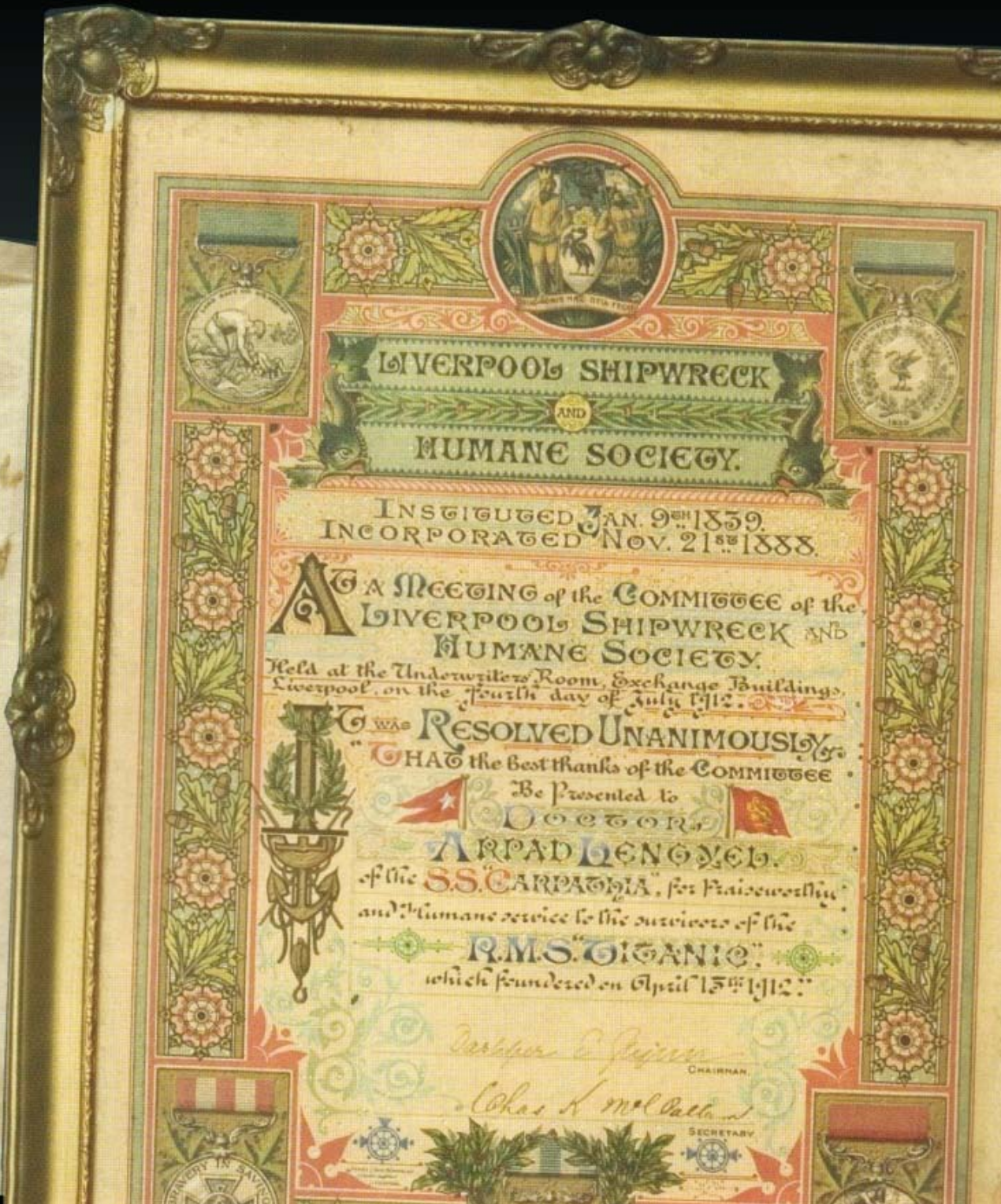
Dear Doctor:

The very gallant work which the "Carpathia" has performed in rescuing the unfortunate fortunate passengers of the doomed "Titanic", and the presumption that you personally have had your share in it, prompts me to submit to you, your Captain and fellow officers my heartiest congratulations.

If possible would you be kind enough to inform me whether I could see you ere you resume your trip, and when.

With kindest regards, I am
 Very sincerely yours

J. Albert



LIVERPOOL SHIPWRECK

AND

HUMANE SOCIETY.

INSTITUTED JAN. 9th 1859.
 INCORPORATED NOV. 21st 1888.

AT A MEETING of the COMMITTEE of the
 LIVERPOOL SHIPWRECK AND
 HUMANE SOCIETY.

Held at the Underwriters Room, Exchange Buildings,
 Liverpool, on the fourth day of July 1912.

It was RESOLVED UNANIMOUSLY,
 THAT the best thanks of the COMMITTEE

Be Presented to

DOCTOR

ARPAD LENGYEL.

of the S.S. CARPATHIA, for Praiseworthy
 and Humane service to the survivors of the

R.M.S. "TITANIC"

which foundered on April 15th 1912.

Charles A. McCallum

CHAIRMAN

Charles A. McCallum

SECRETARY

A magyar orvos érdemeiért 11 különféle polgári és katonai elismerésben részesült. Még 1912-ben, a „Titanic” túlélőinek mentésével összefüggésben kapta az angol tiszti ezüst tengeri mentési érmet, az amerikai arany „Titanic”-emlékérmét és a B.Ö.M.E. vasérmét. Háborús szolgálataiért az alábbi kitüntetések adományozásában részesült: bronz katonai érdemérem a kardokkal (1916), ezüst katonai érdemérem a kardokkal (1917), vöröskeresztes tiszti díszjelvény (1917), Károly csapatkereszt (1918). A mentőszolgálatban tanúsított áldozatkészségéért megkapta a B.Ö.M.E. aranyérmét (1929). Élete végéig pedig még három elismerésben részesült: háborús emlékérem (1930), 25 éves mentőérem (1931) és Osztrák hadiérem (1935).

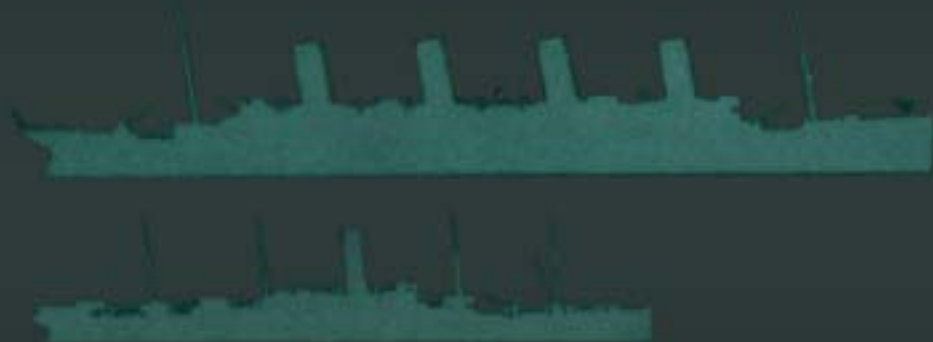
Bár 1912 óta sokan és sokat írtak a „Titanic” menekültjei és a „Carpathia” különös találkozásáról, filmek tucatja idézte fel az egykor történeteket, sőt emléktársaságok és múzeumok őrzik a múltat a jelen számára, Magyarországon mégsem közismert, hogy mi közünk is van az egykori tragédiához. Ezen igyekszik változtatni a lelkes érdeklődők maroknyi csapata. Egyikük az amerikai Phillip Gowan (Florence, Dél-Karolina), aki az elmúlt 32 év alatt – 40 kivételével – mind a 712 túlélő élettörténetét felkutatta, s munkája során Magyarországra is eljutott. Itt került kapcsolatba Lengyel Árpád történetével, s a történetek magyar kutatójával, Tanító Kálmánnal, akivel idén júliusban – más külföldi kutatók társaságában – felkeresték a magyar doktor sírját (képünkön), majd vacsorát adtak a Gundel Étteremben ott, ahová 1912-ben a „Carpathia” tisztjeit invitálták magyar vendéglátóik.



A magyar doktor emlékezete

A Carpathia teljesítménye

Már a mentőhajó New Yorkba érkezésekor sokakban felmerült a kérdés, hogy valóban mennyire hősies, illetve egyedülálló az a teljesítmény, amit a Carpathia és legénysége nyújtott a bajban. Nos, a két hajó rajza egymás mellé téve talán érzékelteti a méretbeli különbségeket. Így első pillantásra felmérheti a szemlélő, hogy a jóval kisebb Carpathia számára szó szerint emberfeletti megterhelést jelentett a Titanic 705 túlélőjének súlytöbblete, lévén, hogy – tonnatartalmát tekintve – harmadakkora hajóról van szó.



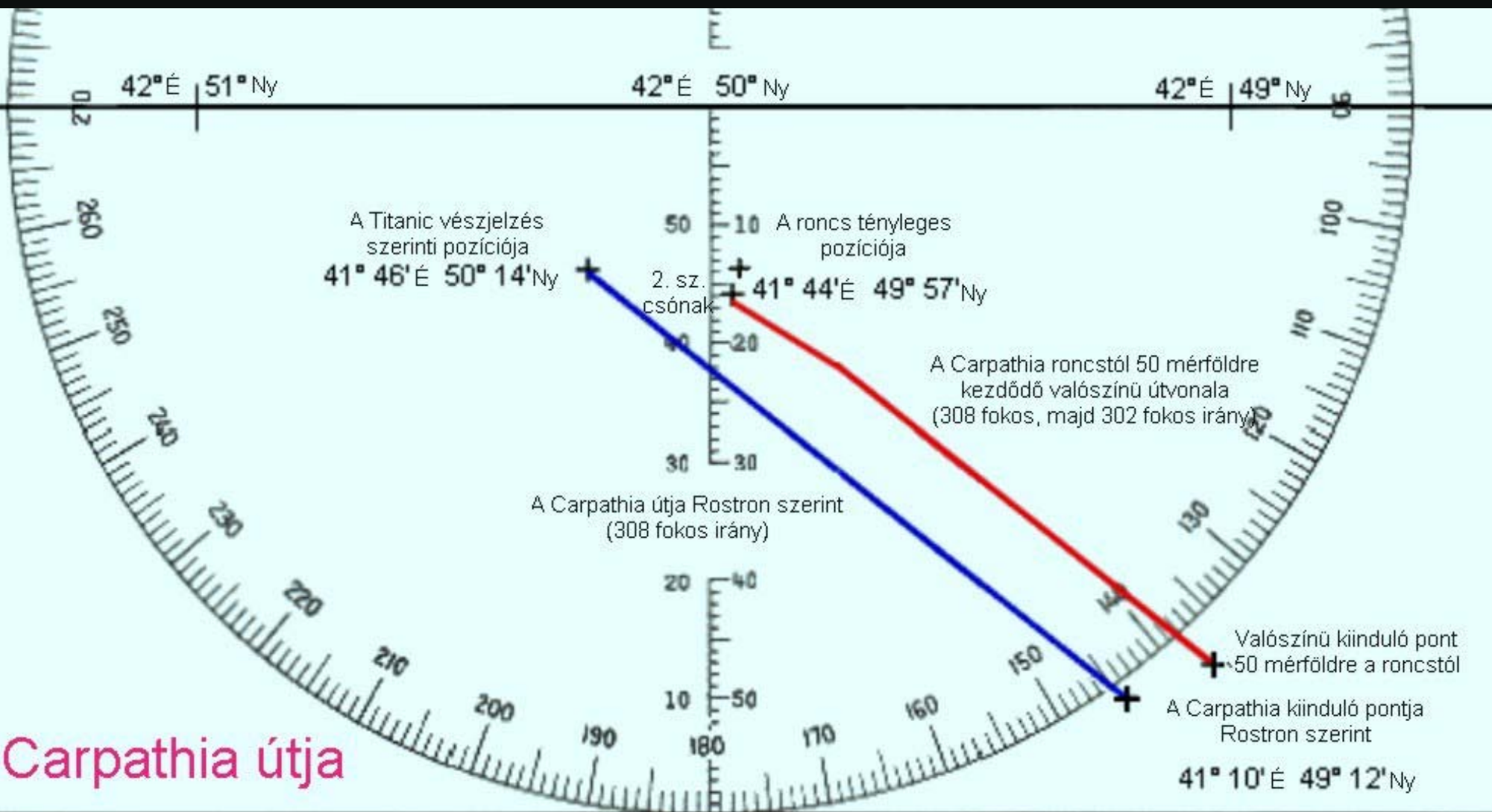
A méretbeli különbségek aztán olyan szélsőséges helyzethez vezettek, mint például az a vihar, amelyben már csupán a Titanic túlélőinek súlytöbblete is elegendő volt a vészesen megdőlt Carpathia helyrebillentésére.

Vizsgált jellemzők	Titanic	Carpathia
Építő:	Harland és Wolff (Belfast)	C & S, Swan & Hunter (Wallsend-on-Tyne)
Tulajdonos:	White Star Line	Cunerd Steamship Company
Gyári szám:	401	274
Hosszúság	882,5 láb, 260,0622 méter	558 láb, 170,16 méter
Szélesség	92,4 láb, 28,194 méter	64,6 láb, 19,70 méter
Összsúly	46.328 tonna	13.555 tonna
Meghajtás:	3 hajócsavar	2 hajócsavar
Gépészet:	2 db négyszeres expanziójú gőzgép 1 db alacsony nyomású gőzturbina	2 db háromszoros expanziójú gőzgép
Kazánok:	29 db lokomotív kazán	7 db lokomotív kazán
Teljesítmény:	55.000 Le	8.250 Le
Sebesség:	21,5 (max. 23) csomó, 38,9 km/h	16 csomó, 29,6 km/h
Befogadóképesség:		
Útaslétszám:	I. o.: 735, II. o.: 550, III. o.: 1.100	I. o.: 130, II. o.: 200, III. o.: 2.250
Tonnatartalom:	21.831 tonna	8.764 tonna

Hasonlóan különös az a szerencse, amivel a Carpathia ráakadt a túlélőkre, ami akkor annyira magától értetődőnek tűnt, hogy mindenki a rádiós életmentést dicsérte. Úgy tűnt, hogy ezután elég, ha a bajba került hajó az éterbe sugározza a pozícióját és máris jön a segítség. A valóság azonban egészen más volt, hiszen a Titanic is tévesen adta meg a saját pozícióját és a Carpathia tisztjei is pontatlanul navigáltak. Így aztán tényleg csak a szerencsén múlt, hogy a mentőhajó és a megmentésre várók újtai keresztek egymást. Mindenki, aki csak olvasott a Titanic-ról, ismeri azt a történetet, ahogy a Carpathia 58 mérföldön keresztül jéghegyeket kerülgetve vágatott az éjszakában, erejükön felül hajszolva a gépeket, csaknem 17,5 csomós sebességgel. Pedig ez a történet ma már inkább fikció, amit különösen nyilvánvalóvá tett Dr. Ballard, amikor meghatározta a Titanic roncsainak pozícióját. Ezek után rejtély, hogy hogyan sikerült a Carpathia-nak olyan hamar észlelnie a Boxhall negyedik tiszt által a Titanic 2. számú mentőcsónakjában gyújtott fényeket és megtalálnia a csónakban sodródó túlélőket. A kérdés tisztázására célszerű immár a modern navigációs ismeretek fényében feleleveníteni a történeteket. Ennek során az alábbiakban közölt időpontok a Carpathia-n mért időt jelentik.

Rostron a híres – ám téves – helyzet-meghatározással, $41^{\circ} 46' \text{ É}$, $50^{\circ} 14' \text{ Ny}$, kapta az SOS jelzést. Ezután sürgősen meghatározta a Carpathia pozícióját. Ez éjfél után 00:35 perckor történt, amikor semmiféle fix tájékozódási pont nem állt Rostron rendelkezésére, egészen előző este 19:30 óta, amikor a csillagok segítségével egymérföldes pontossággal képes volt megállapítani hajója helyzetét. (Akkoriban ez volt a szokásos eljárás az olyan gyakorlott navigátorok számára, amilyen Rostron is volt.) Ezért a helyzet-meghatározást csakis megközelítő pontossággal – az utolsó pontos helyzet-meghatározás óta eltelt öt órában elvégzett kormánymanőverek alapján, a hajó sebességének és a szél hatásának figyelembevételével – tudta elvégezni. Mindezen tényezők figyelembe vétele után Rostron arra jutott, hogy 58 mérföldnyire van a Titanic-tól és iránya 308° . Ez a feltételezett pont a $41^{\circ} 10' \text{ É}$, $49^{\circ} 12' \text{ Ny}$. Rostron ekkor kiadta a parancsot: „teljes gőzzel előre”.

A Carpathia útja



Dave Gittins, „The Carpathia Legend” c. tanulmányához készült térkép alapján



Tulajdonképpen mekkora sebességet jelentett ez? 1912 áprilisában Rostron az amerikai vizsgálóbizottság előtt még úgy fogalmazott, hogy „A legnagyobb sebességgel haladtam, amire képesek voltunk”. A híres 17,5 csomó csak júniusban jelent meg, a brit vizsgálat folyamán. Bisset később azt írta, hogy 16 csomóval haladtak. A mai haditengerészeti mérnökök kiszámították, hogy a Carpathia nem volt képes ekkora sebességre. Méretét és a hajótest alakját figyelembe véve a gépeinek ehhez egészen egyszerűen nem volt meg a szükséges teljesítménye, függetlenül a gépészek munkájától. Attól kezdve, hogy elérték a maximális gőznyomást, képtelenek voltak tovább fokozni a teljesítményt. A Carpathia hivatalos csúcsteljesítménye 14 csomó volt, gépei már elmúltak kilenc évesek, úgyhogy legfeljebb a 15 csomó tűnik lehetségesnek. Ezt megerősíti Harold Cottam távírásnak az amerikai szenátusi vizsgálóbizottság előtt tett vallomása, amely szerint a mentőakció alatt Rostron kapitány utasította, hogy azt közölje a Titanic-kal, hogy a Carpathia „jó 15, talán 16 csomóval” halad.

Rostron szerencsétlen végső becslése annak a számításnak köszönhető, amelyet az általa becsült 58 mérföldes távolsággal végzett. Eszerint, ha 00:35 és 04:00 között – vagyis 3 óra és 25 perc alatt – 58 mérföldet tett meg, az 17 csomós átlagsebességnek felel meg. Abból kiindulva, hogy az út végéig nem akart lassítani, és hogy a csúcsebesség az átlagsebességnél általában valamivel magasabb, a 17,5 csomó hihetőnek tűnt. Ehhez képest nemcsak a sebesség, de a Rostron által kalkulált idő sem lett volna elég egy 58 mérföldes vágtaéhoz. A helytelen távolságbecslés alapján így a sebesség és a menetidő is pontatlan.

Ma már tudjuk, hogy a roncs sokkal közelebb volt a Carpathia-hoz, mint azt Rostron feltételezte. Ha Rostron helyzetmeghatározása pontos volt, akkor a Titanic csupán 47 mérföldnyire volt tőle. Mivel a roncsmezőt 3 óra és 25 perc alatt érte el, ez a távolság 13,7 csomós sebességnek felel meg.

A távolságon kívül azonban az irány is pontatlan volt. A helyes irány Rostron számított pozíciójától a roncs ma ismert nyughelyéig 315° . Ha az eredetileg számított 308° -os irányt követte, a Carpathia-nak a roncstól 5 mérföldre délnyugatra kellett volna elhaladni, Rostron mégis hihetetlen pontossággal talált rá a mentőcsónakokra. Hogy sikerült elérni ezt a szerencsés eredményt?

02:40-kor mutatkoztak az első jelei annak, hogy valami hiba lehet Rostron navigációja körül, állítása szerint ekkor észlelte a Boxhall negyedik tiszt által a 2. számú mentőcsónakból fellőtt rakéta fényét. Rostron azt állította, hogy ez öt perccel azelőtt történt, hogy észrevették az első jéghegyet. Tudjuk, hogy ez a csónak nagyon közel volt a roncshoz. Amikor a Carpathia elérte, még csak kicsit több mint két órája volt a vízen és Boxhall eskü alatt vallotta, hogy nem követte a többi csónakot és nem tett erőfeszítéseket annak érdekében, hogy a még a Titanic fedélzetéről északnyugat felé látott fényeket elérje. Sőt, az összes mentőcsónak közül a 2-es volt a legdélebbre, így az első volt, amelyet felvettek. Ugyancsak tanúvallomásaiban adta elő, hogy amikor a Carpathia végül elérte, Boxhall átkiáltott: „Csak egy tengerészünk van, és nem tudunk jól manőverezni”! Rostron is megjegyezte, hogy „nem teljesen volt ura a csónakjának”. Mindezek alapján Boxhall valószínűleg nem jutott messzebb a hajótörés helyétől, mint egy mérföldre dél felé.

Az azonban még így is rejtély, hogy Rostron hogyan láthatta meg olyan korán Boxhall rakétáit. Hiszen a saját időmeghatározása szerint még mindig 1 óra 20 percre, vagy – 15 csomós sebességgel számolva – 20 mérföldnyire volt a roncstól. Bisset ráadásul 25 mérföldre becsülte a távolságot. Ha Boxhall a csónakjával tartotta a déli irányt és a rakétát is erre lőtte ki, Rostron leghamarabb akkor is csak 11 mérföldről vehette észre. (Ekkor az észlelő szemmagassága 50 láb magasban van). Annak idején tettek néhány kísérletet a probléma megoldására, de egyik sem bizonyult igazán meggyőzőnek.

Walter Lord a kivételesen tiszta éjszakának tulajdonítja a korai észlelést, csak hogy a tiszta éjszaka sem képes megváltoztatni a Földfelszín görbületét.

Bisset azt írta, hogy Boxhall rakétái 500 lábnyira emelkedtek, mielőtt felrobbantak, erre azonban nincs semmilyen bizonyíték, sem Boxhalltól, sem mástól.

Leslie Reade azt állította, hogy Boxhall foszfor gyertyákat gyújtott, amelyek valóban láthatók már 20 mérföldről is, de erre sem találtam semmiféle bizonyítékot. Valójában a fények a felborult B csónakon álló Lightollernek is csak arra voltak elegendőek, hogy azokat egy távoli hajó fényeinek vélje. Ő soha sem vétett volna ilyen hibát egy foszfor gyertyával, amely színes fénycsóvákat lő fel 100 lábnyi (30 méteres) magasságba. Ráadásul a White Star Line azonosító szignálja két zöld fény volt, nem foszfor gyertya.

Boxhall a saját fényeit „pirotechnikai fényekként” írta le, vagyis sokkal inkább olyasmiként, amit manapság értünk azon, hogy „fény”.

A korai észlelés magyarázata valószínűleg sokkal egyszerűbb: Rostron a gondolatai összegyűjtésekor és a bizonyítékai előadása alkalmával egy egyszerű, és igen érthető hibát vétett az amerikai szenátusi meghallgatáson. Ez abból eredt, hogy igyekezett összhangban maradni az általa 58 mérföldesre becsült távolsággal, ezért úgy számolt, hogy ha 4 órára van szüksége ahhoz, hogy elérje az S.O.S. jelzésben megadott pozíciót, akkor 02:40-kor látta meg a fényeket. A valószínűségben ez persze 03:15-kor történt, de később utánaszámolt és írásban már a 02:40-es időpontot jelentette. Ha valóban így cselekedett, a dolgok ezzel a „helyükre kerültek”.

A 03:15-perces idő egyébként egybeesik Mr. Howard Chapin-nak, a Carpathia egyik utasának a vallomásával, aki a fények fellobbanását „három óra után”-ra tette.

Mrs. Mahala Douglas, Boxhall csónakjának egyik utasa szintén úgy nyilatkozott, hogy Rostron kapitány azt mondta neki: a fényeket először tíz mérföldes távolságról vette észre. (Ez még a Carpathia fedélzetén történt, jóval azelőtt, hogy Rostron elkezdte volna összeegyeztetni az időpontokat a megtett út számított hosszával.)

Mindezekre tekintettel elmondhatjuk, hogy 03:15-re a Carpathia körülbelül 40 mérföldet tett meg 15 csomós sebességgel. Nem több, mint 8-10 mérföld lehetett még hátra, amikor Boxhall fényei felvillantak, éppen a várt irányban. A hátralévő 8-10 mérföldet ezért 45 perc alatt tették meg, átlagosan nem több, mint 13,3 csomóval. Ez egybevág Rostron saját megállapításával, miszerint 04:00-kor állította le a gépeket, kicsivel Boxhall csónakja előtt. A 45 perc magába foglalja azt az időt is, amíg kikerülték a néhány említett jéghegyet, amikor – Bisset első tiszt szerint – néha csak félerővel haladtak előre. Ez Rostron azon vallomásával is megegyezik, miszerint a Carpathia 03:00 óra körül érte el a jégmezőt.

A „Carpathia”-ról fellőtt rakéták további bizonyítékkal szolgálnak arról, hogy a fények megpillantásától addig, amíg elérték Boxhall csónakját, kevesebb, mint egy óra telt el. Rostron ugyanis a fények megpillantása után elrendelte, hogy 15 perces időközönként lőjenek fel egy rakétát, a saját vallomása szerint 02:45-kor. Az ő időszámítása szerint az útnak ez az utolsó szakasza 1 órát és 20 percet vett igénybe, ami – a 15 perces időközökkel számolva – elegendő legalább 5 rakéta fellövésére, amelyek közül mindegyik jól látható már legalább 25 mérföldes távolságról (lásd Bisset vallomását). A katasztrófa helyszínétől nem messze tartózkodó Californian gőzös fedélzetén azonban csak három rakétát észleltek, az elsőt 03:20-kor, valószínűleg azért, mert nem is volt idő háromnál több rakéta fellövésére. A korrigált időszámítás szerint tehát, az első rakétát csak 03:20-kor lőhették fel. Ez az időszámítás a más csónakokban ülő azon túlélők vallomásával is egybevág, akik a Carpathia rakétáit 03:30 körül hallották felrobbanni. Mindez azt jelenti, hogy a hajó ekkor már kevesebb, mint 5 mérföldnyire volt. A többi csónakból 03:30 előtt senki sem látott rakétákat. Ha tényleg 02:45-kor kezdték volna fellőni a rakétákat, 03:30-ig négynek kellett volna felroppenni, és mindegyik jól látszott volna.



Titanic katalógus
2000 Ft

Történelemben, napi hírekben jól informált hírszerzőt, szerkesztőt keresek (nonprofit) az oldalhoz.



Dr. Balogh Tamás

Fókuszban

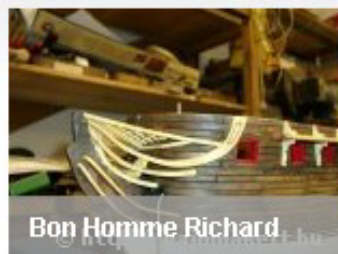
- ▶ Algiri sebek építése.
- ▶ TITANIC Kiállítás
- ▶ I. Hajdúsági Makettező Verseny
- ▶ TIT Hajózástörténeti Klub programja

Belépés

 Jegyezze meg!



Titanic



Bon Homme Richard



XV.századi karakk

Jelen vannak

- ▶ anker
- ▶ bádogos
- ▶ Tyrman

Titanic kiállítás

Írta: Bicskei János

2007. OKTÓBER 09. KEDD 09:19

Nagy sikerrel lezajlott a TIT hajózástörténeti Klub Titanic kiállítás látogatása. A vártnál sokkal nagyobb létszámmal, 48 fő részvételével. Szinte minden klubtag jelen volt, feleségeik, családtagjaik kíséretében. Többen a hajózás iránt érdeklődő barátait is elhozták magukkal. A kiállítás megtekintése során igen tartalmas előadást is meghalghattunk Dr Balogh Tamás titanicutató jóvoltából, akinek ezuton is köszönetemet fejezem ki. A közös érdeklődés kapcsán szakmai kapcsolatok is születőben vannak, így a soron következő klubfoglalkozásainkon is találkozhatunk az előadóval és reményeink szerint számos előadást halgathatunk meg a magyar hajózástörténet témakörében is.

Utolsó frissítés (2007. október 09. Kedd 10:40)

Vl. Balvai Makettépítő Kupa

Naptár

- ▶ Szuperhajók
2007 Oct 10 (09:55)
(TV műsor)
- ▶ A Karib-tenger kalózzai
2. - Holtak kincse
2007 Oct 10 (15:50)
(TV műsor)
- ▶ Szuperhajók
2007 Oct 10 (15:55)
(TV műsor)
- ▶ A Karib-tenger kalózzai
2. - Holtak kincse
2007 Oct 11 (10:00)

A leletek története

A Titanic roncsainak és az ott található leletek feltárására irányuló kutatások az RMS Titanic Inc, a Francia Oceanográfiai Intézet és a moszkvai székhelyű P.P. Sirsov Oceanográfiai Intézet közös erőfeszítései révén jöhettek létre. Ezen expedíciók 1987, 1993, 1994, 1996, 2000, és 2004 nyarán zajlottak a Titanic roncsainál, melyek New Yorktól 963 mérföldnyire északkeletre, az újfundlandi partvonaltól pedig 453 mérföldnyire délkeletre találhatók.

A kutatások során Nautilus és MIR típusú tengeralattjárókat használtak, ezek olyan robotkarokkal vannak felszerelve, melyek képesek kikaparni, megfogni és begyűjteni a leleteket, melyeket vagy gyűjtőkosarakba vagy, emelőkosarakba helyeznek el. Mindegyik tengeralattjáró háromfős személyzettel működik - a pilóta és az első tiszt mellett helyet kap egy megfigyelő is a fedélzeten -, őket csupán egy harminc centiméter vastag műanyagból készült ablak választja el a tenger mélyétől. Mindkét típus felszerelésének része egy olyan távirányítású jármű, melyet harmincméteres kábel köt össze a tengeralattjáróval, amit arra használnak, hogy a roncs belsejében készítsen felvételeket. A merülés a Titanic roncsához több, mint két és fél órát vesz igénybe. Ott a kutatók tizenkét-tizenöt órát töltenek el, majd következik a felemelkedés két órás művelete.

Minden egyes felhozott leletdarabnak át kell esnie egy konzerváló eljárásán. A szakemberek ezen nagyon szigorúan tartandó, óvatosan elvégzett eljárás során eltávolítják a leletekről a rozsdát és a sót. A folyamat egy azonnali stabilizáló művelettel veszi kezdetét abban a pillanatban, ahogy a leletet levegő éri. Miután a vízből kiveszik, azonnal megtisztítják egy puha ecset segítségével, majd egy vízzel töltött tartályba helyezik. Onnan a konzerváló laboratóriumba kerül, ahol a

darab felszínén elhelyezkedő szennyező sóréteget távolítják el áztatással. A fémtárgyakat egy sómentesítő fürdőben helyezik el, itt esnek át az elektrolízisen, mely folyamat során eltávolítják felszínükről a negatív ionokat és a sókat. Ezzel az eljárással sómentesítik a papírból, bőrből és fából készült darabokat is. Az ilyen anyagból készült tárgyakat más kémiai eljárásokkal is kezelik, melyek a rozsdát és a különböző szerves organizmusokat, gombákat távolítják el azokról. A fából és bőrből készült darabokat ezután szárítják, és vízbázisú viaszt fecskendeznek beléjük, mellyel azokat a hajszálrepedéseket töltik fel, amit előtte víz és üledék töltött ki. A papírleleteket fagyasztással szárítják, majd penészmentesítő eljárással kezelik. Ezen a ponton fejeződik be a konzerválási eljárás. Ezután a leleteket olyan környezetben állítják ki, ahol követelmény a szabályozott hőmérséklet és páratartalom, és napfény sem juthat be.

A Titanic eredeti tárgyainak nagy részét a budapesti Titanic-kiállítást is rendező RMS Titanic Inc. birtokolja. Ennek ellenére időnként felbukkannak eredetinek mondott különböző Titanic-relikviák.

Az összes tárggyal kapcsolatban fontos tudni, hogy ezekre általában nem írták rá a Titanic nevét. Például az edénykészlet tárgyainak az aljára sem írtak R.M.S. Titanic nevet, mert a White Star Line azt a gyakorlatot követte, hogy időközönként cserélgette ezeket a tárgyakat a vállalat hajói között. Ez még az ágynemű esetében is így volt! A Titanic felszerelésének egy részét például a Cedric-ről hozták át nem sokkal az indulás előtt. Egyetlen kivétel csupán a levelezés lehet (az utasok levélpapírja, a képeslapok és a rádiogrammok), ami valóban lehet eredeti, sőt még a Titanic logóját is tartalmazhatja, mert a hajón fejlődéses levélpapírt használtak.

2007 08:08 am



Ezek közül sok létezik a mai napig, olykor árveréseken is felbukkannak. Mindenesetre, ha az ember lát egy tárgyat azzal, hogy a Titanic-ról származik (és nem papír), akkor nagyon óvatosnak kell lennie, mert az másolat vagy hamisítvány. A legismertebb ezek közül az úgynevezett "eredeti Titanic-kincsek" közül az a kulcs-biléta, amelyre a "Captain's Office - S.S. Titanic" feliratot vésték. Ám – mivel a fentiek szerint a mai napig fennmaradt eredeti tárgyak közül egyedül a már említett papírneműkön olvasható a Titanic neve – ez biztosan nem eredeti: Ezeket a tárgyakat ugyanis évekkel a katasztrófa után dobták piacra és nagy tömegben gyártották, az olyan holmikkal együtt, mint a mentőövek és a mentőcsónak-névtáblák, azért, hogy a szuvenírvadászok élénk érdeklődését kielégítsék. A mentőövekkel kapcsolatban például jó tudni, hogy azokon sem a Titanic neve, sem a lajstromozás helye, a "Liverpool" felirat nem szerepelt és tiszta fehérek voltak. A csónak-bilétákat pedig még aznap eltávolították, hogy Carpathia kirakta New Yorkban a Titanic mentőcsónakjait.

Tények a Titanic-ról (a www.titanic.origo.hu felhasználásával)

Tervek:

A hajó terveit Thomas Andrews készítette. Az építés 1909. március 31-én kezdődött, és két évig tartott.

Méret: A Titanic 1912-ben a legnagyobb hajó és az emberkéz által épített legnagyobb mozgó tárgy címet viselte. Hossza 269 méter (majdnem négy háztömbnyi hosszú), szélessége 28 méter, magassága tizenegy emelet, súlya 46 328 tonnát tett ki.

Sebesség: 42-45 km/h

Teherbírás: maximálisan 3547 utast volt képes szállítani a hajó

Mentőcsónakok: 14 nagy csónak, 2 kisebb csónak és négy összecukható mentőcsónak (összkapacitás: 1178 ember)

Gépészet: A Titanicot három, egyenként 98 tonna súlyú hajócsavar hajtotta. Négy kéménye volt, melyből három a kazánok füstjének elvezetésére szolgált. A negyediket a hajó egyensúlyának megőrzése és a hajó látványosabbá tétele érdekében szerelték fel.

Hajótest: A hajót kétezer darab, mintegy két és fél centiméter vastag acéllemezből állították össze. Ehhez hárommillió szegecset használtak fel. A hajótest súlya mintegy huszonhatezer tonna volt.

Főlépcső: A tölgyfaborítású főlépcsőház XIV Lajos korabeli stílusban épült, kovácsoltvas és üveg kombinációjából készült kupola fedte.

Belső tér: A belső kivitelezés munkálatai tíz hónapot vettek igénybe. A helyiségek XIV Lajos, reneszánsz, Györgykorabeli (18-19 század), németalföldi, valamint Anna királynő-korabeli stílusban épültek.

55 kérdés és válasz a Titanicról (a www.titanic.origo.hu felhasználásával)

1. Miért építették a Titanicot?

A Titanicról ugyan főként azt tudjuk, hogy gazdag és híres embereket szállított Európa és az Egyesült Államok között, a hajó azonban több célt is szolgált:

1. brit és amerikai postaküldemények szállítása - a hajó teljes neve "Királyi Postahajó" (Royal Mail Ship - RMS Titanic) volt;
2. általános áruszállítás és fagyasztott hús szállítása, mivel az idő tájt Európa nem volt képes a szükségleteit kielégítő mennyiségű hús előállítására;
3. az első osztályú utasok luxuskörülmények közötti, a másodosztályú utasok kimagasló kényelemben történő, illetve a harmadosztályú utasok költséghatékony szállítása.
4. brit zászló alatt hajózva hirdessék a brit nemzeti büszkeséget. Habár a Titanic tulajdonosai amerikai üzleti körhöz tartoztak, a hajót brit műhelyben építették, brit eszközökkel szerelték fel, brit legénység irányította, így a köztudatba brit hajóként vonult be.

2. Mekkora volt a Titanic

A Titanic hosszúsága 269,0622, szélessége 28,194 méter volt. A hajótest hajógerinc feletti merülési mélysége 10,541 méter. A merülés vonalában a Titanic 52 310 tonnát nyomott; a hajótest és a felső fedélzet alatti rész 4.632.800 köbláb (46 328 bruttó regisztertonna) térfogatú volt - ebből 2 183 100 köbláb (21 831 nettó regisztertonna) volt az utas-, illetve áruszállításra szolgáló hasznos kapacitás. A Titanic motorjainak összteljesítménye 50 000 lóerő volt, de a kivitelezők szerint, ha túlélte volna a katasztrófát, elérhette volna az akár 55 000 LE-t is.

3. Hány embert szállított a Titanic?

A Lord Mersy (egyres források szerint Mersey) által vezetett vizsgálat megállapítása szerint 1316 utas volt a fedélzeten: 325 az első osztályon, 285 a másod- és 706 a harmadosztályon. A katasztrófa idején a hajón összesen 885 férfi és nő teljesített szolgálatot, a fedélzeti részlegen 66; a motortérben 325; és a vendégeket ellátó részlegben 494 fő. Jelen volt még a nyolcfős hajózenekar, ők egy másik cég alkalmazottai voltak, és valójában másodosztályú jeggyel utaztak.

4. Ki építette a Titanicot?

A Titanic kivitelezője az írországi, Queen's Island-i Harland és Wolff hajóépítő cég volt. A telep 1859-ben került Edward Harland birtokába, aki pár évvel később társult G. W. Wolff-fal, és 1862-től Harland és Wolff néven működtek. A Titanic építéskor az eredeti tulajdonosok már meghaltak, illetve nyugdíjba vonultak, a cég Lord Pirrie irányítása alatt működött.

5. Ki volt a Titanic tulajdonosa?

A Titanic közvetlen tulajdonosa és üzemeltetője az Óceáni Gőzhajózási Társaság volt - vagy ahogy mindenki ismeri, a "White Star" line (nevét a cég zászlaján feltűnő fehér csillagról kapta). A "White Star" zászlóját először az 1850-es években tűzték ki az árbocra, hogy az aranylázat kihasználva Ausztráliába szállítsák az aranyásókat. A vállalatot végül Thomas Ismay vásárolta meg, aki 1869-ben újjászervezte a céget. 1902-re a White Star már nem független társaság, a vállalatot megvásárolták, és a Brit Nemzetközi Hajózási Társaság teljes tulajdonú leányvállalata lett, ez a társaság viszont a New Jersey-i Nemzetközi Kereskedelmi Hajózási Társaság tulajdonában volt - mindez az ipari óriás, J. P. Morgan irányítása alatt. A Titanic katasztrófájának idejében a White Star egy egész flottával rendelkezett; járatokat üzemeltetett az Egyesült Királyság és Ausztrália, Új-Zéland, Kanada és az Egyesült Államok között.

6. Mikor és mennyi idő alatt építették meg a Titanicot?

A White Star hivatalosan 1907-ben, nagy versenytársa, a Cunard Line RMS Lusitania nevű hajójának első útja alkalmából jelentette be, hogy meg kívánja építeni a Titanicot. Az volt a szándékuk, hogy a Cunard hajója körüli hírverés kapcsán felhívják az emberek figyelmét az új, nagyobb, öt éven belül várható Titanicra. Az 1907 után következő évek azzal teltek, hogy előteremtették a pénzt, különböző terveket készítettek, és tárgyalásokat kezdtek a New York-i kikötői hivatalokkal egy meghosszabbított móló építésének engedélyezéséről - hogy megfelelő helyet biztosítsanak az új óriásnak. A Titanic tényleges építése - az első acéllemezek összeszegecselésével - 1909. március 22-én kezdődött meg. Valamivel több, mint két év múlva, 1911. május 11-én bocsátották vízre a Titanicot. Nagyon sok munka volt még hátra, de abban az időben a hajókat általában üres hajótestként bocsátották a vízre, hogy a vízrebocsátási súlyt a minimumon tarthassák. Közel egy évbe tellett, hogy beszereljék a hajómotorokat, kazánokat, a kialakítsák a belső tereket, a hajókonyhát és felszereljék a navigációs eszközöket. A Titanicot 1912. április 10-én szállították le a White Star Line-nak, a Titanic elhagyta az angliai Southamptonot, és elindult az első útjára, New Yorkba.

7. Miben különbözött a Titanic a versenytársaitól?

A White Star 1907-ben kezdte el tervezni a Titanicot. A rivális Cunard Line nagy sikereket ért el új hajóival, a Lusitaniával és a Mauretaniával, amelyek akkoriban a világ legnagyobb és leggyorsabb hajói voltak. A rekordsebességű átkelések mindazonáltal nagyon sokba kerültek - hihetetlen mennyiségű szén és munkaerő kellett hozzá, valamint jelentősen csökkent az utazási komfort. A White Star bölcsen úgy döntött, hogy nem kel gyorsasági versenyre a Cunard Line-nal, helyette egy alig lassabb, de sokkal nagyobb, kényelmesebb, luxuskivitelű hajó építése mellett döntött.

8. Mi az a "testvérhajó" és volt-e a Titanicnak?

A White Star Line úgy határozott, hogy három egyforma hajót épít a Harland és Wolff tervei alapján. Ezek a hajók később az "Olympic", "Titanic", és "Gigantic" nevet kapták. Teljesen szokványos volt, hogy a hajózási társaságok több hajót építenek azonos tervek alapján. Hatalmas pénzüsségeket tudtak megtakarítani azzal, hogy a mérnökök csak egy tervet készítettek, de ennél sokkal fontosabb volt, hogy így a hajózási társaságok "rendszeres heti szolgáltatást" tudtak nyújtani. Ha a White Star csak a Titanicot építette volna, akkor - figyelembe véve a hajó sebességét és a felkészítéséhez szükséges időt - a Titanic egy hónapban csak egyszer jutott volna el New Yorkba. Így túl sok idő telt volna el a járatindulások között, és az utasok - időszükében - valószínűleg úgy döntöttek volna, hogy egy másik társaság korábban induló járatára foglalnak helyet. Három hasonló hajóval a White Star hetente kínálhatott luxushajóutakat. Mivel a testvérhajókat egyformának szánták, az utasoknak nem lett volna okuk jobban ragaszkodni az egyikhez, mint a másikhoz. Természetesen, ahogy a hajók sorra épültek, az újabbakat mindig egy kicsit módosították az előző tapasztalatok alapján. Az Olympic 1911-ben futott ki először, így a Titanicot az első, 1912-es útjára már módosították - többek között több luxuslakosztályt építettek, valamint az elülső sétatetőt is megváltoztatták. A Titanic elsüllyedése után a White Star elnöke, Bruce Ismay elvetette az ötletet, hogy a harmadik hajót "Gigantic"-ra kereszteljék; habár a név szerepelt már szaklapokban a Titanic tragédiáját megelőző hónapokban. Annak ellenére, hogy a változtatásnak nincs közvetlen dokumentációja, valószínű, hogy a "Gigantic" nevet túl arrogánsnak találták a Titanic elvesztése után, és így a sokkal hagyományosabb és hazafiasabb "Britannic" mellett döntöttek. A Britannic a Titanic katasztrófájának fényében komoly módosításokon ment keresztül; több és erősebb vízzáró válaszfallal és több mentőcsónakkal szerelték fel.

9. Mi történt az Olympickal és a Britannickal?

Az Olympic 1911 júniusában indult első útjára, és a Southampton - New York útvonalon járt egészen 1914 augusztusáig, az I. világháború kitöréséig. A háború alatt alapvetően a hadsereg igényeit szolgálta ki, amerikai és ausztrál csapatokat szállított európai frontvonalakra. A háború végével, 1918-ban a folyamatot megfordították, és az Olympic Európából szállította vissza a katonákat hazájukba. 1919-ben az Olympic visszatért a transzatlanti személyszállításához, de az 1930-as években a hajót a kora és a megváltozott gazdasági körülmények miatt kivonták a forgalomból. 1934-ben a két brit rivális, a Cunard és a White Star Line a gazdasági recesszió túlélése érdekében egyesült. Az új társaság, a Cunard White Star alaposan felülbírált "kiöregedett és felesleges raksúlyú" hajóállományát. A döntés értelmében eladta flottája idősebb darabjait, összesen nyolc hajót, és ezek között volt a tisztességben megöregedett Olympic is. A kiöregedett brit hajók sorsa ez idő tájt az volt, hogy Észak-Angliában vagy Skóciában szétbontották őket. Így az Olympic 1935. október 11-én kihajózott Southamptonból, és elindult a skót Inverkeithing felé, hogy a Thomas Ward Társaság elbontsa. Először egy nyilvános árverés során kiárusították a bútorait, tartalék eszközeit, szőnyegeit és egyéb apróságait. Az árverés szintenként történt, és körülbelül tíz napig tartott. Legvégül az Olympic hajótestét darabokra szedték, az acélt beöntötték és újrahasznosították. A Britannicot 1914. február 26-án bocsátották vízre, de sosem használták luxus személyszállításra. A brit kormány lefoglalta, kórházhajóként szolgált 1915. november 21-éig, amikor elsüllyedt az Égei-tengeren, a Kea sziget közelében, és 30 embert vitt magával a hullámsírba.

10. Honnan ered az "RMS Titanic" név, és mit jelent?

"RMS" azaz "Royal Mail Ship" (egyések szerint "steamer", vagyis gőzös) - Királyi Postahajót jelent. A megnevezés arra utal, hogy a Titanicnak megbízása volt a brit kormánytól brit (azaz királyi) posta szállítására. Voltak olyan esetek, amikor a HMS előtag (His Majesty's Ship - Őfelsége Hajója) jelent meg, de ez helytelen, amióta a H. M. S. megjelölést kizárólag

a brit hadihajók használhatják. A nevek - "Olympic", "Titanic", és "Gigantic" a görög mitológiából származnak. Az ókori görögök azt hitték, hogy a világegyetemet teremtette az isteneket, nem pedig fordítva. Az Anyaföld teremtette istenek első generációja: a Titánok. Őket a gyermekeik támadták meg és győzték le, majd az új uralkodó istenek az Olümposz hegyére költöztek. A harcban a Gigászok siettek a Titánok védelmére, de őket is lemészárolták a háború során.

11. Miért mondták, hogy a Titanic elsüllyeszthetetlen, és honnan ered a történet?

A Titanicot a bulvársajtóban a "gyakorlatilag elsüllyeszthetetlen" jelzővel látták el. Ez nem volt szokatlan, a hajókat már évtizedek óta vízzáró rekeszekkel szerelték fel, hogy baleset esetén megakadályozzák a beömlő víz továbbterjedését. A sajtó ezt a kifejezést sok éven keresztül rutinszerűen alkalmazta. Miután a Titanic elsüllyedt, a tragédiából mítosz lett, és az eredetileg használt "gyakorlatilag elsüllyeszthetetlen" "elsüllyeszthetetlené" rövidült, hogy még jobban kidomborítsák a történet erkölcsi mondanivalóját. 1912-ben a művelt emberek egyike sem hitte volna, hogy a Titanic valóban elsüllyeszthetetlen, de nehéz volt olyan komoly balesetet elképzelni, amely a tengerfenékre küldi a hajót.

12. Miért nem volt a Titanicon elég mentőcsónak?

A Titanic mentőcsónak-kapacitását a Brit Kereskedelmi Tanács még 1894-ben megfogalmazott szabályai határozták meg. Ezek a szabályok 1912-re elavultak. A Titanic négyszer akkora volt, mint a 18 évvel azelőtti előírásban meghatározott legnagyobb hajó, így tehát a törvény nem írta elő, hogy 16 mentőcsónaknál többnek kellene lennie a Titanicon, tekintet nélkül a hajón tartózkodó emberek számára. Amikor a Titanic kihajózott Southamptonból, valójában több mentőcsónakot vitt magával, mint amit a törvény előírt: a 16 merev falú csónakon kívül négy mobil, összezsukható csónakot. A hajózási ipar tartott tőle, hogy a mentőcsónak-szabályozás rövid időn belül változni fog, így a Titanic fedélzetét és hajódaruit az előrelátható "mentőhajót mindenki számára" vezérelni szerint tervezték, de amíg a törvényt nem változtatták meg, addig a White Star nem állt szándékában ehhez alkalmazkodni. A döntést ma nehéz megérteni, de 1912-ben a baleset-

megelőzéshez való hozzáállás teljesen más volt. A századfordulón a hajótulajdonosok vonakodtak megemelni a mentőcsónakok szabály szerinti minimális számát, mivel ezek elfoglalták az első- és másodosztály fedélzetének legnagyobb részét. A csónakok beszerzése, karbantartása költséges volt, és a hajó stabilitását is befolyásolták. Ráadásul a Titanic katasztrófáját megelőző években úgy érezték, hogy a mentőcsónakok nagy száma azt sugallja, hogy a hajó nem biztonságos. Különös, hogy hasonló jelenség fedezhető fel a késő 1950-es években az autók biztonságával kapcsolatban. Az autógyártók vonakodtak a beszerelésétől, mondván, hogy akkor úgy tűnik, mintha az autók nem lenne biztonságosak.

13. Mikor tette meg a Titanic az első útját, és melyik kikötőkben járt?

A Titanic az Anglia déli részén fekvő Southamptonból hajózott ki 1912. április 10-én délben, hogy New Yorkba érkezzon április 15-én. Az út során megállt a franciaországi Cherbourgban, hogy további utasokat vegyen fel, valamint az írországi Queenstownban, (ma Cobh), hogy postai küldeményeket és utasokat - leginkább kivándorlókat vegyen fel.

14. Megpróbálta a Titanic megdönteni a gyorsasági rekordot?

A Titanicot kényelmes luxushajónak tervezték, nem gyorsasági rekord megdöntésére. A Titanic 21 csomós sebességre volt hivatott - ez 24 mérföld, azaz 38,9 kilométer óránként - és nem tudott volna a Cunard Line Mauretaniájával versenyezni, amely 1912-ben 26 csomóval - 30 mérfölddel, 48 km/h-val - tartotta a rekordot.

15. Mit ettek az utasok?

A különböző osztályok utasai külön ebédlőkben étkeztek. A jegy ára tartalmazta az étkezések árát, kivéve azokat az első osztályú utasokat, akik inkább ? la carte fogyasztottak a luxusétterem étlapjáról. Az első osztályon az étkezések egyrészt társasági összejövetelekhez hasonlítottak, másrészt kulináris erőnléti túrához. A Titanic első osztályának menüje megpróbálta megkísérteni a legjobbak legjobbjaihoz szokott, tehetős utasok eltompult ízlését. Az első osztályú vacsora nyolc-

kilenc fogásból állt, és többnyire hideg előételekkel és osztrigával kezdődött. Ezek után minden fogást külön tálaltak fel - ez állandó parádés felszolgálatot követelt a pincérektől. Az utolsó fogás az első osztályon többek között a Consommé Olga (borjúleves kecsgevelővel), lazac uborkával és hollandi mártással; Mignons Lili (libamájjal, articsókaszívekkel és szarvasgombával készítve); bárány mentaszósszal; krémes karotta, sült galambfőka zsázsaágyon, hideg spárga vinaigrette mártással, és libamájpástétom. Az utolsó napon a desszertkínálat őszibarack Chartreuse zselében és Waldorf puding volt. A puding receptje sajnos elveszett az idők folyamán, valószínűleg a White Star Line házi specialitása volt, és sosem vetették papírra. A másodosztályon az ebéd sokkal egyszerűbb volt - borsóleves, zöldséges spagetti, sózott marhahús, zöldséggombócok, sült ürühús, héjában sült krumpli, ökörnyelv, savanyúság, tapiókapuding és almatorta szerepelt a kínálatban. A harmadosztályon a menü nagyon egyszerűen elkészíthető ételekből állt, levesekből, egytálételekből. Általában zöldségleves, sült disznóhús, zsályás hagymarösztli, zöldborsó, főtt krumpli, száraz kekszek, friss kenyér, édes szósszal leöntött szilvapuding és narancs közül választhattak ebédnél az utasok.

16. Mivel töltötték a szabad idejüket az utasok a hajón?

Az első osztályú utasoknak a Titanic az 1910-es években elképzelhető legszélesebb körű szórakozási lehetőségeket kínálta. A kezdő atléták használhatták a hajó úszómedencéjét, tornatermét, squashpályáját, masszázsszalonját és törökfürdőjét. Jó időben a fedélzeti játékok, mint a shuffleboard (egy curlinghez hasonló játék) vagy a karikadobálás szintén kitűnő szabadidős programnak bizonyultak. Ha a körülmények nem kedveztek a szabadtéri elfoglaltságoknak, az ingyenes, jól felszerelt könyvtár több száz könyve várta az utasokat. Táblajátékok (sakk vagy backgammon) is szerepeltek a hajó repertoárján. Sok utas naplót vezetett az út során. A fotózás szintén nagy népszerűségnek örvendett, és legalább egy utas (Browne atya) megörökítette fotóin rövid, Southhamptonból az írországi Queenstownig tartó útját. A Titanicon voltak zenészek is, akik a háttérzenét biztosították és játszottak a különböző társaságoknak a nap folyamán. Az étkezés

fontos társasági esemény volt, ami rendszerint órákig tartott. Napközben szivarokat, cigarettákat, cukorkákat, könnyű ételeket és italokat szolgáltak fel a hajó különféle termeiben. Vacsora után az urak hagyományosan a szigorúan csak a férfiaknak fenntartott szivarszobába vonultak vissza, ahol lehetőséget volt a beszélgetésekre, szerencsejátékokra. A White Star ellenezte a pénzben játszott kártyajátékokat, mivel előfordult, hogy hivatásos hamiskártyások kopasztották meg a hajók utasait. A hölgyek a vacsora utáni teára az olvasó- és írószobába telepedtek le, vagy a hajó társalgójában foglaltak helyet. A fogadás egyetlen fajtáját engedélyezték, a "hajópool"-t. Az utasok arra fogadhattak, mekkora utat tesz meg a Titanic a következő 24 óra alatt: a nyertesé lett az összes tét, illetve ebből 10%-ot megtartottak a tengerészek jótékony-sági alapjának. Az utazás során a hajó tehetséges utasai számára kisebb fellépéseket is szerveztek, ahol énekelhettek, vagy komédiázhattak. A rögtönzött előadások alatt is gyűjtéseket rendeztek, a bevételt szintén jótékony-sági célokra fordították. Az utasok a családdal, barátokkal és üzlettársakkal az akkoriban vezeték nélkülinek hívott rádió keresztül is tart-hatták a kapcsolatot. Mivel csak nemrégiben találták fel a rádiót, az idő tájt nem volt közvetlen hangkommunikáció. Az utasok egy darab papírra írták üzeneteiket, melyeket az operátor, morzejelekkel továbbított. A fogadó hely operátora táv-irati blankettára írta le az üzenetet, és futárral küldte tovább. A vezeték nélküli táviratok küldése (Marconigram) nagyon drága volt, így a legtöbb üzenetet az első osztályon utazók küldték.

17. Miért mentek a Titanic utasai Amerikába?

A válasz attól függ, hogy melyik osztályon utaztak az utasok. Az első osztály utasai a társasági elit tagjai voltak, akik so-kat utazgattak, és akkor éppen a Titanic volt a legfelkapottabb hely a számukra. Sokan európai körútjukról tértek vissza a kontinens körbeutazása után, vagy üzleti érdekeltségeik miatt kényszerültek ingázásra. A másodosztályon üdülési vagy áttelepülési szándékkal utaztak az Államokba - az áttelepülés volt a harmadosztályon utazók legfőbb indoka is. A Titanicon a kivándorlók hajtották a legtöbb hasznot.

18. Volt-e a Titanicon értékes rakomány?

Habár a hajó értékes rakományt szállított (kereskedelmi áru, élelmiszerek, stb.) a Titanic rakományjegyzékében nem szerepelt különleges érték, például aranyrudak.

19. Mibe került egy út a Titanicon?

Harmadosztályon a legolcsóbb jegy egy útra hozzávetőleg 36,25 amerikai dollár volt egy személyre, ha az utas hajlandó volt valaki mással megosztani a kabinját, a másodosztályon ugyanilyen feltételekkel (egy útra, egy személynek, kabinmegosztással) 66 dollár. Az első osztályon az ár 125 dollárnál kezdődött, de igen gyorsan felkúszhatott sokkal többre is, a szoba nagyságától, felszereltségétől függően. A legdrágább luxuslakosztály ára 900 brit font vagy 4500 dollár volt. Ez hihetetlenül nagy összeg, abban az időben, amikor egy átlagos háztartás havi költsége kevesebb, mint 1000 dollár volt, ezért kapta "a milliomosok lakosztálya" becenevet.

20. Miért süllyedt el a Titanic?

Az általános vélekedés szerint a Titanic azért süllyedt el, mert "jéghegynek ütközött"; valójában azonban a tragédia több körülmény összejátszásának eredménye. Hozzájárult a Titanic elsüllyedéséhez: a sebesség és a szög, ahogy összeütközött a jéghegygel, a víz hőmérséklete, a hajótest anyagának és a szegecseinek minősége, a jéghegy abban az időszakban szokatlan helyzete, a lyukak száma és az első hat vízzáró tartály elhelyezkedése, valamint a legénység figyelmetlensége. Noha a hajó valóban jéghegynek ütközött, ha a többi szerencsétlen körülmény nem járul hozzá, talán nem süllyed el. A "balszerencse" sokkal jobb válasz a kérdésre, hogy a Titanic miért is süllyedt el.

21. Elég nagy volt a Titanic kormánylapátja?

A katasztrófa egyik legfontosabb tényezője a kormányzás határfoka, ami többek között a kormánylapát méretétől is függ.

A kormánylapát méretéről és a hajó kormányképességére gyakorolt hatásáról egy amerikai tengerészkapitány, Charles B. Weeks azt írta, hogy a „*Titanic*” lapátja a hajótest méretéhez képest kicsi volt. Munkájában a Reed-féle Hajóépítéstan c. könyvre hivatkozott, amely szerint egy gyors hajó esetében az ideális az, ha a lapát felülete a hajótest felületének 1/60-ad része. Az ideális kormányfelület meghatározását szokásosan úgy végzik el, hogy a kormánylapát felületének nagyságát arányosítják a hajótest középvonalon mért hosszirányú felületének nagyságához (függélyek közötti hossz szorozva a merüléssel). A „*Titanic*” esetében a függélyek közötti hossz (LBP) 850 láb (268,60 m), a teljes terhelésnél mért közepes merülés pedig 34,5 láb (10,902 m) volt. Ez alapján a hajó középvonalon mért hosszirányú felülete 29.325 négyzetláb (8938,26 m²) volt, amit csökkenteni kell 455 négyzetlábbal (138,684 m²). Ez a „kivágott előrész” ('cutaway forefoot'), azaz a gerinc orrtőke felé emelkedő elülső éle – a tőgerinc – alatti terület, ami a „*Titanic*”-on 13 láb (4,108 m) magas és 70 láb (22,12 m) hosszú volt. A kivonást elvégezve a „*Titanic*” tényleges középvonalon mért hosszirányú felülete 28.870 négyzetláb (8799,576 m²) volt. Vagyis a Stokoe-féle 1/60-ados szabályt alkalmazva a „*Titanic*” kormánylapátjának 488,75 négyzetláb (148,971 m²) felületűnek kellett volna lennie. A végül beépített lapát felülete ennél jóval kisebb volt.

22. Hogyan tört ketté a hajó?

A katasztrófa után hetven évig az volt a közvélemény szilárd meggyőződése, hogy a Titanic egy darabban süllyedt el. Bár néhány szemtanú beszámolt róla, hogy a hajó a süllyedés előtt kettétört (köztük Jack Thayer, aki még egy rajzot is készített, hogy demonstrálja a folyamatot), ám a nyomozó hatóságok a hajóstisztek és az első osztályú utasok vallomásának adtak hitelt, amelyek szerint a hajó egy darabban süllyedt el. 1985-ben, amikor Robert Ballard és Jean-Louis Michell végül felfedezték a roncsot, kiderült, hogy a hajó süllyedés közben kettétört. A feltételezések szerint miközben a Titanic süllyedt, a hajófar kiemelkedett a vízből, olyan magasra, hogy az alátámasztás nélkül maradt hatalmas súly alatt a hajótest megroppant és két darabba tört. A törés a felső fedélzeteken kezdődött és onnan haladt lefelé. Ez az elmélet

széleskörben elfogadottá vált. Egy 2005-ben talált új bizonyíték – a hajófenék egy újonnan felfedezett darabja – azonban azt sugallja, hogy a törést okozó sérülés a hajófenékről (a gerictől) indult ki. Ez az új bizonyíték alátámasztani látszik azt a korábban kevésbé népszerű elméletet, amely szerint a törés, amely két darabra szakította a Titanicot, a gerinclemezekről indult és felfelé haladt. Jack Thayer vázlata mindenesetre megerősíti ezt az elméletet. A Titanic süllyedésének szimulációját azóta két cég is elvégezte: a Gibbs & Cox, Inc., valamint a Harland & Wolff hajógyár. Arra jutottak, hogy a Titanic szerkezete akkor ért a kritikus ponthoz, amikor az első hat vízzáró rekesz megtelt vízzel és a hetedik (a 4 számú kazánház) már körülbelül félig volt. Addig a hajó szerkezete elviselte a terhelést, az orr-rész alámerült, a tat-rész egyre magasabbra emelkedett. A hajó körülbelül 20 perccel az elsüllyedés előtt érte el ezt a helyzetet. A hajótest terhelési szimulációja alapján kiderült, hogy ekkor a felső fedélzeteken az első és a hátsó expanziós rés körüli pontokon szélsőségesen nagy hosszirányú húzóerő kezdett hatni a hajó felépítményeire és hasonló nagyságú függőleges irányú nyomóerő a hajófenéken a gépház alatt a gerincre. A gerinc elgöbült, ami mérsékelte a gerincre nehezedő nyomóerőt, de átadta azt az oldalfalaknak. A héjazat lemezei így kényszerűen egyre jobban oldalra mozdultak (kidudorodtak), ahogy a gerinc hosszúsága csökkent, mígnem az oldalfalakat tartó bordák már nem bírták tovább és az orr-részben a vízzáró rekeszfalak tetejével azonos magasságban derékszögben behajlottak, lefelé húzva a felső fedélzeteket, a tat-részben pedig a kettős hajófenékekkel egy vonalban egyszerűen elnyíródtak hátrafelé a turbinatér irányába. (A letört tat-rész jobb oldala a töréstől számítva 42 méter hosszan teljesen, a baloldal pedig 36 méter hosszan részlegesen levált a hajótatról.) A fedélzetek egy darabig igyekeztek megőrizni a szerkezet eredeti alakját, amiről az acél kismértékű megnyúlása tanúskodik, de végül a fedélzeteket alátámasztó oszlopok elgöbültek és a fedélzetet alkotó acéllemezek elpattantak.

A hajó középső szekciója ekkor egyszerűen szétmorzsolódott és a szimplafalú kazánok kizuhantak belőle. A turbinatér robbanásszerű gyors elárasztása teljesen összeúzta a kondenzátorokat, így lehetővé tette, hogy a kutatók a roncsmezőn a kondenzátorok belső alkatrészeit is megtalálják. A dinamótértől hátrafelé eső rekeszfalak ugyanerre a sorsra jutottak, gyakorlatilag összeroppantak, amint a tenger berobbant a még száraz helyiségekbe (ez magyarázza, hogy a letört tat-rész miért nem lebegett még hosszú időn keresztül a vízen és, hogy a túlélők miért nem emlékeztek semmire, ami a látszólag folyamatos süllyedést félbeszakította volna). A tat-rész jobb oldali lemezei csak a baloldali lemezek után szakadtak le, ezért a süllyedőfélben lévő orr rész még rántott egyet a tat-rész jobb oldalán és jobbra forgást indított el. Ennek köszönhető, hogy a tat-rész ma 180 fokkal elfordult helyzetben van az orrhoz képest.

23. Milyen óvintézkedéseket tett Smith kapitány, hogy elkerülje az összeütközést?

A navigációs tiszteket szóban figyelmeztették, és üzeneteket is kézbesítettek számukra a közelben fellelhető jéghegyekről, valamint az árbockosár őrszemeit is utasították, hogy figyeljék a jeget a távolban. A hajó elülső részén lévő fedélzeti nyílásokat becsukták, hogy a zavaró fényhatásokat kiküszöböljék, és hogy minél nagyobb legyen a látótávolság. A hajó sebességén nem változtattak, holott ez volt a hajó leggyorsabb szakasza az útja során, s nem helyeztek ki további őrszemeket a rossz látási viszonyok ellenére sem. Bár Smith kapitány kiadta a parancsot, hogy a Titanic több mérfölddel délre térjen el a szokásos hajózási útvonaltól, döntésének okát nem ismerjük. Néhány túlélő tiszt szerint ezzel azt akarta elérni, hogy nagyobb távolságra legyenek a jéghegyektől, manapság azonban sokan úgy vélik - mivel a jéghegy pontos helyzete nem volt ismert, és az irányváltoztatás viszonylag csekély mértékű volt -, hogy Smith inkább azért vezette a Titanicot egy akadálytalan területre, hogy a sebességét növelje a New York felé vezető úton.

24. Figyelmeztették a Titancot a veszélyre?

Igen, az első, jégveszélyre figyelmeztető jelzések rádión érkeztek az ütközés reggelén, 9:00 tájban a Cunard társaság Caronia névre keresztelt hajójáról. A nap folyamán további rádiós figyelmeztetések érkeztek különböző, a jégmező térségében tartózkodó hajókról.

25. Minden figyelmeztetés eljutott a kapitányi hídra?

A délután és az este folyamán a vendégek elárasztották a rádiótávírást személyes üzeneteikkel. A kommunikációs dugó következtében néhány üzenet nem jutott el a hídig. Ez nagyrészt azzal magyarázható, hogy sem telefon, sem parancsközlő rendszer nem volt kiépítve a rádiósok és a híd között. Ezért a távírásznak meg kellett szakítania munkáját, és személyesen kellett feljuttatnia az üzeneteket a hídon tartózkodó tiszthez. Kétségtelen, hogy a jégheggyel kapcsolatos figyelmeztetéseket félretette addig, míg a privát üzenetek mennyiségének csökkenése után lehetősége nyílt kézbesíteni őket.

26. Mikor és hol történt az ütközés és milyen érzést keltett az összeütközés?

A jégheggyel való ütközés húsz perccel éjfél előtt történt (a Titanic ideje szerint) az északi szélesség $41^{\circ} 46'$ és nyugati hosszúság $50^{\circ} 14'$ fokánál. A szemtanúk más-más érzésekről számoltak be attól függően, hogy hol helyezkedtek el a hajón. Akik távolabb voltak az ütközéstől, azt állították, hogy "gyenge, súrlódó morajlást" éreztek, vagy olyan zajt éreztek, mintha "ezer üveggolyó felett suhantunk volna át", vagy ahhoz hasonlót éreztek, mint amikor a vonat fékez, megérkezve az állomásra. A legénység néhány tagja, aki ott volt az Olympicon, amikor az elvesztette az egyik hajócsavarlapátját, feltételezte, hogy a remegés hasonló okokból következett be - ami mellesleg azt jelentette, hogy a hajó javításra szorul. Az utasok és a legénység olyan tagjai, akik közelebb voltak az ütközéshez, jóval erőteljesebben érezték, az ütközés során letört egyik jégdarab beesett egy nyitott kabinablakon.

27. Voltak-e lehetséges egyéb manőverek, amelyekkel elkerülhető lett volna az összeütközés?

Elméletben igen, de a rövid idő miatt csak 1-2 % esély volt a sikerre. William Murdoch első tiszt előtt két lehetőség állt: vagy megpróbálja kikerülni, vagy egyenesen nekimegy a jéghegynek.

A kitéréshez a következő műveletekre lett volna szükség: Bal gép teljes erővel hátra (a másik két gép marad „teljes erő előre” állásban), és a kormányt teljesen balra. Ezután, ha a hajó orra 25-30 fokra már eltért a jéghegytől balra, akkor a bal gép teljes erővel előre (jobb gép teljes erővel hátra), és a kormányt középre, majd jobbra (hogy segítsen mihamarabb leállítani a balra fordulást), majd ismét középre (hogy segítse a far eltávolodását is). A gépek átállítása és a kormányzás azonban maximális sebességű emberi tevékenység mellett is műszakilag korlátozott, időigényes. Ezért valószínű, hogy az „S” kanyart nem lehetett volna befejezni, és a hajó jó esetben a 4. kémény után, de a hátsó árboc előtt ütközött volna, ami (a csavartengely sérülése miatt) mozgásképtelenné teszi, de nem szenvedett volna halálos sérülést. Rosszabb esetben az „S” közepén, derékba kapta volna a jéghegyet. Akkor viszont a megtörtétnél rosszabb lett volna a helyzet (kazánházi sérülés, kazánrobbanás) és mentésre sem marad idő.

Ehhez képest, ha az ügyeletes tiszt úgy értékeli a helyzetet, hogy a kitérés megkísérlése biztos katasztrófát jelentene, akkor mindhárom gép teljes erővel hátra (az ütközés előtti néhány másodpercben a gépeket leállítani), a maradék kormányhatást kihasználva a hajót homlokegyenest a jéghegynek irányítani, hogy frontális ütközés legyen, így az orrtőke, és a vele szerves egységet képező tőgerinc vegye fel az ütközés első, legnagyobb erőhatását. Ebben az esetben a hajó orr-része nagyon súlyosan sérült volna, a becsapódási sebesség függvényében akár a teljes emelt orrfedélzet terjedelmében totálkárossá vált volna, de – ha a hirtelen megállás miatt egyéb súlyos, a tőgerinc esetleges tovaterjedő deformálódásából származó károk nem keletkeznek – a hajó úszóképes marad. Hiszen egyrészt minden hajó az orrán a legerősebb úgy szerkezet, mint anyagvastagság szempontjából (az ütközésekre való felkészülés és a szembe jövő heves viharok folya-

matos és iszonyatos erejű hullámverésének elviselése miatt), másrészt az elkeskenyedő orr- és farrész egyébként is csak „kolonc”, hiszen az ott fellépő felhajtóerő alatta marad a szerkezet súlyának, a hajó úzását a telt, párhuzamos oldalfalu középrész biztosítja. Az orr elvesztésénél sokkal nagyobb veszélyt jelentett volna a hirtelen megtorpanás, a személyek és berendezési tárgyak sérülése, valamint a nagy tömegű gépi berendezések, gőzgépek, kazánok sérülése, elmozdulása, le-, vagy kiszakadása és az ebből adódó tűz- és robbanásveszély.

A fentiekre tekintettel tehát azt mondhatjuk, hogy bár két lehetősége is lett volna, Murdoch első tiszt egyiknek a sikeréért sem tett meg mindent. Balra kormányoztatott, de a kormányzás hatáskörét nem segítette a hajócsavarok ellentétes irányú forgatásával, pedig olyan goromba fordulási parancsra – mint a kormány, plusz két hajócsavar ellentétes irányú forgatása – a hajó feltétlen majdnem azonnal reagált volna. Az első tiszt manőverezése (bár mindenki átérezheti a jéghegy felbukkanása okozta pillanatnyi sokkot) tehát a „két szék közül a pad alá” esete volt. Ugyanis, ha egyikre sincs elég idő, akkor megállni is, meg ezzel egy időben kerülni is, nem megy. A hajótestnek három része van: az erős, a gyenge és az érzékeny. Ez a manőver csak arra volt jó, hogy féktávolságon belül a gyenge oldalát kínálja fel a veszélynek.

28. Honnan jönnek a jéghegyek és mekkora volt a jéghegy?

A sarkkör és az Antarktisz környékén a hó nem olvad el, évszázadok alatt vastag jégtakarókká tömörül, és gleccserek alakulnak ki belőle. Idővel ezek a "jégfolyók" egyre lejjebb csúsznak a tenger irányába. Amikor az óceánhoz érnek, a jégmezőkből nagy darabok válnak le, és az áramlattal továbbhaladva jéghegyekké válnak, méretük változatos, lehetnek akár akkorák, mint egy hűtőszekrény, de akkorák is, mint egy kisebb hegy. A Titanic-ot elpusztító jéghegyről a szemtanúk leírásai eltérnek, de a jéghegy legalább a hajó előfedélzetéig (a hajó felső fedélzete az előárboc előtt), legalább hatemelethez emelkedett a víz fölé, a víz alatt pedig tizenöt emeletnyi mélységre nyúlt.

29. Miért nem látta a legénység korábban a jéghegyet?

Tiszta időben a jéghegyek 15-20 mérföldről észrevehetőek a hajóhídról - az árbockosárból távolabbról. Holdfényes éjszákán ez a távolság pár mérföldre csökken a jéghegy, a hajó és a Hold egymáshoz viszonyított helyzetétől függően. A Titanic katasztrófájának éjszakáján a körülmények kedvezőtlenek voltak, ezért a jéghegy egészen addig rejtve maradt, amíg már túl késő volt kikerülni. Nem volt holdfény, ami megvilágíthatta volna az óceánt. A jéghegyeket gyakran ölelik körbe kis hullámok, amik megtörnek a jéghegy oldalán, de csendes időben nincs hullámverés. Ezek nélkül a jéghegy nagy fekete tömegként jelent meg a sötétben, és a hajó orrától csak néhány százméternyire lehetett felfedezni.

30. Távcső vagy keresőfény segített volna?

Megfigyelő pozícióban a távcsövet csak akkor lehet nagy hatással használni, ha előzetesen szabad szemmel már észrevettek valamit a távolban. Habár a távcsövek felnagyítják a tárgyakat, hátrányuk az, hogy jelentős mértékben beszűkítik a látóteret - ez gyakorlatban azt jelenti, hogy a horizont kis részének alapos vizsgálata mellett a nagyobb rész teljesen figyelmen kívül marad. Keresőfények alkalmazása jég keresésére megkérdőjelezhető gyakorlat. A fény ugyanis szétszóródik a hajó orra előtt képződő párán, mint az autók reflektoráé a ködben, és nem az utat, hanem a ködöt világítja meg. Ez a "káprázathatás" megakadályozza a távolabra eső tárgyak észlelését. A megvilágított köd a vakító fény miatt valójában elfedi a kisebb tárgyakat, és nehezíti a fedélzeti tisztek éjszakai látását. A keresőfényeket napjainkban reflektorként használják, hogy mentőcsónakokat keressenek a vízen, vagy saját csónakjaik megvilágítására, vízre bocsátáskor.

31. Miért nem állították meg a víz beáramlását a Titanic szivattyúi?

Bár a Titanicot elegendő számú szivattyúval szerelték fel, azok nem voltak elég erősek ahhoz, hogy a lyukakon beömlő víztömeggel felvegyék a versenyt.

32. Valóban a Titanic küldte az első S. O. S jelet?

Eredetileg a hajók vezetékek nélküli vészjelzése a CQD volt, de 1908-ban új kódot vezettek be, az S. O. S.-t., mivel a három pont, három vonal, három pont kombinációja még a legzöldebb kezdő számára is egyszerűen felismerhető volt. A feljegyzések szerint a Cunard Liner SS Slavonia hajója már 1909. június 10-én használta az S. O. S jelet.

33. Mennyi idő alatt süllyedt el a Titanic?

A Titanic 1912. április 14-én, vasárnap este 11:40-kor ütközött a jégheggyel, és 2 óra 40 perc alatt süllyedt el, tehát másnap hajnali 2:20-kor.

34. Valóban szándékosan tartották a fedélközben a harmadosztály utasait?

A nyomozás során sem az amerikai, sem a brit hatóságok sem találtak arra bizonyítékot, hogy szándékosan tartották volna vissza a harmadosztályon utazókat, habár az valóban igaz, hogy az utasok a harmadosztályról értek fel legkésőbb a csónakokhoz. Elfogadható magyarázat lehet, hogy a hajó tisztjeit lekötötte a katasztrófa, és egyszerűen nem foglalkoztak a harmadosztályra vonatkozó evakuációs parancsok kiadásával. A White Starnak ilyen jellegű vészhelyzetre nem voltak kiürítési tervei, és a hajó tisztjeinek figyelmét teljesen lekötötte a helyzet kezelése és a mentőcsónakok vízre bocsátása. A harmadosztály stewardjai visszatartották az utasokat odalent, hogy a kiürítés rendezetten történjen, és várták a kiürítési parancsot, de azt végül senki nem adta ki.

35. Tényleg kettétört a hajó?

Süllyedés közben a Titanic két nagyobb részre szakadt a harmadik és a negyedik kémény között. A tragédia után több szemtanú azt állította, hogy a hajó nem tört ketté, és ez volt az általánosan elfogadott vélemény is, amíg meg nem találták a roncsot.

36. Hol süllyedt el a Titanic?

A Titanic Kanadánál, Új-Fundland partjainál süllyedt el; Lightoller negyedik tiszt a helyre vonatkozó jelentésében az északi szélesség 41° 46', nyugati hosszúság 50° 14' fokát jelölte meg.

37. Mely hajók siettek a Titanic segítségére, és melyek nem?

A Titanic vészjelzését számos hajó vette a tragédia éjszakáján, többek között a Carpathia, a Mount Temple, a Virginian, a Baltic, a Caronia, a Prinz Fredrich Wilhelm, a Frankfurt és a Titanic testvérhajója, az Olympic is. Eleinte több hajó indult a katasztrófa helyszínére, de miután nyilvánvalóvá vált, hogy a Carpathia érhet leghamarabb oda, folytatták eredeti útjukat. A Leyland Line Californian nevű hajója csak néhány mérföld távolságra volt a Titanictól, de megállt éjszakára, mivel a kapitány nem kockáztatta meg az átkelést a sötétben a "jégmezőn". Volt ugyan vezeték nélküli távírójuk, de a rádiós éjszakára kikapcsolta, így nem vette a vészjelzéseket. A mai napig komoly viták folynak arról, vajon gondatlanul jártak-e el a Californian tisztjei, amikor nem néztek jobban utána a távoli rakétáknak és fényeknek.

38. Volt-e magyar vonatkozása a Titanic történetének?

A Titanichoz legközelebb lévő Cunard Line Carpathia nevű személyszállító hajó 1912. április 11-én indult New Yorkból Gibraltár felé. Amint vette az első segélyhívást, azonnal irányt változtatott, és egyenesen a katasztrófa színhelyére sietett. Bár a kapitány parancsa szerint teljes gőzzel haladt, négy órába telt, míg odaért. Szerencsére a Carpathia, mely rendszerint tele volt kivándorlókkal, most nem teljes megterheléssel utazott, és a Titanic összes túlélőjét a fel tudta venni. A Carpathia hajóorvosa, a magyar Lengyel Árpád volt, aki a 'Titanic süllyedésekor mentési és orvosi munkájával kiérdemelte az egész világ elismerését."

39. Csak a nők és gyermekek szállhattak be a csónakokba?

A mentőcsónakban hagyományosan a nőknek és a gyerekeknek tartották fent az első helyeket, a férfiak csak később következtek; a Titanic kevés mentőcsónakjából adódóan ez gyakorlatban azt jelentette, hogy a veszteséglistán többnyire férfiak szerepeltek. A hajó bal oldalán a mentőcsónakok vízre bocsátását Lightoller tiszt végezte, aki a hagyományt szó szerint értelmezte, és megakadályozta, hogy a csónakokra a legénységükön kívül más férfiak is feljussanak. A süllyedés kezdeti szakaszában a nők vonakodtak elhagyni a hajót, mert eleinte nem látszott, mekkora a baj, így az első csónakok meg sem teltek. A hajó menetirány szerinti jobb oldalán Murdoch tiszt másképpen értelmezte a parancsot - először a fedélzeten lévő nőket és gyermekeket helyezte el, majd a fennmaradt helyeket azokkal a férfiakkal töltötte meg, akik menni akartak.

40. Hány ember veszett oda?

A múlt század fordulóján az utaslistákat a hajó indulásáig nem tudták pontosan összeállítani, mivel a jegyeket bármelyik White Star irodában az utolsó pillanatig meg lehetett vásárolni. Csak a hajó kifutása után állította össze a személyzet a jelenléti ívet. Így az egyetlen teljes utaslista odaveszett a Titanickal együtt, és ez nagyon megnehezítette a holtak és a túlélők listájának összeállítását. A katasztrófa utáni hetekben a Brit Kereskedelmi Bizottság, Lord Mersy mint "roncsmegbízott" és az amerikai Szenátus vizsgálóbizottsága állított össze veszteséglistákat, melyek a rendelkezésükre álló források különbségei következtében eltértek egymástól.

41. A kazánházi tűz süllyesztette el a Titanicot, vagy hozzájárult az elsüllyedéséhez?

Széntüzelésű hajókon néha spontán módon kialakult egy-egy kisebb parázslás a szénraktárakban. Habár ezeket "széntűznek" hívták nagyon ritkán származott belőlük veszélyes tűz, inkább egy grillparti izzó faszenéhez hasonlítottak. Az ilyen "tüzeket" inkább bosszantónak tartották, mintsem veszélyesnek, és a gépészek rendszeresen hagyták parázslani,

míg a tűz fészke feletti szén elfogyott, és hozzá tudtak férni, hogy eloltsák. Volt egy néhány napig tartó kisebb széntűz a Titanicon de semmi bizonyíték nincs arra, hogy ez károsította volna a hajó szerkezetét, vagy hozzájárult volna a tragédiájához.

42. Kicserélték az Olympicot és a Titanicot egy biztosítási csalás miatt?

Ez egy "mesterségesen gerjesztett vita" volt. Néhány éve kitalálták, hogy az Olympic egy korábbi ütközés során olyan súlyosan megsérült, hogy nem lehetett gazdaságosan megjavítani, és visszaküldték a kivitelezőnek, hogy az azonosságát kicseréljék az éppen építés alatt álló Titanicéval. Az "elmélet" azon a feltevésen alapul, hogy a "Titanic" (valójában a sérült Olympic) egy súlyos biztosítási csalás részeként szándékosan ütközött a jégheggyel,; bár az életek elvesztése nagyon is "valós" baleset volt, hiszen eredetileg a White Star Line Baltic nevű hajójának a közelben kellett volna lennie, hogy hősieesen megmentse az embereket. Az "elmélet" teljes mértékben cáfolható az Olympic és a Titanic közötti, jól dokumentált fizikai különbségekkel. Továbbá nincs a hajótestnek olyan része, ahol ne a Titanic azonosítója, a 401 szerepelne. Ráadásul az évek múltán az Olympicról több száz tárgyat árvereztek el - a hajót 1935-ben ítélték szétbontásra. Az Olympicról származó minden egyes tárgy az Olympic azonosító számát, a 400-ast viselte.

43. Gyenge volt a Titanichoz felhasznált acél minősége?

Valóban igaz, hogy a Titanic építésére használt acél a mainál gyengébb minőségű volt, de senki sem bizonyította, hogy az anyag kémiai szennyeződése vagy fizikai tulajdonságai következtében pusztult el a hajó vagy a rábízott életek.

44. Hol van a Titanic roncsa?

A Titanic roncsai New Yorktól 963 mérföldre (1783 km) északkeletre és az új-fundlandi partoktól 453 mérföldre (839 km), délkeletre találhatók.

45. Milyen mélyen van a roncs?

A Titanic 2,5 mérföld (4 km) mélységben fekszik a tenger fenekén, ahol a nyomás négyzetcentiméterenként 422 kilogramm.

46. Kiemelhető-e a Titanic?

Sajnos - bár a technika mai fejlettségi fokán már megoldható lenne - a roncs túlságosan törékeny ahhoz, hogy kibírja a kiemelést és a szállítást.

47. Összeomolhat-e a Titanic?

Igen, de nem tudni, hogy mikor. Már az utóbbi 20 év alatt is, amióta megtalálták a Titanicot, történtek változások a szerkezetben. A hajó tatrésze összepréselődött, a tisztai negyed, a tornaterem és a sétálófedélzet tartószerkezete pedig továbbrothadt.

48. Milyen állapotban van a Titanic belseje?

A Titanic építése során használt puhafa többsége, például a kabinok és a luxuskabinok fenyő válaszfalai teljesen eltűntek. A hajó belsejében emiatt hatalmas acélbarlangok tátongnak, a megmaradt fedélzeteket pedig vastag iszapréteg borítja. Mindamellet megmaradt valami az egykor fényűző dekorációból, leginkább a roncs csendesebb vizű részeiben, ahol az áramlás hiánya gátolja a fával táplálkozó organizmusok működését. A mennyezetek és falak díszítő berakásai, a

faburkolatok és a díszes ablaktakarók vannak a legjobb állapotban az első osztály fogadótermében a felsőbb fedélzetek néhány luxuskabinjában.

49. Hány túlélő él még ma is?

Kettő túlélőről tudunk.

50. Ki találta meg a roncsot?

A roncs helyét Dr. Robert Ballard és Jean Louis Michel egy közös amerikai/francia expedíció során találta meg 1985. szeptember 1-jén, hajnali 1:05-kor.

51. Kié a roncs?

A tengerészeti törvények értelmében a hajó tulajdonosa rendelkezik a hajó - és természetesen a roncs - felett, hacsak le nem mond róla, vagy ha szokatlanul hosszú idő telik el azután, hogy a hajó elsüllyedt. Általános vélemény, hogy amikor a White Star Line eladta a céget a Cunardnak, az ügylet a Titanicra nem vonatkozott, hiszen az elsüllyedt, és nem találták meg. A hajótest egy részére több biztosítónál is kötöttek biztosítást, de egyik cég sem követelte még magának a hajót. Ez ideig semmilyen bíróság sem adományozott tulajdonosi jogokat elbirtoklás alapján másik személynek.

52. Hogyan szerezte meg az RMS Titanic, Inc. (RMST) a Titanic hajómentési jogait?

A tengerészeti törvényeket betartva az RMST 1993-ban tárgyakat hozott fel a roncsból, és a norfolki tengerészeti törvényszék elé vitte őket. Az RMST végigjárta a hajó lefoglalásának hivatalos menetét, illetve szándékát nyilvánosan be is jelentette, továbbá felkért mindenkit arra, hogy nyújtson be keresetet a szövetségi törvényszéknek, és támadja meg a jogokat. Több mint hétszáz biztosítótársaság nyújtotta be igényét, melyeket végül rendeztek. 1994. június 7-én az Egyesült Államok kelet-virginiai kerületi bírósága kimondta, hogy az RMST a hajómentési jogok birtokosa, mind a roncs, mint a

roncs környékére vonatkozólag, és ezzel mindenki mást kizárt a leletmentésből. Az RMST az egyetlen olyan társaság, amely felhozott és megőrzött tárgyakat a Titanicról.

53. Hány expedíciót vezetett az RMS Titanic, Inc.?

Az RMS Titanic, Inc. hét kutató- és gyűjtőexpedíciót szervezett a Titanic roncsához: 1987-ben, 1993-ban, 1994-ben, 1996-ban, 1998-ban, 2000-ben és 2004-ben.

54. Hány tárgyat állított helyre az RMS Titanic, Inc.?

A mai napig az RMS Titanic, Inc. több mint 5500 tárgyat tárt fel és konzervált a roncsból, igen széles skálán, a finom porcelántól kezdve a hajótest egy 17 tonnás darabjáig.

55. Miért fontos, hogy feltárják és konzerválják a leleteket a Titanic roncsaiból?

A mélytenger-fenék kedvezőtlen környezeti feltételei közt az idő múlásával az ember alkotta tárgyakat elpusztítják a baktériumok, elkopnak az üledékek alatt, és korrodálják őket a sók és savak. A fémevő mikroorganizmusok lassan magát a hajótestet is elpusztítják, egyszer majd összeomlik a tengerfenéken. A ki nem mentett tárgyak gyakorlatilag örökre elvesznek. Az RMS Titanic Inc. elkövet mindent annak érdekében, hogy a lehető legtöbbjüket kiemelje, konzerválja és bemutassa a nagyközönségnek annak érdekében, hogy fizikai emléket is állíthasson a hajónak és azoknak az embereknek, akik a szerencsétlenségben elpusztultak. Erőfeszítéseiknek köszönhetően az egész világ esélyt kap arra, hogy olyan tárgyakat lásson és érintsen, melyek a pusztulás szomorú tanúi, és bepillantást engednek a tragédia emberi dimenzióiba.



A TIT
Hajózástörténeti
Klub előadásai

A TIT Hajózástörténeti és Hajómodellező Klub 1979 óta gyűjti a hajózásra vonatkozó információkat és rendszeres előadások keretében ismerteti meg azt a tagsággal és az érdeklődő szélesebb közönséggel. A klub tagjai a nemzetközi Titanic-kiállítás budapesti megrendezésében is közreműködtek (elkészítették a kiállításon bemutatott Titanic és Carpathia gőzös modelljét, valamint a szervezők felkérésére televíziós nyilatkozatokkal és tárlatvezetéssel segítették a rendezvény sikerét). Ennek köszönhetően a klub működése során első ízben most egy kiállítás, és a kiállításon elhangzott előadás anyagát mutatjuk be. Reméljük, hogy ezzel hagyományt teremtünk és sikerül a jövőben is magas minőségű kiállítások megrendezésében közreműködve hozzájárulni a hajózási ismeretek terjesztésének sikeréhez.

Amennyiben felkeltettük érdeklődését elvárjuk foglalkozásainkra, illetve várjuk Önt is tagjaink közé. H-1113 Budapest, Zsombolyai u. 6. tel.:+36-06-1-466-90-19

