

**A H.M.H.T. JUSTICIA (ex-STATENDAM)
roncsainak kutatása, 2019. május 21-25.**

2019. május 21., kedd

Első forgatási nap. Belfast, TITANIC Negyed.



2018. novemberének utolsó napjaiban Loubna Turjuman Genovese, a londoni székhelyű, brit Like a Shot Entertainment nevű televíziós filmgyártó vállalat (<https://www.likeashot.tv/>) sorozatgyártásért felelős munkatársa arról tájékoztatott, hogy a vállalat új dokumentumfilm-sorozatot készít, „Hajóroncsok titkai” címmel a brit UKTV és más nemzetközi műsorszolgáltatók számára, s a sorozat egyik epizódja a HMT JUSTICIA-ról fog szólni. A kutatási előmunkálatok során bukkant rá a „The Dutch Titanic” című könyvemre, amelyből rendelt egy példányt. Miután elolvasta, lehetőségünk volt beszélni egymással, és tovább tárgyalni a kutatásaimról, aminek az lett a vége, hogy Loubna felkért, hogy szakértőként vegyek részt a filmkészítésben, és bemutatott Matt Bone-nak, az adott epizód producerének.

Matt azóta megszervezte a forgatást, amelynek részeként egy bűvár-expedícióra is sor kerül a jól ismert bűvár, Barry McGillh segítségével (ő a könyvön végzett munkámhoz is hozzájárult a roncsokról készített néhány kiváló víz alatti fényképével). Az expedíció víz alatti drónokat is használ, s nem csak a HMT JUSTICIA roncsát keresi fel, hanem az ugyancsak elsüllyedt UB-124, az egyik támadó német tengeralattjáró maradványait is, amelyet a JUSTICIA-t kísérő rombolók süllyesztettek el, így a kutatás rendkívül izgalmas feladatnak ígérkezik.

Eddig (2002-2008 között) elsősorban a volt osztrák-magyar császári és királyi haditengerészet öt hajóroncsának kutatásában vehettem részt. Ám 2016-ban Zelenák József, a Magyar Búvár Szakszövetség elnökségi tagja támogatásának és Stef Teuwen, a CMAS Víz alatti Tevékenységek Világszövetsége belga tagja bizalmának köszönhetően, egy nagyszabású (egy 15 ország 60 búvárából álló) nemzetközi expedíció hajózástörténeti vezetőjeként dolgozhattam, amely a jütlandi csatában elsüllyedt hajók roncsait kutatta (https://www.facebook.com/tamas.balogh.73/media_set...). Ennek köszönhetően egy többnyelvű, nemzetközi jelentőségű expedícióban is kipróbáltam magam. Most itt a következő alkalom.

Köszönöm a lehetőséget. A könyv elkészítésekor összegyűjtött információk lehető leghatékonyabb átadására törekszem, ezáltal hozzájárulva a hajó, az utasai és a személyzet emlékének megőrzéséhez.



2019. május 22., szerda

Második forgatási nap. Halászfalu szállás, Dooley, Írorság.

Három órás utazás végén a csapat megérkezett az írországi Letterkenny északi szomszédságában fekvő Downings-tól 3 km-re lévő Dooley-öbölbe, ahol a Halászfalu (Baile an Lascaire) házikóiban kaptak szállást. A három hangulatos kis házból álló szálláshely vezetője Heather és Michael, akik a leggyakrabban halászokat, sporthorgászokat és roncsbúvárokat látnak vendégül. Ez az a hely, ahová az út most vezet.





A Melmore-om jéggyalulta, szélfűtta, fátlan felszíne olyan csupasz, akár az ember arca borotválkozás után. A helynek mégis félreérthetetlen varázsa, egyben lenyűgöző ereje van. Azt üzeni: itt nem adják ingyen az életet. Ám az mégis mindenütt jelen van a vidéken: a szabad tűzű kandalló és az előtte elrendezett kényelmes asztaloknál és székekben bonyolódó kedélyes beszélgetések köré szervezett pubok családias légkörében, a vastag gypjút növesztő birkák kitartó legelésében, a smaragdzöld fű dacos növekedésében, az öböl homokos partján az áramlatok által partra sodort, a világ ki tudja melyik sarkában könnyű kézzel eldobott műanyagszemétben... S a valaha erre járt tengerészek emlékében.

Utóbbiból a szállásunkra is jutott. A Halászfalu a roncsbúvárok igazi otthona, ahol nemcsak a házigazdák kedvességét élvezheti az ember. A társalgóban mindjárt egy a közelben elsüllyedt első világháborús német tengeralattjáró parancsnoki tornyának külső kormányállásában elhelyezett, s a roncsok közül kiemelt és szépen helyreállított kompasz és telemotor áll, amelyen a nyomásálló bussola, az éjszakai fényforrás és a közlőmű áttételének első elemei is láthatók a felirattal: „Berlin-Friedenau.” A kandalló feletti polcra kölcsönözhető, az ide látogató búvárok fantáziáját megmozgató könyvek, amelyek a közeli roncsokat mutatják be az érdeklődőknek. Köztük egy ismerős kötet... a STATENDAM történetéről.



Még Stewart Andrews, többek között a LUSITANIA és a jütlandi csata roncsait kutató ír roncsbúvár kért dedikálást bele tőlem 2018-ban, a könyv belfasti bemutatóján, amikor Kenneth Belshaw segítőkész közreműködésének hála, a könyvet napra pontosan a hajó elsüllyedésének századik évfordulóján sikerült bemutatni a hajó szülőhelyén, az egykori Harland és Wolff Hajógyárban (@[UzpfSTewMDAwMTgxOTQ3MjIwMjoxOTc0NzY4MTQ5MjYwNDgy:https://www.facebook.com/tamas.balogh.73/posts/1974768149260482?__tn__=K-R]). Michael és én egyszerre lepödtünk meg: én azon, hogy itt a könyvem, ő pedig azon, hogy itt a könyv szerzője. Megesik, hogy az ember hirtelen úgy érzi, hogy jó helyen jár. Számomra ez kétségkívül ilyen pillanat volt.



Mindazonáltal nem sok idő maradt a rácsodálkozásra: Matt Bone, az epizód producere és operatőre, Jonathan a segítőjével, Liam-mel együtt felkészültek az első interjúra, s várakozón felsorakoztak előttem, hogy feltegyék az első kérdést...



2019. május 23., csütörtök

Harmadik forgatási nap. Északatlanti-óceán, a JUSTICIA (ex-STATENDAM) roncsai.



Szerdán este megérkeztek a búvárok is, a helyi Barry McGill, a Kilkenny illetőségű Gareth O'Neil és a dublini Stewart Andrews. Mindannyian gyakorlott búvárok, akik rendszeresen merülnek Donegal partjai előtt, ahol 90 első- és második világháborús hajroncs pihen. Csütörtökön reggel – rögtön a reggeli után – velük együtt indultunk útnak a Drongawn-öbölbe, a Fishermans Village Lodge-tól 7,9 km-re fekvő Rosapenna területén működő hajójavító- és kishajó-kikötőbe, ahonnan vendéglátónk, Michael vitt ki a nyílt óceánra, a búvármunkákhoz megfelelően felszerelt (a búvárpalackok rögzítésére és a többi felszerelés – ruhák, kamerák, stb. – biztonságos tárolására berendezett) ROSGUILL nevű motorosával.





A JUSTICIA (ex-STATENDAM) roncsa a parttól meglehetősen távol, 28 tengeri mérföldre (52 km) fekszik. Ezt az utat a ROSGUILL valamivel több, mint két óra alatt tette meg. Ezt az időt Loubna és Matt, a merülés során elvégzendő feladatok és az események filmen történő rögzítéséhez szükséges tervezőmunkával töltötte, míg Jonathan vágóképeket rögzített, illetve Matt és Liam közreműködésével interjút készített a búvárokkal és velem. Amikor nem kellett beszélnem, akkor a roncsról a korábbi expedíciók alapján eddig megismert tényeket rögzítő rekonstrukciós rajzot készítettem annak érdekében, hogy ezzel segítsen Quincy Andrews, a víz alatti távirányítású kamera (ROV) kezelőjének felkészülését.



A tenger nyugodt volt, ám – mivel selftengeren jártunk (amelynek az átlagos mélysége csupán 60 m) – a közeli aljzatról visszaverődve a legkisebb hullámmás is erősebbnek tűnt. Így, bár lélegzetelállítóan szép idő volt, a ROSGUILL erősen billegett. Liam gyomra egyszer csak nem is engedelmeskedett tovább az akaratának, s átadta magát a tengeribetegségnek.





A roncs fölé érve eljött Quincy ideje, aki Baxter névre keresztelt Deep Trekker típusú járművét már jó előre felkészítette a rá váró feladatra. A távirányításhoz és a képtovábbításhoz szükséges kábel 250 m-es hosszára tekintettel Michael úgy manőverezett a ROSGUILL-el, hogy Baxter nagyjából a JUSTICIA közepén érje el a tengerfeneket, így akár az orr- akár a tat felé indulva elegendő hosszú kábel álljon a rendelkezésére.

Quincy és Baxter az első próbálkozásra sikeresen megtalálta a kazánokat, ahonnan a hajó tatja felé indultak tovább. A hatalmas rozsdamentesítő idéző – a hajótest oldaláról leszakadt lemezekkel, szakaszosan összeomlott oldalfalakkal és fedélzet-maradványokkal borított – törmelékmezőn azonban a kezelő egyedül nem tudott volna tájékozódni, így végig mellette álltam és a távirányító kijelzőjén követve az eseményeket, lényegében egyfajta GPS-ként segítetttem Quincynek Baxter irányításában. Így hármasan végül a hátsó kazánháztól kiindulva, a hajó menetirány szerinti bal oldala mentén hátrafelé haladva és a roncsmezőt a gépház mögött megkerülve, sikeresen körüljártuk a hajó hátsó felét. A jobb oldalon elhaladva Baxter látómezejében feltűnt a harmadosztályú nyitott sétafedélzet egyik szakasza, majd a távirányítású szonda visszatért a kazánokhoz, hogy Matt rendezői utasításainak megfelelően megkísérelje az orrtőke felől megközelíteni és egyetlen hosszú, jobb oldali skvenkkel felvenni a hajótest jobb oldalát.

Ám ezen a ponton közbeszóltak az áramlások, amelyek a kívánt ponton túlra sodorták a kamerát, amelynek a saját gépereje kevésnek bizonyult a visszatéréshez. Quincy ezért a felszínre hozta Baxtert, Michael pedig új pozícióra állt a ROSGUILL-lel, hogy az áramlás az ismételt vízrebocsátás után közvetlenül a roncs orrára sodorja a kutatószondát. Miközben az eredményt vártuk, s néztük, hogyan távolodik a kábeldobról letekeredő műanyag-bevonatú adatkábel, a fakókék messzeségben felsejlettek Írország partjai. A horizont fölé csak a legmagasabb hegyek körvonalai emelkedtek, s azok is éppen, hogy csak egy árnyalatnyival voltak sötétebbek a tengeri páránál, így tudtuk, hogy akik most a partról tekintenek észak felé, biztosan nem látnak minket. Mi azonban hamarosan újra megpillantottuk a képernyő kijelzőjén a JUSTICIA roncsait, s Michael gyakorlatának hála, Baxter ezúttal éppen ott landolt, ahol kellett.



Az ikonikus hajóorr egyre szomorúbb képet mutat. Az elmúlt tíz évben bekövetkezett állagromlása egyre látványosabb. Sokan érvelnek amellett, hogy a hajóroncsok a történelem egy-egy epizódjának az időben örökre kimerevített képi lenyomatát őrzik, mondván, hogy minden érintetlenül éppen úgy van a helyszínen, ahogyan a történetek idején odakerült. Ez nagyon romantikus kép, csak sajnos nem igaz. A hajóroncsoknak is van evolúciója, kicsit olyan, mint az emberi test lebomlása a koporsós temetés után. Ahogyan az emberből sem marad más, csak a csontváz, amikor elbomlik a hús és a bőr, a JUSTICIA testéről is immár egyre látványosabban mállik le a héjazat, s az eddig többé-kevésbé felismerhető, a hajótest hajdani formáját idéző részeken is egyre több helyen kandikálnak elő a meztelen bordák. A roncsmezőn rendszeresen végigsöprő áramlás ereje pedig akkora, hogy a teljes felépítményt lesodorta a hajótestről, s még a hatalmas vasöntvényből készült, három emelet magas dugattyús gőzgép-párt is felborította. Az elmúlás tanúi voltunk. Láthattuk, ahogyan elenyészik egy óceánjáró.

Az elmúlás fázisait tekintve a négy kortárs behemót – az 1912-ben elsüllyedt TITANIC, az 1915-ben elsüllyedt LUSITANIA, az 1916-ban elsüllyedt BRITANNIC és az 1917-ben elsüllyedt JUSTICIA – a bomlás négy különböző stádiumában van. Ez egyáltalán nem a hajók korával (hiszen mindegyik óceánjáró ugyanabban az évtizedben épült), vagy az elsüllyedésük körülményeivel (ütközés, illetve külső és belső víz alatti robbanások) áll összefüggésben. Sokkal inkább az elsüllyedés helyszínével. A legjobb állapotban a BRITANNIC van. Első ránézésre tényleg olyan, mintha most merült volna a tengerfenékre. A látszat azonban csal: amit látunk, az a mediterrán éghajlaton gazdagon tenyésző telepes élőlényeknek a hajótestre telepedett váza, amely szilárd kéregbe zárja a hajót, felvéve annak a formáját, azután is megőrizve azt, hogy az acél és a vas teljesen elkorrodált. Az eredetit felidézni képes állapotban a TITANIC van még csupán, s ennek oka az extrém nagy mélység, amelyben hever: a csaknem 5 km-es mélységben alig vannak olyan mikroorganizmusok, amelyek lebonthatnák. Alig... Az egyetlen kivétel a halomonas titanicae nevű baktérium, amely vassal táplálkozik, s évtizedek alatt szó szerint elemésztí a hajót.

2019. május 24., péntek

Negyedik forgatási nap. Északatlanti-óceán, az UB-124 roncsai.

Másnap reggel eljött a forgatás utolsó napja, amelyet a JUSTICIA-t végül elsüllyesztő német tengeralattjáró, az UB-124 roncsainak szenteltünk. Ki sem kellett tenni a lábamat a házból – elég volt az ablakon kinézni – ahhoz, hogy azonnal lássam: ez éjjel alapvetően megváltozott az időjárás. Az előző napi szép időnek nyoma sem volt. A barátságos, napfényes, tiszta kékség helyett párszáz méteresre szűkült a látótávolság, s minden – az ég és az óceán is – szürke volt, akár az ólom, vagy az acél, amibe nem vitt színt más, csak némi fehéret a parti sziklákon megtörő, tajtékzó hullámverés. Ám ezt is csak látni lehetett, hallani nem, mivel az állhatatosan szemerkélő eső minden hangot teljesen letompított. Akaratlanul is eszembe jutott, hogy elvégre most nem is a JUSTICIA-hoz, hanem a hajót elpusztító tengeralattjáróhoz készülünk...



A nyomasztó idő a reggelinél megjelent csapatot is szótlanná tette, mégis az a tény, hogy az időjárásról egyetlen szó sem esett, mintha csak a kimondatlan elszántságot tükrözte volna: lesz, ahogy lesz, ha módunkban áll, úgyis kifutunk a tengerre. A szokott időben el is indultunk, s mire jó két óra múlva a roncs fölé értünk, a tengeri tájkép is lassanként megváltozott. A haragos szürke átadta a helyét a kéknek, amely ugyan sötét volt még, de a felhők oszladoztak, ami mutatta, hogy jön az enyhülés. Barry McGill – az elsőnek lemerülő bűvár – hozzálátott, hogy felöltse a száraz bűváruháját és a hátára csatolja az újralégző készülékét. Mire a kameráját ellenőrizte, addigra az ég is kiderült, s amikor a vízbe ugrott, már csaknem ugyanolyan volt minden, mint az előző napon. Michael meg is jegyezte, hogy nagy ritkaság ám az, hogy két egymást követő napon is merülésre alkalmas, jó idő van ezen a vidéken. Ismét szerencsésnek érezhettük tehát magunkat.



Barry után Gareth és Steward következett. Mindhárman egy-egy a felszerelésükhöz rögzített GOPRO kamerát is magukkal vittek, s az volt a feladatuk, hogy Quincy-vel összedolgozva a lehető legtöbb látószögből felvételeket készítsenek a tengeralattjáró roncsáról. Nagy dolog volt ez, hiszen a JUSTICIA-t elsüllyesztő tengeralattjáróról ezek az első víz alatti videó-felvételek (a tengeralattjáróról eddig csak fotók készültek).



Barry számára különösen nagy nap volt ez a péntek, hiszen – a halászoktól kapott információk alapján – ő lokalizálta a roncsot és ő volt az is, aki az UB-124-esként azonosította, ami különösen nagy teljesítmény, ha figyelembe vesszük, hogy a közelben egy másik német tengeralattjáró-roncsot is találtak, így el kellett döntenie, hogy vajon melyikük az UB-124-es. Ebben végül is két körülmény segített. Egyrészt a másik tengeralattjárón megtalálták a fedélzeti löveg egyik lőszerét, amelynek a töltényhüvelyébe ütve a JUSTICIA elsüllyesztésének dátuma utáni készítési időpont szerepelt. Másrészt az UB-124 csak egyetlen tat felőli torpedóvető csővel rendelkezett. A két tengeralattjáró-roncs közül ez is csak a másikra illett.

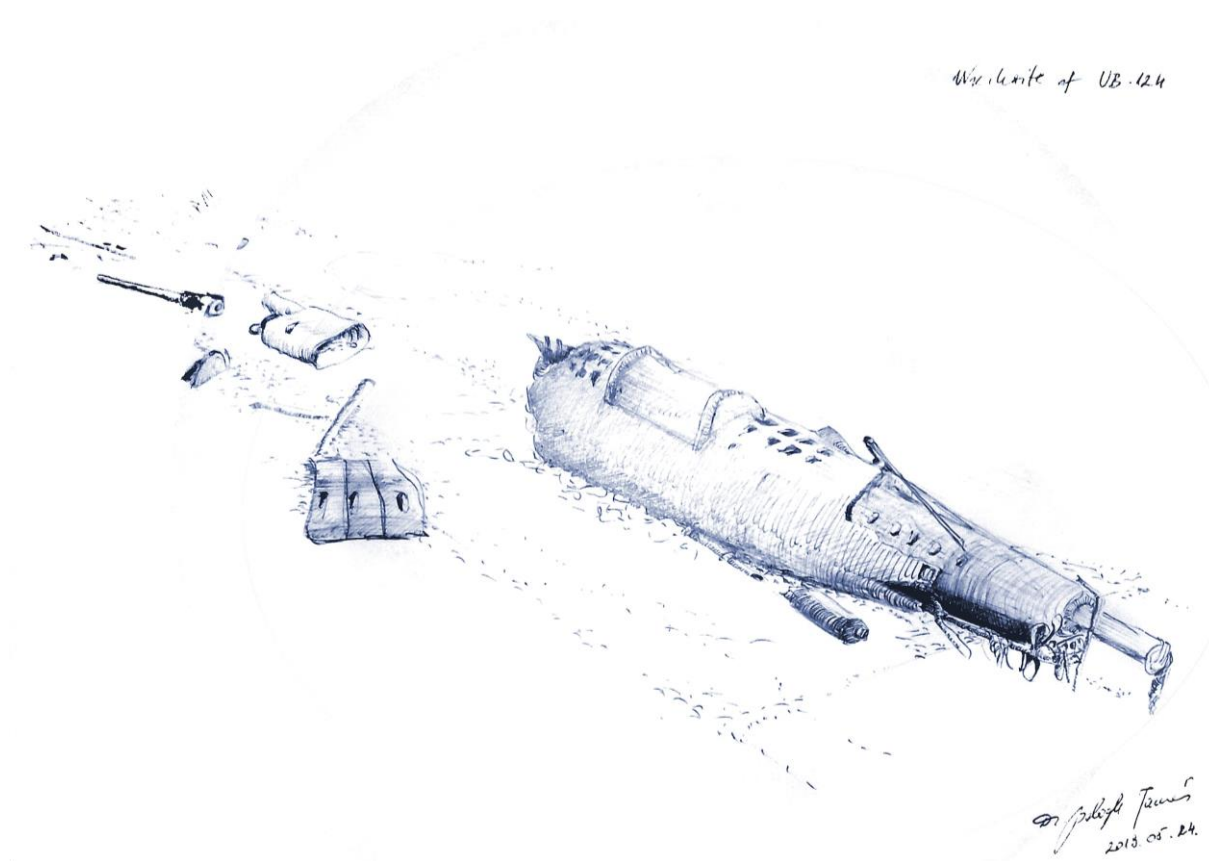
A felvételek alapján kibontakozott a súlyosan sérült hajótest. 1918. június 20-án 11:30 és 13:00 óra között legalább 50 mélységi bombát dobtak le a JUSTICIA ellen végrehajtott sikeres torpedótámadás után 40 m-es mélységbe merült U-hajó közelében. 14:00 órakor 5 bomba közvetlenül a hajón robbant, de csak a villanykörték törtek össze, más látható sérülés nem történt. A támadásokra tekintettel a parancsnok biztonságosabbnak vélte, ha hajójával a tengerfenéken marad. 19:00 órakor adott parancsot a felszínre emelkedésre, de a hajó hirtelen elvesztette az egyensúlyát és 50°-os szögben ért a felszínre. A fenékvíz elöntötte az akkumulátor-tartályokat, amelyekből sav szivárgott, így klórgáz képződött. Valószínűleg a kiegyenlítő tartály szivárgott a robbanások eredményeként, vagy a tengerfenéken lévő nagyobb víznyomás miatt. A hajóorr meredeken a felszínre tört, de a hajó ezután gyorsan egyensúlyba került, elindította a sértetlen dízelmotorokat és gyorsan menekülni próbált. Három romboló mintegy 5 mérföld távolságról észlelte ezt és megközelítették a tengeralattjárót, majd 10 perc elteltével tüzet nyitottak. Azt állították, hogy lövéseik nem találták el a tengeralattjárót. A parancsnok a fedélzetre rendelte a legénységet és utasítást adott Karl Engstfeld főmérnöknek a hajó elsüllyesztésére. Paul Seevers hadnagy és a mérnök a hídon maradt, mivel senki sem számított a hajó gyors elsüllyedésére. A csapat többi tagja a vízbe ugrott, hogy mentse magát. Ám néhány másodperc múlva a hajón tárolt összes robbanótöltet és vele az U 124-es hirtelen felrobbant. A rombolók körbejárták a helyszínt, de eltávolodtak, amikor észrevettek egy periszkópot. 20 perc elteltével a túlélőket a Marne romboló vette a fedélzetére.

A történetekkel összhangban az UB-124-es roncsnak a teljes elülső része hiányzik a parancsnoki torony előtt. A torony, a periszkóp és a fedélzeti ágyú a hajótest egyben maradt hátsó részétől különváltan hever a tengerfenéken. A toronyról és a hajótest megmaradt részéről is eltűnt a külső burkolat, mindenütt csak a nyomásálló hajótest látható. A tengeralattjáró egyben maradt hátsó része a jobb oldala felé mintegy 45 fokban megdőlve hever a tengerfenéken, s a dízelmotorokat, a hajócsavarokat, a kormányművet és a hátsó torpedóvető csövet foglalja magban. A motorok a törésen betekintve jól megfigyelhetők. A hajótesten jobbról és balról egy-egy ballaszttartály látható. A légtartályok közül kettő a tengeri aljzaton, távolabb hever. A tat felé haladva a gépház mögött, a fedélzeten a kormány közlőművének szétkapcsolódott vonórúdjai láthatók, a menetirány szerinti bal oldali a fedélzeten hever, a jobb oldali az aljzat felé mutat. Alattuk láthatók a hajócsavarok és köztük a fartőke erőteljes szerkezete.



A csavarlapátok elgörbültek, ami arra utal, hogy a fenékre érkezéskor még forogtak. A menetirány szerinti bal oldali csavar laptájai közül kettő azonban egymással ellentétes irányban görbül, ami csak úgy lehetséges, ha a hajócsavar forgási (azaz a hajó haladási) irányát egyszer megváltoztatták.

Minderről Barry számolt be. Én pedig az elbeszélése, illetve a Gareth és Stewie által készített, valamint a Baxter kamerája által rögzített felvételek alapján elkészíthettem a roncs aktuális rajzait.



Az ókori görögök szerint három féle ember van: az élő, a holt és, aki tengerre száll, s csak az hal meg igazán, akit elfelejtenek. Úgy éreztem, hogy a szép idő és a nyugodt víz üzenet: mintha ezzel kaptunk volna lehetőséget arra, hogy újra felidézzünk egy több mint százéves történetet. Inspiráló érzés volt arra gondolni, hogy jó munkával háláljuk meg a kapott lehetőséget.