



## **Hol volt, hol nem volt? Dr. Munk Artúr és a CARPATHIA**

**Balogh Tamás, Könczöl Péter, Tanító Kálmán**

**2016. május 21.**



## I) Előzmények

- **1912. április 11-én** a TITANIC elindult Queenstownból New Yorkba, ahol ugyanekkor a CARPATHIA is felszedte a horgonyt a magyarországi Fiume felé.
- **Április 14-én** éjjel 23:40-kor a TITANIC jéghegynak ütközött.
- **Április 15-én** 00:05-kor kiadták a parancsot a hajó elhagyására, 10 perccel később pedig a rádión keresztül történő segítség-kérésre. A segélykérő rádióüzenetre több más hajó után 00:25-kor a CARPATHIA gőzös is válaszolt. Ez volt az egyetlen hajó, amely az üzenetet komolyan véve elindult menteni. A CARPATHIA hajnali 03:35-kor ért a TITANIC által megadott helyre, egy és egynegyed órával a szerencsétlenül járt óriásgőzös elsüllyedése után. Az első túlélőt 04:10-kor vették a fedélzetre, az utolsó 08:30-kor szállt fel, majd 08:50-kor a CARPATHIA elindult vissza, New Yorkba.
- **Április 18-án** 21:35-kor a CARPATHIA megérkezett Amerikába.
- **Április 19-én** 16:00 órakor a CARPATHIA eredeti útját folytatva visszafordult Magyarország felé.
- **Május 7-én** a CARPATHIA megérkezett Fiumébe (az eredetileg tervezett május 1-i érkezés helyett egy hetes késéssel).
- **Május 10-én** délután a CARPATHIA személyzete és az MTK csapata barátságos labdarúgó-mérkőzést játszott Budapesten, 19:30-kor pedig József főherceg és Augustza főhercegasszony audiencián fogadta és vacsorán látta vendégül a teljes tisztikart.
- **Május 11-én** a CARPATHIA elindult vissza, Amerikába.

Eddig a jól ismert történet. A CARPATHIA harmadosztályán – a magyar kivándorlók mellett – szolgálatot teljesítő hajóorvos, Dr. Lengyel Árpád nevét sokan ismerik. Az azonban nem ilyen közzismert, hogy 1956-ban posztumusz megjelent önéletírásában egy szabadkai orvos, Munk Artúr is személyes élményeként írta le a hajótörtek mentésével összefüggő eseményeket.

Ám, míg Lengyel Árpád neve Magyarországon és a tengeren túl is közzismert lett – több újságban nyilatkozott és fényképe is megjelent, előadásokat tartott, meghívásoknak tett eleget – addig Munk Artúr neve sehol, egyetlen egy forrásban sem szerepel. Személyét illetően teljes a hallgatás. Egyetlen köszönőlevél, túlélői visszaemlékezés, újságcikk, tanulmány, de még Lengyel Árpád nyilvános és személyes közlései sem említik meg a nevét. Egyáltalán semmit nem lehet tudni róla a mentéssel kapcsolatban, csak azt, amit ő maga leír. Lehetséges volna, hogy ott volt, de ezt a tényt évtizedeken át mindenki teljesen elhallgatta? Lehetséges volna, hogy a túlélők közül – akik hálatelt levelek sorát írták Lengyel Árpádnak – a másik orvosra senki sem gondolt? Lehetséges volna, hogy a sok magyar folyóirat, napilap, stb., amely akkoriban annyira keresett minden alkalmat, amikor egy magyart ünnepelhet, beírta volna csak egygel, amikor egy világszenzáció szereplőjeként kettőt is megnevezhet?

Nem tartom valószínűnek.

2016. április 22-én a Vajdaságban működő topolyai múzeum könyvtárosa, Gaszó Hargita, azzal a kéréssel fordult a TIT Hajózástörténeti, Modellező és Hagyományőrző Egyesülethez, hogy képeket biztosítson a CARPATHIA gőzösről, a legénységéről és a hajóorvosokról a Dr. Munk Artúr író, orvos, hajóorvos életét bemutató irodalmi kiállításához, arra tekintettel, hogy „*Dr. Munk Artúr hajóorvosként szolgált a CARPATHIA-n a TITANIC mentésekor*”, s hogy a „*Vajdaságban kevesen tudják, hogy a Szabadkán született Munk Artúr is részt vett a mentésben*”.

A megkeresésre válaszolva elmondtam, hogy tudtommal Munk Artúr nem volt részese az eseményeknek, de érzékelve, hogy a kérdés a kiállítás rendezői számára fontosabb annál, semhogy megfe-

lelő adatolás nélkül jelentsem ki azt, amit igazoltnak vélek (hiszen Munk Artúr emléke a vajdasági, azon belül a szabadkai magyar identitás egyik hordozója, szülővárosában még szobrot is emeltek neki), kapcsolatba léptem Tanító Kálmánnal, az R.M.S. TITANIC Research Group magyar tagjával – a TITANIC-tragédiával kapcsolatos minden életrajzi kérdés legalaposabb hazai ismerőjével – a Munk-életrajz vonatkozó információinak adatolhatósága érdekében.

Az általa közöltek, valamint az életrajz vizsgálatára irányuló további erőfeszítések eredményét foglalja össze a jelen tanulmány.

Budapest, 2016. május 21.

Dr. Balogh Tamás  
amatőr hajózástörténész

a TIT Hajózástörténeti Modellező és Hagyomány-  
őrző Egyesület elnöke

az R.M.S. TITANIC Magyar Kutatócsoport tagja

## II) Munk Artúr és a CARPATHIA:

Munk Artúr 1886. május 25-én született Szabadkán, és 1955. november 8-án hunyt el szülővárosában. Az elemi és a gimnáziumot Szabadkán végezte, orvosi diplomát Budapesten szerzett. A budapesti Rókus Kórházban Dr. Lengyel Árpád „évtársa” volt, majd „cselédkönyves doktor” a János Kórházban. 1911-ben és 1912-ben hajóorvosként dolgozott a brit Cunard Line Fiuméből New Yorkba közlekedő SAXONIA és CARPATHIA nevű óceánjáróin a magyar kivándorlók mellett. Az első világháborúban 1914-től orvos-főhadnagy, 1917-től orosz hadifogoly. Szibériából 1921-ben tért haza Szabadkára orosz feleségével és gyermekével, ahol orvosként dolgozott 1955-ben bekövetkezett haláláig<sup>1, 2</sup>.

Orvosi hivatala mellett Munk Artúr íróként tevékenykedett. A Vajdasági magyar írók almanachjában 1924-től szerepel ebben a minőségben. 1929-től az 1903-1941 között megjelenő Bácsmegyei Napló (1930-tól Napló) szerkesztőségének munkatársa, az „Orvosi dolgok” c. rovat vezetője. 1930-ban adta ki „A nagy káder” című első könyvét Budapesten, amely két év alatt négy kiadást ért meg. A könyv Munk Artúr hadifogoly-élményeiről szól – s abban egyebek között a szintén fogoly II. Miklóssal való találkozásról is beszámol. 1933-ban „Az Akácok alatt” című antológiában közlik novelláit. Öt regénye és háborús naplója jelent meg (életében csak kettő): A nagy káder, regény (1930); A hinterland, regény, (1933, és 1981); Köszönöm addig is..., regény (1956); Bácskai lakodalom, regény (1961); A repülő Vuclidol, regény (Havas Emillel és Csáth Gézával 1978 és 1980); Napló 1915-1916, (1999).<sup>1</sup>

Az egyetlen forrás, ami Munk Artúrt a CARPATHIA-val összefüggésben is megemlíti, az a saját könyve ("Köszönöm, addig is... - egy orvos életregénye", Testvériség, Egység könyvkiadó, Újvidék, 1956)<sup>3</sup>, amelyben leírja, hogy New Yorkban 1912. április 14-én - a CARPATHIA Fiumébe indulásakor - találkozott a hajóval és annak személyzetével, köztük a magyar orvossal, Dr. Lengyel Árpáddal és Ráth Gusztávval (akit tévesen Istvánnak említ), majd leírja a TITANIC mentését és azt a tényt, hogy leváltotta Dr. Lengyel Árpádot, amikor a CARPATHIA a TITANIC túlélőinek New Yorkba szállítását követően Fiumébe érkezett, s ott Lengyel doktor a hajóról kiszállt.

Az élettörténetét feldolgozó egyik – szerző nélküli – írás<sup>2</sup> szerint (amely megadott forrásjegyzéke alapján szintén kizárólag a doktor saját közléseire támaszkodik) Munk Artúr első ízben 1911 tavaszán szállt hajóra, amikor megpályázta és elnyerte a Cunard Line CARONIA-ja fedélzetén meghirdetett hajó-orvosi állást. Amerikába történt megérkezése után négy hétig tartózkodott New Yorkban, ahol a CARONIA, a SAXONIA és a LUSITANIA hajókon lakott és étkezett<sup>4</sup>, majd a SAXONIA fedélzetén tért vissza Európába. A kolerával és vesztégzárral súlyosbított hajóút fáradalmait Munk Artúr Párizsban pihente ki, 1911 őszétől öt hónapon át, majd vonattal tért vissza Budapestre. Pesti lakásán várta a Cunard Line újabb szerződéssel kecsegtető levele. Az utat New Yorkig az ULTONIA fedélzetén tette meg, orvosi diplomájának amerikai letelepedése érdekében remélt honosításához út közben a különböző vizsgára készülve, amelyet azonban végül nem tett le. Önéletírása szerint 1912. április 14-én a CARPATHIA fedélzetén indult vissza Európába. Utasként, a Cunard vállalat költségén.

Mivel az említett önéletíráson kívül nincs olyan egyéb ismert forrás (személyes, vagy nyilvános közlés, visszaemlékezés, stb.), amely a fenti állításokat alátámasztaná, a történet hitelességének vizsgálatához elengedhetetlen az életrajzban szereplő állítások dokumentációja – amennyiben az lehetséges. A továbbiakban az erre irányuló erőfeszítések eredményét ismertetjük.

<sup>1</sup> B.Z.: Munk Artúr író, orvos – in.: HétNap, Vajdasági Magyar Hetilap Szabadka, én.

<sup>2</sup> Sz.n.: Munk Artúr, az író, az orvos, a humanista, Szabadka szerelmese, hn. én.

<sup>3</sup> lásd a függelékben

<sup>4</sup> Akkoriban a hajóorvosok is (mint a személyzet minden tagja) egy-egy útra szerződött az alkalmazó hajótársasággal. Az út végén a szerződés – ha csak a következő útra is meg nem hosszabbították – megszűnt. Arra vonatkozóan nincs sem adat, sem magyarázat, hogy miért és hogyan biztosított volna a Cunard Line szállást és étkezést négy héten át különböző New York-ban tartózkodó hajóin egy olyan orvosnak, akivel nem is állt szerződésben (vagyis aki négy héten keresztül a társaság egyik hajójának egyik útján sem látott el hajó-orvosi teendőket).

### III) Ott volt vagy sem?

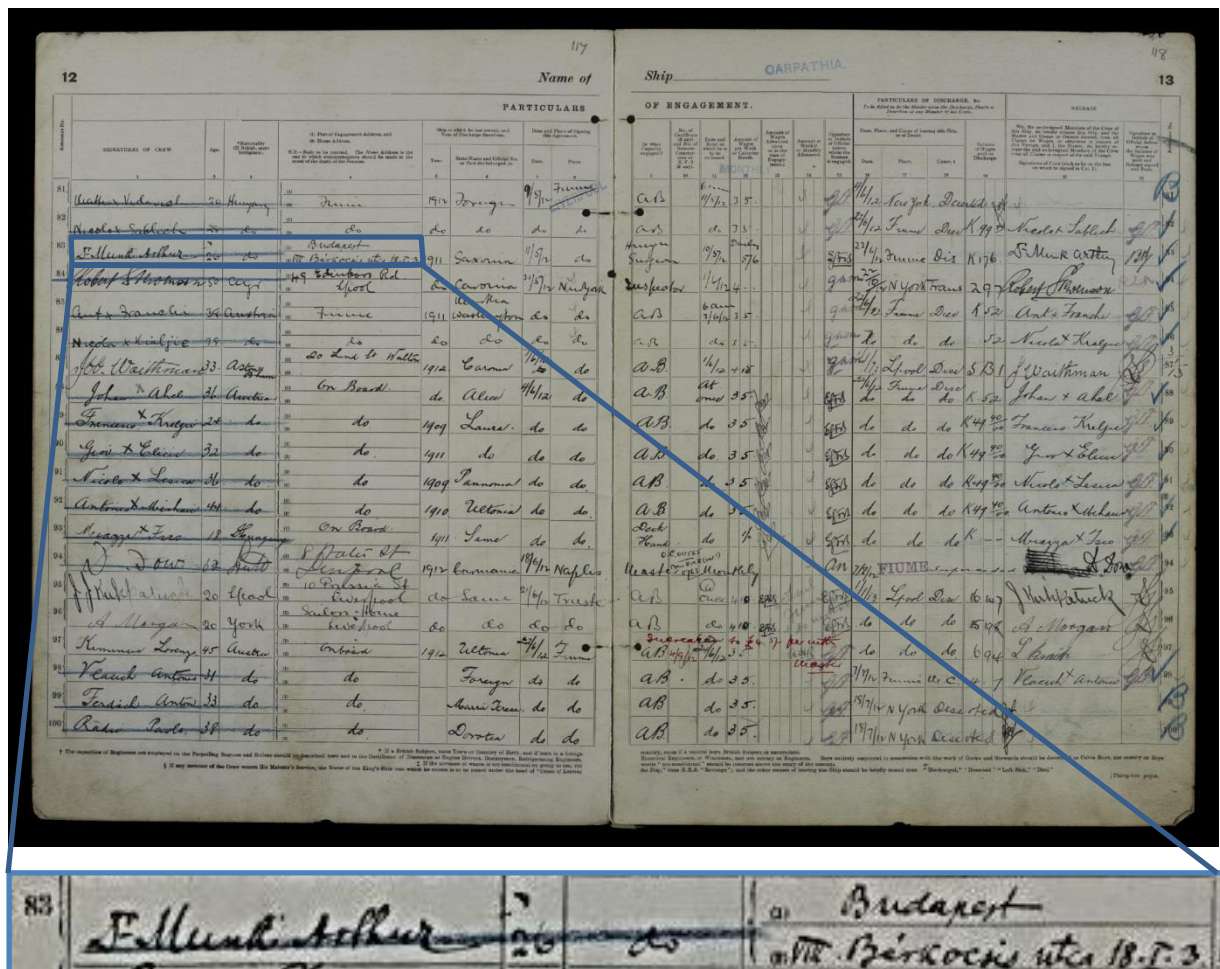
Munk Artúr önéletrajzi közléseinek vizsgálata a következő kérdések tisztázását igényli:

- 1) A CARPATHIA 1912.04.11.-05.07. közötti New York-Fiume útján felvett személyzeti jegyzék és/vagy utas-lista feltűnteti-e Munk Artúr nevét a személyzet tagjai, vagy az utasok között?
- 2) Az 1) pontban közölt vizsgálat eredményére is tekintettel, bizonyítható-e Munk Artúr önéletrajzában szereplő bármely más hajóútja?
- 3) A mentési műveletek leírásának elemzése a hitelesség szempontjából milyen eredményre vezet?
- 4) Vannak-e Munk Artúrnak ma is élő leszármazói, akik személyes élményeik vagy a családban megőrzött hagyatékok dokumentumai, stb. alapján beszámolhatnak arról, amit ők maguk tudnak az említett eseményekről?

Az alábbiakban a fenti kérdésekre adott válaszok ismertetése következik a kérdések sorrendjében:

#### III.1. Személyzeti jegyzék és utas-lista a CARPATHIA 1912.04.11.-05.07. közötti útján:

A kérdés eldöntését a brit Országos Levéltár (National Archives) kereskedelmi tengerészet személyzetére vonatkozó „Hajózási és tengerész-lajstrom: szerződések és személyzeti listák” (Registry of Shipping and Seamen: Agreements and Crew Lists) rekordjának fondjai segítik. A CARPATHIA-ra vonatkozó iratanyagban a BT-100\_156\_79 jelzettel szerepel a CARPATHIA 1912. májusi személyzeti jegyzéke, amelyen először olvasható Munk Artúr – saját kezű – bejegyzése:



1. ábra: Dr. Munk Artúr saját kezű aláírása a CARPATHIA személyzeti jegyzékében



PARTICULARS				OF ENGAGEMENT.										PARTICULARS OF DISCHARGE, &c. To be filled in by the Master upon the Discharge, Death or Departure of any Member of his Crew.				RELEASE	
Ship in which he last served, and Year of Discharge therefrom.		Date and Place of Signing this Agreement.		In what Capacity engaged?	No. of Certificates (if any) and No. of Reserve Certificates (if any) issued by the U.S. Coast Guard.	Date and Time at which he is to be on board.	Amount of Wages per Week or Calendar Month.	Amount of Wages Advanced prior to or at the time of Engagement.	Amount of Weekly or Monthly Allowance.	Signature of Official before whom the Seaman is engaged.	Date, Place, and Cause of leaving this Ship, or of Death.			Balance of Wages paid on Discharge.	We, the undersigned Members of the Crew of this Ship, do hereby release this Ship, and the Master and Owner of same therefrom, from all Claims for Wages, or otherwise in respect of leave the said undersigned Members of the Crew from all Claims in respect of the said Voyage.	Signature of Official before whom the balance of Wages was paid and Release signed and Dated.			
Year.	State Name and Official No. or Port the boatage is in.	Date.	Place.								Date.	Place.	Cause.						
1912	Foreign	9/5/12	Fiume	Art		6.00	3.50				4/16/12	New York	Discharge						
do	do	do	do	Art		do	3.50				22/6/12	Fiume	Discharge						
1911	Saxonia	11/5/12	do	Ameyen Surgeon		10/5/12	2.00	5.76			27/6/12	Fiume	Discharge	K 176					

2. ábra: Dr. Munk Artúr szolgálati viszonyának adatai

A személyzeti jegyzék soronként 21 oszlopban vett fel adatokat minden tengerészről, úgymint: (1) aláírás, (2) életkor, (3) nemzetiség, (4) lakcím, a hajó amelyen utoljára szolgált (5) az elbocsátás évével és (6) a hajó nevével, a jelen szerződés aláírásának (7) dátuma és (8) helye, (9) az alkalmazás jogcíme, (10) az esetleges tartalékos-igazolvány száma, (11) a hajóra lépés elvárt időpontja, (12) a heti, vagy havi bér összege, (13) az esetleges előleg összege, (14) a heti vagy havi ellátmány összege, (15) az alkalmazó tiszt aláírása, a hajó elhagyásának (16) időpontja, (17) helye és (18) oka, (19) a bérkifizetés elbocsátáskori egyenlege, s végül az elbocsátó nyilatkozaton (20) a tengerész és (21) az elbocsátó tiszt aláírása.

A fenti adatok áttekintése alapján az derül ki, hogy Munk Artúr valóban szolgált a CARPATHIA-n, csakhogy nem 1912. április 11-től, hanem 1912. május 11-től (a 11-es oszlop szerint egy nappal korábban, 1912. május 10-én kellett jelentkeznie a hajón) 1912. június 22-ig (a 16-os és 17-es oszlop adatai szerint, amikor is Fiumében kiszállt). Vagyis csupán egyetlen oda-vissza útra szegődött el Fiume és New York között. Az 5-ös és 6-os oszlopból az is kiderül, hogy a CARPATHIA-ra történő elszegődése előtti utolsó hajóútját egy évvel korábban teljesítette, a SAXONIA fedélzetén 1911-ben.

Ezen a ponton a doktornak több állítása is megdőlt:

- 1) „Az ULTONIA New Yorkból brazíliai vizekre hajózott különleges rendeltetéssel. Utasítás szerint a CARPATHIA megérkezéséig a MAURETANIA-ra költöztem át. Az óriás luxushajó a LUSITANIA testvérhajója volt. Mindössze tíz napom maradt a CARPATHIA érkezéséig.”<sup>5</sup>
- 2) „Ezerkilencszáztizenkettő április tizennegyedikén reggel szedte fel horgonyát a CARPATHIA és teljes gőzzel indult el Gibraltár felé”<sup>6</sup>

Munk Artúr a saját visszaemlékezése szerint 1912. április 4-én az ULTONIA-n érkezett New Yorkba, ahol 10 napig a MAURETANIA-n lakott, majd április 14-én indult vissza Európába a CARPATHIA-val.

Ám Munk doktor a CARPATHIA személyzeti jegyzékét – a 7. és 8. oszlop tanúsága szerint – csak 1912. május 11-én Fiumében írta alá. Az aláíróív 5. és 6. oszlopában pedig azt is az aláírásával tanúsította, hogy ezt megelőzően utoljára 1911-ben szolgált hajón, amelyet meg is nevez: az a SAXONIA volt.

Az adatok azonban másként sem stimmelnek. Dr. Lengyel Árpád hagyatékában fennmaradt a Cunard Line eredeti menetrendi brosúrája, amely a CARPATHIA New York-i indulásának időpontját is feltünteti. Eszerint a hajó nem április 14-én, hanem három nappal korábban, április 11-én indult útnak Fiumébe. Az ULTONIA pedig egész évben egyszer sem közlekedett Fiuméből New York-ba.

Mindezek alapján nyilvánvaló, hogy Munk Artúr nem érkezhett a Cunard Line szolgálatában álló hajóorvosként 1912. április 4-én az ULTONIA fedélzetén New Yorkba, hogy ott április 14-ig lakjon a MAURETANIA-n, amíg behajózhat a CARPATHIA-ra.

<sup>5</sup> Munk Artúr: Köszönöm, addig is... - egy orvos életregénye", Testvériség, Egység könyvkiadó, Újvidék, 1956., 93. o.

<sup>6</sup> Munk Artúr: i.m. 94.o.

## 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.	Due & Dep.	Due & Dep.
	noon														
PANNONIA	Apr. 11									Apr. 6	Apr. 8	Apr. 9	Apr. 10	Apr. 13	Apr. 24
IVERNIA	Apr. 11									Apr. 6	Apr. 8	Apr. 9	Apr. 10	Apr. 13	Apr. 24
CARPATHIA	Apr. 11									Apr. 6	Apr. 8	Apr. 9	Apr. 10	Apr. 13	Apr. 24
SAXONIA	Apr. 25	May 3	May 5			May 8	May 9			May 17/14	May 18/15	May 20	May 21	May 22	May 25
PANNONIA	May 2		May 13			May 16	May 16			May 19/21	May 22/25	May 27	May 28	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
CARPATHIA	May 30	June 20	June 22			June 25	June 26			June 16/18	June 19/22	June 24	June 25	June 26	June 29
SAXONIA	June 12		June 22			June 25	June 26			July 2/9	July 3/6	July 8	July 9	July 10	July 13
PANNONIA	June 20		July 1			July 4	July 4			July 7/9	July 10/13	July 15	July 16	July 17	July 20
IVERNIA	July 3	July 11	July 13			July 16	July 17			July 20/23	July 24/27	July 29	July 30	July 31	Aug. 3
CARPATHIA	July 13		July 28			July 31	Aug. 1			Aug. 4/6	Aug. 7/10	Aug. 12	Aug. 13	Aug. 14	Aug. 17
SAXONIA	Aug. 1	Aug. 9	Aug. 11			Aug. 14	Aug. 15			Aug. 18/20	Aug. 21/24	Aug. 26	Aug. 27	Aug. 28	Sept. 1
PANNONIA	Aug. 8		Aug. 18			Aug. 21	Aug. 22			Aug. 25/27	Aug. 28/31	Sept. 2	Sept. 3	Sept. 4	Sept. 8
IVERNIA	Aug. 22	Aug. 30	Sept. 1			Sept. 4	Sept. 5			Sept. 8/10	Sept. 11/14	Sept. 16	Sept. 17	Sept. 18	Sept. 21
CARPATHIA	Sept. 5		Sept. 15			Sept. 18	Sept. 19			Sept. 22/24	Sept. 25/28	Sept. 30	Oct. 1	Oct. 2	Oct. 5
SAXONIA	Sept. 19	Sept. 27	Sept. 29			Oct. 2	Oct. 3			Oct. 6/8	Oct. 9/12	Oct. 14	Oct. 15	Oct. 16	Oct. 19
IVERNIA	Oct. 17	Oct. 25	Oct. 27			Oct. 30	Oct. 31			Nov. 3/6	Nov. 7/9	Nov. 11	Nov. 12	Nov. 13	Nov. 16
CARPATHIA	Oct. 24		Nov. 3			Nov. 6	Nov. 7			Nov. 10/13	Nov. 14/16	Nov. 18	Nov. 19	Nov. 20	Nov. 23
LACONIA	Nov. 9	Nov. 17/18	Nov. 20			Nov. 24	Nov. 24			Dec. 3/5	Dec. 6/9	Dec. 11	Dec. 12	Dec. 13	Dec. 16
PANNONIA	Nov. 16		Nov. 27			Nov. 30	Nov. 30			Dec. 3/5	Dec. 6/9	Dec. 11	Dec. 12	Dec. 13	Dec. 16
FRANCONIA	Nov. 28	Dec. 6/7	Dec. 9			Dec. 12	Dec. 13			Dec. 16/21	Dec. 23	Dec. 24	Dec. 25	Dec. 26	Jan. 4
ULTONIA	Dec. 7					Dec. 12	Dec. 13			Jan. 1/6	Jan. 8	Jan. 9	Jan. 10	Jan. 11	Jan. 14
1913															
LACONIA	Jan. 4	Jan. 12/13	Jan. 15	Jan. 17	Jan. 20		Jan. 21	Jan. 24		Jan. 29	Jan. 31	Feb. 1	Feb. 2	Feb. 3	Feb. 13
PANNONIA	Jan. 11		Jan. 22				Jan. 23			Feb. 5	Feb. 7	Feb. 8	Feb. 9	Feb. 10	Feb. 23
FRANCONIA	Jan. 18	Jan. 26/27	Jan. 29	Jan. 31	Feb. 3		Feb. 4	Feb. 7	Jy. 29/Py 1	Feb. 12	Feb. 14	Feb. 15	Feb. 16	Feb. 19	Feb. 28
CARONIA	Jan. 30	Feb. 6/7	Feb. 9	Feb. 11	Feb. 14		Feb. 15	Feb. 18		Feb. 24	Feb. 26	Feb. 28	Feb. 28	Mar. 3	Mar. 17
ULTONIA	Feb. 12		Feb. 26				Feb. 26			Mar. 1/4	Mar. 5/8	Mar. 10	Mar. 11	Mar. 12	Mar. 26
LACONIA	Feb. 22	Mar. 2/3	Mar. 5	Mar. 7	Mar. 10		Mar. 11	Mar. 14		Mar. 15	Mar. 17	Mar. 18	Mar. 19	Mar. 22	Mar. 31
IVERNIA	Mar. 1		Mar. 12				Mar. 13			Mar. 18/20	Mar. 21/24	Mar. 26	Mar. 27	Mar. 28	Mar. 31
PANNONIA	Mar. 15	Mar. 22/23	Mar. 25	Mar. 27	Mar. 30		Mar. 31	Apr. 3							Apr. 11
CARONIA	Mar. 15		Mar. 25				Mar. 31								Apr. 11
SAXONIA	Mar. 28		Apr. 7				Apr. 10	Apr. 11		Apr. 14	Apr. 15	Apr. 17	Apr. 18	Apr. 19	Apr. 22
CARPATHIA	Apr. 5	Apr. 13	Apr. 15				Apr. 18	Apr. 19		Apr. 22/24	Apr. 25/28	Apr. 30	May 1	May 2	May 5
IVERNIA	Apr. 12		May 6				Apr. 26			Apr. 29/May 1	May 4/7	May 9	May 10	May 11	May 14
ULTONIA	Apr. 26	May 4	May 6				May 9	May 10		May 13/14	May 15/17	May 19	May 20	May 21	May 24
SAXONIA							May 10								June 3
PANNONIA															June 11

• 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.

3. ábra: A Cunard Line 1912/13-as menetrendje a CARPATHIA New York-i indulásával. Az indulás időpontja 1912. április 11. A menetrendben az ULTONIA is szerepel: 1912. december 7-i és 1913. február 12-i New York-i indulással.

Bár a fenti menetrend csak a Cunard Line földközi-tengeri szolgálatában közlekedő járatok indulási és érkezési adatait azonosítja, a New Yorkba érkező hajókat és érkezési adataikat összesítő kiadvány<sup>7</sup> szerint a MAURETANIA is csak március 28-án és április 19-én érkezett New Yorkba. Az pedig teljes képtelenség, hogy a MAURETANIA tíz napig (vagy annál is hosszabb ideig) vesztegelt volna a kikötőben. Mint a Cunard Line transzatlanti szolgálatának a LUSITANIA-val együtt a leggyorsabb hajója, egy Liverpool-New York-Liverpool kört 12 nap alatt teljesített (egy átkelés nem egészen 5 napig tartott, a kikötői szolgáltatások fejlesztésének köszönhetően pedig az átkeléshez szükséges 6 000 tonna szemet már 20 óra alatt berakodhatták, így a hajóknak a készleteik teljes kiegészítéséig legfeljebb 4-5 napot kellett a kikötőben tölteni). Minden további óra állásidő csak veszteséget jelentett a vállalatnak, így a tíz napos tétlenség egészen elképesztő és ritkaság számba menő szünet lett volna (nem is került sor ilyesmire, csak az 1907-es avató úton – a közönségnek való bemutatás érdekében, a leendő utasok érdeklődésének felkeltésére – s a hajó hosszú szolgálata alatt szükséges javítások és korszerűsítések idején).

A CARPATHIA személyzeti jegyzékében tehát az 1912. április 11-én megkezdett úton (amelyen a TITANIC túlélőinek mentésére sor került) Dr. Munk Artúr neve nem szerepel. Hasonló a helyzet a CARPATHIA utaslistájával is, a doktor neve ugyanis abban sem található, noha azt állítja, hogy „valóságos kéjutazás” részese volt „az angolok költségén”<sup>8</sup>, amiből arra lehetne következtetni, hogy ha nem is, mint szolgálattevő orvos, de utas tartózkodott a hajón (készen arra, hogy az út végén a hajóról kiszálló Dr. Lengyel Árpádot felváltsa). Az interneten elérhető lista – <http://www.encyclopedia-titanica.org/carpathia-passengers-crew/> – azonban csak 307 személyt nevesít, vagyis hiányos. Annak eldöntése tehát, hogy Munk Artúr utasként tartózkodott-e a hajón, további vizsgálatot igényel, mert kizárni jelenleg nem lehet (az utazás előzményeire vonatkozó – megcáfolt – állításai mindenesetre elbizonytalanító hatásúak).

<sup>7</sup> Morton Allan Directory of European Passenger Steamship Arrivals, Chicago, 1931. 156. o.

<sup>8</sup> Munk Artúr: i.m. 94. o.



### III.2. Az egyéb hajóutakra vonatkozó közlések hitelessége:

A jelen tanulmány összeállításakor nem állt módunkban elvégezni Munk Artúr valamennyi, az önélet-rajzában említett, hajóútjának hasonlóan alapos vizsgálatát.

Az önéletírásban 1911 tavasza és 1912. április vége között összesen négy hajóutat említ és négy olyan hajót nevez meg, amelyek fedélzetén az utazásai közötti szünetben hosszabb-rövidebb ideig lakott (az említett hajók ideiglenes kikötői tartózkodása alatt).

Munk Artúr a saját közlései szerint:

- 1911 tavaszán (pontosan meg nem jelölt időpontban) Fiméből New Yorkba hajózott a CARONIA-val,
- ezután négy hétig lakott a CARONIA, a SAXONIA és a LUSITANIA hajókon,
- majd (szintén pontosan meg nem jelölt időpontban) a SAXONIA fedélzetén tért vissza Európába,
- 1912. április 4-én pedig az ULTONIA fedélzetén tért vissza New Yorkba,
- ahol ezután 10 napig a MAURETANIA-n lakott,
- 1912. április 14-én végül a CARPATHIA fedélzetén indult vissza Európába, utasként, a Cunard vállalat költségén.

A fenti felsorolásból az ULTONIA-n tett utazásra vonatkozó közlés az 1)-es kérdéssel összefüggő elemzés alapján biztosan hibás. Ugyanígy a MAURETANIA fedélzetén eltöltött 10 napra vonatkozó utalás sem felel meg a valóságnak.

A SAXONIA tekintetében viszont az 1)-es kérdéssel összefüggő elemzés alapján láthattuk, hogy Dr. Munk Artúr 1911-ben valóban szolgált a SAXONIA fedélzetén, noha a CARPATHIA-ra 1912. május 10-én történt belépését követően tett írásos nyilatkozatából az egy évvel korábbi utazás pontos dátuma nem derül ki.

Ennek pontosításához nyújt segítséget a „Glas Naroda” (az amerikai szlovének 1893-1963 között megjelenő „Nép hangja” c. lapja) 1911. június 8-i, New York-i száma, amelyben „iz Austro-Ugarske, Korela v Trstu” (Ausztria-Magyarországról: Kolera Triesztben) címmel jelent meg a következő híradás:

The image shows a page from the newspaper 'GLAS NARODA'. The masthead at the top reads 'GLAS NARODA' in large letters, with 'List slovenskih delavcev v Ameriki.' below it. There are several columns of text. On the left, there are small articles under headings like 'Iz delavskih krogov.' and 'Amerikanske socialne in politične zadeve.'. In the center, there is a large photograph of a man in a top hat and a woman in a wide-brimmed hat. To the right of the photo, there is a section titled 'Iz Austro-Ugarske. Kolera in Trstu.' with a sub-heading 'OŠARJEVO ZDRAVJE.'. Below the photo, there is more text, including a date 'Trst, 6. junija.' and a signature 'Lina in je pripadil iz New Yorka.'.

4. ábra: A Glas Naroda címlapja a SAXONIA-n bekövetkezett 1911-es kolera-gyanús halálesetről

*„Magyar Bernis kolera-gyanús halála a New Yorkból érkezett SAXONIA gőzös fedélzetén. Június 6-án érkezett Triesztbe a New Yorkból kifutott SAXONIA gőzös, amelynek tulajdonosa a Cunard Vonal, s amelynek a fedélzetén kolera-gyanús megbetegedésben meghalt Magyar Bernis. A kikötő egészségügyi hatóságai elrendelték a gőzhajó bakteriológiai vizsgálat, s amíg az befejeződik tilos minden kapcsolattartás a gőzhajóval. A SAXONIA május 18-án futott ki New York-ból és útközben Gibraltárban, Genovában és Nápolyban is megállt.”*

A Munk Artúr életét bemutató egyik tanulmányban<sup>9</sup> ez olvasható:

*„1911 tavaszán [...] a visszafelé utat SAXONIA fedélzetén tette meg, kolera járvánnyal küszködve és kéthetes vesztegárral befejezve.”*

Amennyiben Munk doktor életrajza ebben a tekintetben pontos (amiről a CARPATHIA-val kapcsolatos közlések pontatlansága miatt nem lehetünk meggyőződve), a Glas Naroda idézett cikke akár az utazás kezdő és befejező időpontját is azonosíthatja: eszerint Munk Artúr-nak a CARPATHIA-ra történt 1912. május 10-i belépésekor tett nyilatkozatában azonosított, a SAXONIA-n 1911-ben megtett útja akár az 1911. május 18.-június 6. közötti út is lehetett.

Ismétlem: ehhez az kell, hogy a SAXONIA esetében az életrajza pontosabb legyen, mint a CAPRATHIA esetében. Hiszen Munk doktor a CARPATHIA-n is ott volt, éppen csak az eddig megismert közhiteles dokumentumok alapján nem a TITANIC túlélőinek mentésekor, hanem később. Ezen az alapon egyáltalán nem biztos, hogy 1911-ben a SAXONIA-nak éppen azon az útján volt jelen, amelyen a kolera-gyanús megbetegedést és halálesetet észlelték (hiszen a SAXONIA sem csak egy utat tett 1911-ben).

A kérdést a SAXONIA 1911. május 18.-június 6. közötti útjának személyzeti jegyzéke segíthet egyértelműen eldönteni. Ennek beszerzésére azonban a jelen tanulmány elkészítéséhez nem került sor.

### **III.3. A mentési műveletek leírásának hitelessége:**

Munk Artúr-nak a CARPATHIA fedélzetén tett, a TITANIC-katasztrófa túlélőinek megmentésével zárult utazás előzményeivel kapcsolatos közléseit az 1)-es pontban már elemeztük, s az elemzésből látható, hogy Munk Artúr-nak az utazás előtti napok eseményeire (hajókra és időpontokra) vonatkozó közlései nem felelnek meg a jelenleg elérhető hivatalos dokumentumokból megismerhető adatoknak. A jelen alfejezetben ehhez képest a mentés körülményeire vonatkozó közléseinek elemzésére kerül sor.

*„Az elvesztett sakkverseny után fölmentem a parancsnoki hídra. Megnéztem az órát, pont tizenegy óra volt. Nagy meglepetésemre magát Rostron kapitányt találtam a hídon.”<sup>10</sup>*

*„Öt óra körül a távcsővel felszerelt első tiszt csónakokat fedezett fel a horizonton. [...] Hat óra volt, amikor csónakunk megközelítette az első három mentőcsónakot. [...] A hajó egyik oldalán csigák és kötelek segítségével húzták fel a mentőcsónakokat, a másik oldalon leeresztették a vízre a hajó lépcsőzetét és itt vették fel a hajótöröttet.”<sup>11</sup>*

*„Orvosi munka csak annyi volt, hogy segítettünk a hajótöröttek ellátása körül. Segítettünk a pincéreknek, a stewardoknak, akiknek a mentési munkálatok körül oroslánrészük volt.”<sup>12</sup>*

<sup>9</sup> Sz.n.: Munk Artúr, az író, az orvos, a humanista, Szabadka szerelmese, hn. én.

<sup>10</sup> Munk Artúr: i.m. 95. o.

<sup>11</sup> Munk Artúr: i.m. 96. o.

<sup>12</sup> Munk Artúr: i.m. 97. o.

A CARPATHIA fedélzetén minden vitán felül tényleg jelenlévő Dr. Lengyel Árpád 1912. április 18-án New Yorkban kelt levele és május 17-én a Budapesti Orvosi Kaszinóban tartott előadása ehhez képest egészen másként – részletesebben, és egyúttal hitelesebben is – írja le ezeket az eseményeket:

*„Éjféle 12 óráig Bisset nevű angol és Ráth Gusztáv magyar tiszt volt szolgálatban.”<sup>13</sup>*

*„Éjjel két óra felé, amikor már gondoltuk, hogy a baleset helyének látókörébe jutunk, állandóan adtunk rakétával jeleket, amire nemsokára érkezett válasz itt-ott apró csónakokról – nálunk persze kompoknak is beillenek – kék fény (magnézium lehetett) képében, és már fél 4 lehetett, amikor egész közel megláttuk az első mentőcsónakot felénk közeledni. Hajónk megállt. Természetesen jóval előbb kinyitották az oldalajtókat. Köteleket erősítettek csigákra, és kötélletrákat bocsátottak le. Hajónk villamos fényárban úszott, úgyhogy a menekülők messziről láthatták. [...] Az első csónakon mindössze 17 ember volt, a szegényebb fajtából valók.”<sup>14</sup>*

*„Előbb a gyermekeket húzták fel csigán lebocsátott vászonzsákban, hogy ne kelljen féltetni őket a kibukástól, s aztán a nőket kötélen leeresztett, hintához hasonló padon, és legutóbb a férfiakat. Egyenként húzták föl valamennyit, s amint felértek, levagdostuk róluk a mentőöveket, s aztán mindenki először a feljáró melletti rendelőszobába jött, és miután meleg itallal, takaróval szolgáltunk, az illetőket – ha sérülésük nem volt – a nekik megfelelő osztályba vezették. A sebesülteket ideiglenesen ellátva azonnal hordágyon a kórterembe szállították, ahol nemsokára részesültek végleges orvosi kezelésben. [...] Sokan voltak sebesültek, akik vagy a tolongásban, vagy ugrás következtében sérültek meg. Ezeket mindjárt a kórházban helyezték el. [...] Alig győztük a sok munkát és a vigasztalást. [...] mindenki kapott ételmezt és meleg takarókat, és mi is hozzáfogtunk a betegek részletes vizsgálatához. Többnyire apró zúzódásokat szenvedtek, és csak hárman törést. Két ember, egy matróz és egy pincér egy felfordult csónakból menekültek, és körülbelül 3-4 óráig úsztak mentőövvel a jéghideg vízben. Ma már ezek is jól vannak, de akkor szinte halottnak látszottak. [...] Én és az olasz doktor persze ruhástul a hajó előszobájában lévő padon aludtunk, és fogunk aludni csütörtökig, amikor New Yorkba érkezünk vissza, és kiszállítjuk a hajótörötteket. [...] Nagyon szomorú az utunk visszafelé, mindenütt csak sírást és jajgatást hallani...”<sup>15</sup>*

Munk doktor Lengyel Árpádéhoz képest szinte szófukar leírása az időpontok, a személyek és az események tekintetében is pontatlan. Hiszen valóban: Már a CARPATHIA-t a vészjelzések vétele előtt irányító tisztek személyazonossága tekintetében is jelentős az eltérés a beszámolók között. Míg április 15-én 00:00 órától az első tiszt, Horace J. Dean volt szolgálatban egy fiatalabb tiszttel, addig 14-én 24:00 óráig James Gordon Partridge Bisset második tiszt és Ráth Gusztáv tartózkodott a hídon. A két visszaemlékezés közül ebben a tekintetben csak Lengyel Árpádé a pontos. A mentőcsónakokkal kapcsolatban ugyanez a helyzet: az elsőt 03:35-kor vették észre, a legelső túlélő pedig 04:10-kor kapaszkodott a fedélzetre. Míg Lengyel Árpád ezzel egybevágó, Munk Artúr ettől eltérő tartalmú beszámolót ad. A mentés módját illetően sem egyeznek a beszámolók. Míg Munk Artúr szerint a túlélők a hajó vízszintig leeresztett oldallépcsőin szálltak fel a fedélzetre – mintha a CARPATHIA egy kikötő békés vizén ringatózna –, addig Dr. Lengyel Árpád beszámolója a valóságnak megfelelően, részletesen leírja, hogy az átfagyott, szinte mozgásképtelen embereket kötelek segítségével (a felnőtteket egy kötelekre függesztett padon, a gyerekeket pedig egy zsákban) húzták fel a fedélzetre.

S ezek csak a legnyilvánvalóbb tévedések, amelyek sorát még folytathatnánk Munk Artúr leírásának részletekbe menő elemzésével (további adalékok a függelékben), de azt hiszem, hogy ez a néhány példa is elegendő annak megvilágítására, hogy kiderüljön: a Munk Artúr által hátrahagyott beszámoló túlságosan elnagyolt és nagyon kevésbé pontos egy szemtanú visszaemlékezéséhez képest.

<sup>13</sup> Völgyi Péterné Dr. Reich Márta, Dr. Balogh Tamás: A TITANIC árnyékában – egy magyar orvos élete. Delta Vision, Budapest, 2012. 157. o.

<sup>14</sup> Völgyi Péterné Dr. Reich Márta, Dr. Balogh Tamás: im.: 155. o.

<sup>15</sup> Völgyi Péterné Dr. Reich Márta, Dr. Balogh Tamás: i.m.: 156.-157. o.

Persze lehetne azzal érvelni, hogy Lengyel Árpád levele és előadása bizonyára azért olyan pontos, mert alig néhány nappal az események után – még azok hatása alatt – írta, míg Munk doktor visszaemlékezése akár évtizedekkel később is keletkezhetett, amikor a megkopó emlékezet már nem képes pontosan felidézni mindent. Csakhogy ez ellen szól, hogy Lengyel Árpád még évtizedekkel később is ugyanúgy mesélte el ezeket a részleteket, mint a legelső alkalommal. Az időpontokban, a mentés módjának leírásában egyszer sem tévedett, s nem változtatott meg önkényesen semmilyen részletet.

A legfeltűnőbb azonban mégsem az, hogy Munk Artúr és Lengyel Árpád visszaemlékezései között számos ténybeli eltérés van. A legkülönösebb az, hogy míg Lengyel Árpád visszaemlékezése hemzseg a személyes élményektől, addig Munk Artúr leírásában nincs egyetlen egyes szám első személyben elbeszélte élmény sem a saját orvosi közreműködésével kapcsolatban.

Lehetetlennek tartom, hogy Munk Artúr orvosi tudását ne vették volna igénybe több mint 700, azonnali ellátást igénylő túlélő ellátásához, hiszen – amint Lengyel Árpád is leírta – „*Alig győztük a sok munkát és a vigasztalást*”. Ha pedig igényt tartottak Munk Artúr közreműködésére, akkor elképzelhetetlennek tartom, hogy ne akadt volna legalább egyetlen olyan ember, aki később megemlíti a másik magyar orvos nevét, vagy feljegyzi az érdemeit. Márpedig – amennyire a megismerhető dokumentumokból tudni lehet – ilyet akkor, s azóta senki sem tett...

Lengyel Árpád visszaemlékezésében sincs nyoma annak, hogy Munk Artúr a mentési munkálatokban részt vett volna, pedig Lengyel Árpád körültekintő és alapos krónikása volt az eseményeknek. Honfitársáról, Ráth Gusztávról is név szerint megemlékezett. A hajó parancsnoka, Arthur Henry Rostron is csak egyetlen magyar orvosról írt az emlékirataiban<sup>16</sup>. Hogy Munk Artúrról egyetlen szót sem ejtenek, annak sok oka lehet, s ezek közül a legkézenfekvőbb az, hogy tudniillik meglehet: ő az, aki ott sem volt, s rá ezért nem emlékeznek.



**5. ábra:** A CARPATHIA tiszti kara New Yorkban. Álló sor balról jobbra: D.N. Colquhoun 7. gépész, William S. Barton 2. steward, C.W. Bairnson 3. steward, Percy B. Barnett helyettes számvevő, Ráth J. Gusztáv 5. tisz, A.B. Johnston főgépész, Thomas William Hankinson főtiszt, Horace J. Dean 1. tisz, Wilfrid G. Fairhurst 4. gépész, Dr. Frank E. McGhee I. oszt. hajóorvos, Ernest G.F. Brown számvevő, Dr. Vittorio Riscato II. oszt. hajóorvos, Richard G. Thomas 2. kabin steward, Dr. Lengyel Árpád III. oszt. hajóorvos, Evan Henry Hughes fősteward. Ülő sor balról jobbra: Thomas Gould kazánfelügyelő, Geoffrey Barnish 4. tisz, Arthur H. Rostron kapitány, James Gordon Partridge Bisset 2. tisz, J. Richardson 6. gépész. Balra lent Munk Artúr 1915-ben készült katonaportréja.

<sup>16</sup> Arthur Henry Rostron: Home from the Sea, Cassell & Company Ltd, London, 1931 (<http://topbookus.com/home-from-the-sea.html>)

#### III.4. Leszármazottak, tárgyi emlékek, dokumentumok:

Munk Artúr az önéletírásában több olyan tárgyi bizonyítékot is konkrétan megnevez, amelyek az emlékezetes úton kerültek a birtokába:

*„A hajó teljes személyzete emlékérmeket kapott az amerikaiaktól és kétszeres fizetést. Az érem egyik oldalán Neptun, alatta a CARPATHIA domborműű mása, három mentőcsónakkal az előtérben. A háttérben jéghegyek láthatók. Az érem másik oldalán a következő felírás olvasható: Presented to the Captain officers and crew of R.M.S. CARPATHIA in recognition of the gallant and heroic services from the survivors of the S.S. TITANIC April 15th 1912. (Ajándékul a CARPATHIA tisztikarának és legénységének. Elismerésül a bátor és hősiessé szolgálatokért. A TITANIC hajótöröttjeitől. 1912. április 15.) Az emlékérmeket Rostron kapitány osztotta szét. A szerény érmet – viszontagságos – életemen át a mai napig sikerült megőriznem. Emlékeim között őrzöm azokat az eredeti fényképeket is, amelyeket a CARPATHIA fedélzetén a hajótöröttekről készítettek. [...] Megőriztem Rostron kapitány és McGhee, az angol orvos fényképét is, amint New Yorkban ötórai teára indulnak a milliomos Astor özevegéhez.”<sup>17</sup>*

Érdekes lenne tudni ezeknek a tárgyaknak a további sorsát. Hiszen amennyiben ezek a tárgyak esetleg fellelhetők – pl.: megvannak a család leszármazóinak a tulajdonában, vagy más módon bizonyítható, hogy egykor Munk Artúr tulajdonát képezték – akkor az bizonyos mértékben más megvilágításba helyezné a történeteket.

Munk Artúrnak voltak leszármazói: Fia, Munk György (Dorde), 1919. november 7-én, unokája, Alexandra pedig 1944-ben született. Munk Györgynek még egykori lakcíme is ismert (Svetozara Miletica 30., Novi Sad, tel.: 25-103), ami esetlegesen alapot adhat a család ma élő tagjainak felkutatására.

A tárgyak közül az emlékérem részletes leírása figyelemre méltó. Hiszen, ha Munk doktor nem volt ott, hogyan tudott ilyen részletes leírást adni az emlékéremről? Nos, egyrészt láthatta az újságokban, de ami ennél is valószínűbb, akár személyesen is. Hiszen Munk Artúr éppen akkor vett részt a CARPATHIA amerikai útján, amikor az emlékérmeket kiosztották.

Az emlékérem gondolata Margaret Brown-tól, a TITANIC egyik első osztályú amerikai túlélőjétől származik, aki – több társával együtt – még a CARPATHIA fedélzetén megalakított segélybizottság tagjaként határozta el a szegény sorsú túlélőket segítő nyomorenyhítő akciók kezdeményezését és a mentőhajó személyzetének szóló méltó köszönetnyilvánítás megszervezését. Az emlékérmeket az utóbbi szándéktól vezérelve rendelték meg a New York-i John Street 20. szám alatt működő Dieges & Clust ékszerész- és aranyművesről a CARPATHIA személyzetének megfelelő számban, azaz éppen 307 példányban és háromféle kivitelben: Rostron kapitánynak és a tiszteknek színaranyból, a személyzet tagjainak pedig ezüstből és bronzból.

Az érmek átadására a CARPATHIA tisztikarának 6 fős küldöttsége jelenlétében 1912. május 29-én került sor, éppen akkor, amikor a CARPATHIA szolgálati jegyzéke szerint Munk Artúr is a hajón volt, annak 1912. május 11.-június 22. közötti Fiume-New York-Fiume útján. Így – amint Könczöl Péter, az R.M.S. TITANIC Magyar Kutatócsoport tagja rámutatott – nagy valószínűséggel ő volt az egyetlen tiszt a hajón, aki nem kapott az éremből (hiszen nem volt jogosult rá), miközben végig kellett néznie, hogy a tisztársai, sőt a hajón rajta kívül mindenki, aki a személyzet tagja, hogyan örül neki és büszkélkedik vele. Rádásul – mivel a mentőhajó és legénysége iránti kitüntető figyelem nem csökkent – minden bizonnyal ő is a riporterek kereszttüzébe került, akiknek fogalma sem lehetett róla, hogy ő a hajót híressé tevő előző úton nem volt ott! Talán ennek az élménynek a hatása alatt született meg a mentésben való közreműködésének története? Nem tudjuk...

---

<sup>17</sup> Munk Artúr: i.m.: 99-100. o.





6. ábra: A mentési érem Dr. Lengyel Árpádnak adományozott – és távollétében számára postai úton kézbesített – példánya.

### Összegzés:

Arra, hogy Munk Artúr a CARPATHIA orvosa lett volna azon az úton, amelyen a TITANIC túlélőit kimentették, semmiféle adat nem utal a saját könyvének kívül. Erre vonatkozó közlését sem a CARPATHIA-nak az adott útról felvett személyzeti jegyzéke, sem Lengyel Árpád visszaemlékezései nem erősítik meg (Lengyel Árpád nem is említi Munkot).

A bemutatott dokumentumok viszont minden kétséget kizáróan megerősítik (s a saját aláírásával igazolják), hogy Munk Artúr 1912. május 11-től volt a CARPATHIA hajóorvosa, s a hajóra Fiumében szállt fel, előtte pedig utoljára 1911-ben hajózott, a SAXONIA gőzösön (ami egyúttal azt is kizárja, hogy 1912. március-áprilisában egy másik Cunard-hajó, az ULTONIA orvosaként kelt volna át Amerikába, hogy onnan a CARPATHIA utasaként térjen vissza).

Közléseinek hitelességét egyáltalán semmi sem támasztja alá. Sem a CARPATHIA személyzeti jegyzéke (amelyben Munk Artúr csak 1912. május 11-étől kezdve szerepel), sem az utas-listája (amely csak az első osztályú utasokról maradt fenn), sem Lengyel Árpád számos visszaemlékezése (amelyek közül egyben sem tesz említést róla), sem Arthur Henry Rostron kapitány önéletírása (amely csak egyetlen magyar orvost említ), sem esetlegesen fennmaradt tárgyak, fotók, levelek (amelyek igazolnák, hogy a hajón dolgozott, vagy hogy emlékeznek rá és a tetteire).

Minderre tekintettel, s mivel arra okmányyszerű bizonyíték maradt, hogy Munk doktor a TITANIC mentése idején nem volt a CARPATHIA orvosa, nem világos, hogy miért és hogyan terjedt el róla ennek az ellenkezője, illetve, hogy miért írta azt, hogy a kérdéses időpontban a CARPATHIA orvosaként tevékenykedett.

#### IV) Következtetések:

Nem tudjuk, hogy a Munk Artúr halála utáni esztendőben – 1956-ban – sajtó alá rendezett önéletírása mikor keletkezett: folyamatosan írta és így csaknem valós időben számolt be a vele történekről, vagy csak később, visszatekintve vetette papírra a gondolatait. Az utóbbi esetben természetesen fennáll a tévedés lehetősége különösen a nevek és a pontos időpontok tekintetében.

Ezzel együtt árulkodó az olyan tárgyi és egyéb írásos bizonyítékok hiánya, mint a korabeli fényképek, menetrendek, képeslapok, levelek, stb., amelyek Dr. Lengyel Árpád hagyatékában – a budapesti doktor és családja minden hányattatása ellenére is – máig fennmaradtak. Munk Artúr esetében nincs tudomásunk semmi ilyesmiről.

Elvben természetesen az sem lehet kizárni, hogy akkor tévedett, amikor a CARPATHIA személyzeti jegyzékét aláírva, azt állította, hogy a SAXONIA volt az előző hajója, ez azonban azt jelentené, hogy 26 évesen nem emlékezett rá, hogy alig egy hónappal azelőtt az ULTONIA-ra volt beosztva. Nem túl valószínű, ahogyan az sem, hogy más oka lett volna a titkolózásra, s ezért került volna a jegyzékbe a SAXONIA<sup>18</sup>. Ha pedig a feltételezések helyett az ismert tényekre hagyatkozunk, akkor nem tagadhatjuk, hogy azok nem esnek egybe az önéletírásban a TITANIC túlélőinek mentésével összefüggésben előadottakkal: a közgyűjteményekben fennmaradt és fellelt okiratok cáfolják a Munk Artúr által írtakat (ennek ellenére önéletírásában a SAXONIA fedélzetén 1911-ben tett utazásra vonatkozó részek megfelelhetnek a valóságnak, sőt, akár az is elképzelhető, hogy a doktor a tengeri élményeit is ezen az úton szerezte).

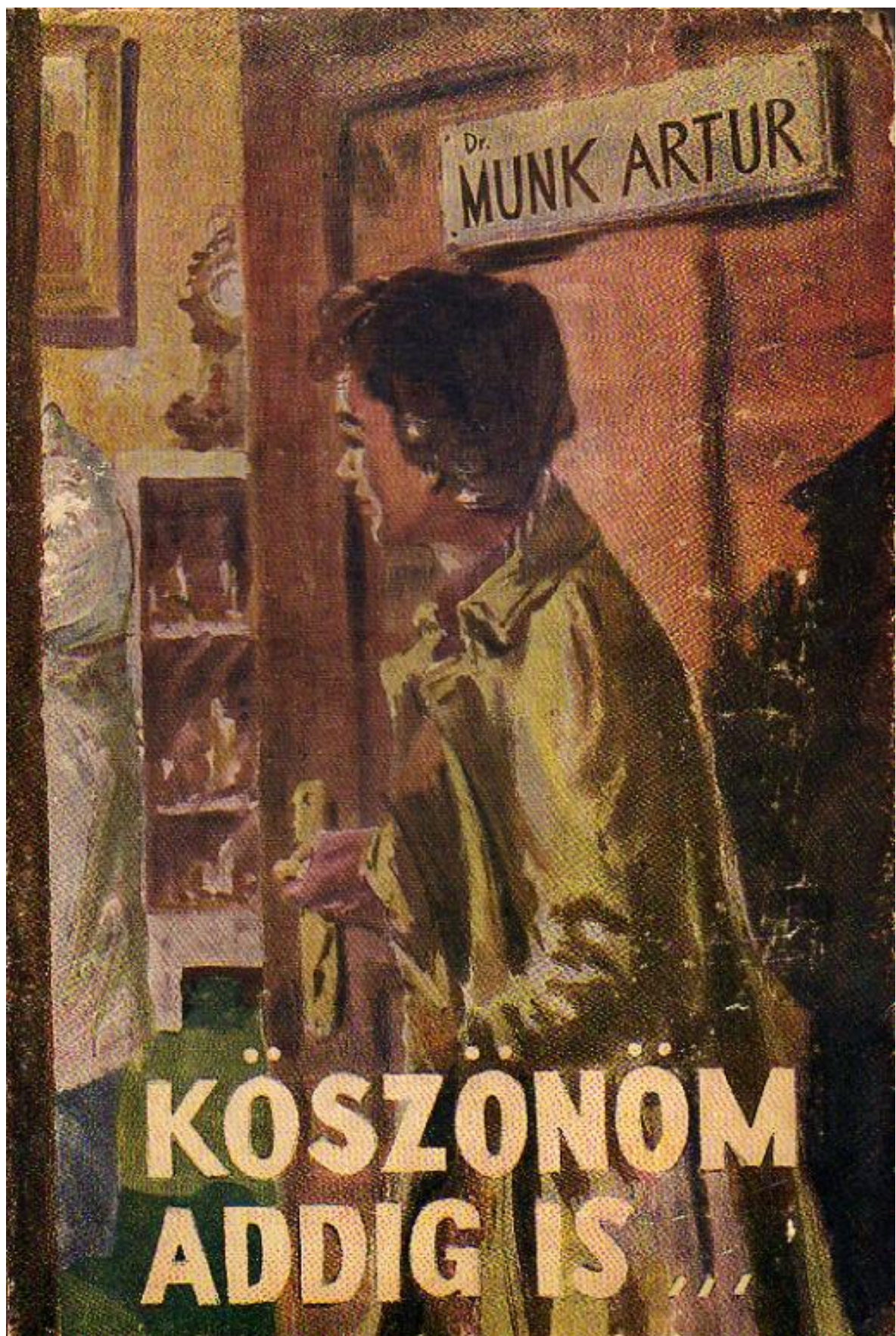
Az életrajznak a TITANIC-túlélők mentésére vonatkozó valamennyi részletének pontosságát így legfeljebb csak a közgyűjteményekre kiterjedő további kutatás, esetlegesen a családi hagyaték felkutatása igazolhatja (pl.: ha sikerül felkutatni az önéletírásban említett minden hajó és a CARPATHIA 1912. március-áprilisra vonatkozó összes személyzeti jegyzékét és az 1912. április 11-i út hiánytalan utaslistáját, stb.). Munk Artúr leszármazóinak (ha vannak) a felkutatása, s velük a hagyatéka sorsának egyeztetése (megvan-e az életrajzban említett mentési érem, az eredeti fotók, emléktárgyak, stb.) ugyancsak további értékes adalékokkal szolgálhat.

Addig azonban – a jelenleg rendelkezésre álló dokumentumok alapján – csak arra az álláspontra helyezkedhetünk, hogy Dr. Munk Artúr nem volt ott a CARPATHIA fedélzetén 1912. április 15-én és nem vett részt a TITANIC túlélőinek mentésében.

---

<sup>18</sup> Valójában már akkor sem bemondásra ment az adatfelvétel, hanem mindenkinek be kellett mutatnia a tengerész-könyvét, amely tartalmazta a korábbi alkalmazására vonatkozó adatokat. A személyzeti jegyzékbe ezeket vették át.







MUNK ARTUR

# Köszönöm addig is...

EGY ORVOS ÉLETREGÉNYE

MÁSODIK KIADÁS



Novisád — 1956



tüdővel, kipirult arccal egy angol kiejtési hiba miatt. Egy semmi miatt... Az ő amerikai fülének hiba, az igazi angol figyelemre sem méltatta volna. Hányszor tudtam volna nevetni a lány orrhangú, lehetetlen amerikai tájszólása miatt? Ők persze azt hiszik, hogy az amerikai kiejtés a helyes... Pedig...

— Hát így vagyunk, Miss Cox? — gondoltam magamban. — Ez a lány legyen a feleségem? Hiszen a nászéjszakan is kinevet, ha az angol kiejtésben egy betűt melléfogok... Egy gikszer és már kacag... Soha!

Felállottam és az egész nevető társaságot otthagytam. Még csak egy pillantást sem vettem Miss Coxra. Azon nyomban kiabrándultam.

A hajó mélyén levő fertőző kórházam egyik helyiségében bújtam el, és ki sem mozdultam onnan, amíg másnap reggel New-York kikötőjében az utolsó utas is el nem hagyta a hajót.

Hogy ezzel újabb megdöbbenést, örültséget követtem el?

Ugyan ki tudna erre megfelelni?

Ki ismeri a szeszélyes sors útjait?

Annyi bizonyos, hogy Miss Coxot többé nem láttam...

New-Yorkban megtudtam, hogy röviddel azelőtt megváltoztatták a különböző vizsgák rendszerét: a vizsgát írásban kellett letenni.

Erre nem voltam elkészülve.

Ma sem vagyok tisztában: Miss Cox, vagy az írásbeli vizsga vette-e el a kedvemet a végleges amerikai letelepedéstől.

Egy biztos: nem lett belőlem amerikai orvos.

## A CARPATHIA ÉS A TITANIC

Az Ultonia New-Yorkból braziliai vizekre hajózott különleges rendeltetéssel. Utasítás szerint a Carpathia megérkezéseig a Mauretaniára költöztem át. Az óriási luksushajó a Lusitania testvérhajója volt.

Mindössze tíz napom maradt a Carpathia érkezéséig. Újból bebarangoltam New-York jól ismert, szabályos utcáit. Színházakba, moziba látogattam el, amiből újszólván minden utcasarkon volt egy. Megnéztem néhány műzeumot, újból megbámultam a világhírű Brooklyn-hídat, a mutatványos ligetet Coney Islandon, a híres éjszakai fényreklámokat a Broadway felhőkarcolóján. Mondanom sem kell, hogy a reklámok között a Wright-féle rágógumi vezetett. Amerikában mindenki rágta a gumit, az utangyerektől kezdve az elnökig fölfelé. A szenátus tagjai ülés alatt rágták a gumit, és csak akkor szedték ki a szájukból, amikor felszólalásra került a sor. A new-yorki lapok: a Times, Herald és a többi, nagy lelkesedéssel írtak akkoriban Rooseveltről, Washington és Lincoln óta nem töltött be idáig egy államférfi sem akkora szerepet, mint Rough River Roosevelt. Ő irányította az U. S. A. külpolitikáját. A nagyszűz politikus, mielőtt bekerült a Fehér Háza, elkeseredett harcot folytatott a népet kiszípolozó trösztök ellen, amelyek szerinte a régi rablóvárok modern változatai. Jóllehet a nép és a sajtó Roosevelt mellett volt, a dollár-tröszt győzött, a szenális Roosevelt vereséget szenvedett. Utóda, Taft hirdette ugyan a trösztök elleni háborút, de a kulisszák mögött kiegyezett velük...

A Carpathia menetrendszerű pontossággal kötött ki a new-yorki kikötőben. Ezer újabb magyar kíváncsi látogatót hozott az igéret földjére. Parancsnoka, Rostron kapitány, a Cunard Line társaság legjobb tisztjei közé tartozott. Középteműtű izmos, szikár negyvenes férfi volt. Apró, mélyenülő, csillogó szeme örökösén figyelt. Mozgókönyv, fáradhatatlan, józan ember, nem sokat beszélt, de amit mondott, annak súlya volt.

A hajóval érkezett meg a Carpathia magyar orvosa, Lengyel Árpád is, akinek ez volt az első útja. Lengyel doktor évtársam volt, a Rókus-kórházban dolgozott, jól beszélt angolul. Megismerkedtem a hajó állandó orvosával is. Doktor Frank Mac Gee volt az angol orvos, az olasz orvos neve: Vittorio Riscatto. Mindketten jóval idősebbek voltak nálammál. A hajó tisztjei közt találtam a fiatal, magyar származású Ráth Istvánt. Már az első napokban megállapítottam, hogy a Carpathia legénysége és tisztikara különb, mint az eddig ismert hajók személyzete. A fegyelmezett legénység valóságban rajongott parancsnokáért, aki erre a népszerűsége rá is szolgált.

Ezerkilencszáztizenkettő április tizenegyedikén reggel szedte fel horgonyát a Carpathia és teljes gőzzel indult el Gibraltar felé.

A visszautazás kellemesnek ígérkezett. Már csak azért is kellemes, mert az ember kikerül New-York bábeli zürzavarából és megnyugtató fogadja az óceán csendje.

Fedélközi utasunk kevés volt. Olasz kőfaragó-és építőmunkások utaztak vissza hazájukba. A magyar visszavándorlók legnagyobb része rokkant volt, főként gyógyíthatatlan betegségeik miatt utasították ki őket az amerikai hatóságok. Az első és másodosztályon ezúttal is nagyrészt Olaszországba utazó turistákat, zarándokokat vitt a hajó.

Ragyogó tavaszi napsütés, enyhe áprilisi légáramlat. Valóságos kéjutazás az angolok költségén. Unatkozni nem lehet az óceánjárón: a nyílt, végtelen óceán ezernyi változatos szórakozást nyújt. A kevés orvosi munkát Lengyel doktor végezte el. Megállapodás szerint Rijekán leváltom őt és még egy utat teszek Amerikába.

Megbarátkoztam a hajó főmérnökével is, aki gyakran vitt le a gépházba és magyarázta a gépek működését. A hajó mélyén elnéztem a feketearcú fűtők emberfeletti

munkáját, szívesen segítettem nekik, hiszen erőmből, időmből tellett. Sokszor gyönyörködtem az angol gépészek szakavatott, nyugodt, egyenletes munkájában.

Az első nap délutánján fedélzeti golf-játékkal szórakoztunk, este a hajó tisztikara az osztrák „Laura” hajó tisztjei ellen táviró útján sakkmérkőzést bonyolított le. A Laura, az osztrák Lloyd-hajó kétezer mérföldre volt tőlünk. A drótnélküli táviró útján lejátszott sakkmérkőzést a Carpathia személyzete szerencsésen — elvesztette. Az elvesztett mérkőzés után a Carpathia táviró-tisztje külön mérkőzésre hívta ki a Laura szikratávirózását.

Az elvesztett sakkverseny után fölmentem a parancsnoki hídra. Megnéztem az órát, pont tizenegy óra volt. Nagy meglepetésemre magát Rostron kapitányt találtam a hídon. Tudtam, hogy Rostron józan éberségre szoros öszszefüggésben áll az úszó jéghegyekkel, amikről táviró-tisztünk a nap folyamán jelentéseket kapott.

Eddigi utaimon még nem láttam úszó jéghegyet. Veszedelemes úszó torlaszok ezek, amiknek csak elenyésző kis része látszik ki a tengerből. A kódos áprilisi hónapokban külön veszélyt jelentenek az úszó jéghegyek.

Enyhe köd ült az óceánon. Mint valami szürke lepel borította a csendes vizet. Hajónk sárgafényű reflektorokkal világított előre és állandóan fűlkölt. Alvásról szó sem lehetett.

Éjfélkor fekvődtem le, egy órákor még olvastam. Úgy-látszik a könyv altatott el, a villany égve maradt.

Hajnali két órákor a steward kopogott ajtómon:

— Alarm! Alarm!... Mindenki a fedélzetre! — Magamra kapkodtam ruháimat és fázósan rohantam fel. Fogalm vacogtak az izgalomtól. Az utasok közül többen mentőövvel jelentek meg a fedélzeten... Táviró-tisztünk B. O. S. jeleket fogott fel a Titanieról, a White Star Line új luksushajójáról.

A Carpathia irányt változtatott: kelet helyett északra fordult.

Rostron kapitány vezényelt a parancsnoki hídon. Sárga sugarak kémlelték a sötét, ködös vizet. Nagy élénkséggel a fedélzeten, a matrózok a mentőcsónakok körül foglalatostokdaktak.



A Titanicról csak annyit tudtam, hogy az ötvenötezer tonnás hajókolosszus az angol hajóipar legújabb büszkesége és hogy ez volt első óceáni útja.

Kilencszázötvenkettő, április tizenöt hajnala.

Lassan virradt. Enyhé északi szél bodrozta az óceán végtelen vizét. A nyirkos köd lassan foszlott szét, olyan volt, mint egy óriási rongyos, szennyes lepedő. A horizonton nem mutatkozott hajó. Kéményfüstnek nyoma sem volt. A látóhatár lassan kitisztult.

Öt óra körül a távcsövel felszerelt első tiszt csónakokat fedezett föl a horizonton.

A hajótöröttek voltak. De hol van az óriási hajókolosszus, a Titanic?

Teljes gözzel dolgoztak a gépek, a hajó felfokozott sebességgel haladt abban az irányban, amelyben a kis, szét-szört, mozdulatlan látzó pontocskák úsztak a vizen. Hat óra volt, amikor hajónk megközelítette az első három mentőcsónakot.

A Titanic eltűnt.

Mély megdöbbenéssel állapítottuk meg, hogy a mentőcsónakok félig üresen közeledtek felénk. Nők és gyermekek, parafával bélelt mentőruhákban, összebújva ültek a padokon, fázósan, kimerülten. Fejükön, hátukon tarka kendő, takarók. Minden csónakban két-két matróz ült evezőskél. A hajó egyik oldalán csigák és kötelek segítségével húzták fel a mentőcsónakokat, a másik oldalon leeresztették a vizre a hajó lépcsőzetét és itt vették fel a hajótörötteket.

Csakhamar megtelt a Carpathia fedélzete didergő, síró asszonyokkal és gyermekekkel. A legnagyobb részük munkásasszonynak látszott, de köztük estélyruhás nők is fagyoskodtak könnyű kendőikben, sálakban. Az asszonyok összebújtak, remegtek és egymást átölelve sirtak. Sírataik elvezett hozzátartozóikat, aiktól még elbűcsülni sem volt idejük. A kimerült hajótörötteket betelerelték az éttermekbe, forró teával és meleg takarókkal látták el őket. Számuk közben egyre szaporodott: már ötszázan voltak. Rostron kapitány tovább kutatta a tengert, már magasan állott a nap, amikor az utolsó csónak utasait is fölvetették a fedélzetre.

Akkor már tudtuk: a Titanic elveszett. A hajótöröttek még reménykedtek. Ideig-óráig sikerült eltúlkolni előlük a szomorú valóságot.

Orvosi munka csak annyi volt, hogy segítőtűnk a hajótöröttek ellátása körül. Segítettünk a pincéreknek, a stewardoknak, akiknek a mentési munkálatok körül oroszlánrészük volt. Összeolvastuk a megmentetteket: pontosan kétszázöt hajótöröttel vett fel a Carpathia. A megmentett matrózok szerint a Titanicon kétezerkétszáz személy utazott, beleértve a személyzetet is. Másfélezer ember lelte halálát a hullámsírban.

Lassanként fény derült az igazságra, a katasztrófa igazságra.

A White Star Line hajótársaság igazgatója is a csodahajón utazott, és azt az utastást hozta magával, hogy a Titanicnak első útja alkalmával rekordot kell döntenie. Meg kell szerezni a társaság számára az óceán kékszalagját. A vándordíj a rivális Cunard birtokában volt, a Lusitania árbcán lengett.

Bál volt a Titanicon, búcsúbál, amelyen a kapitány és a tisztakar is résztvett. Az ünnepi táncmulatság természetesen az elsőosztály helyiségeiben zajlott le, ahová erre az első útra csak kiváltságos, befolyásos emberek juthattak be: művészek, politikusok, milliósok. A Titanic megmentekült matrózai elmondották, hogy a megfigyelő őrszobájában jelentést tett a veszélyről, a jéghegyek közelségéről, de a hajó kapitánya és a társaság igazgatója kiadta a parancsot: végsőkéig kell fokozni a sebességet. Közben lezárt a köd, szűlt a zene, állt a bál, folyt a pezsgő. Különbösen a hajó kapitánya volt elemében. Siker esetén nagy díjat helyeztek neki kilátásba.

Ötszáz tengeri mérföldnyire a cél előtt megtörtént a katasztrófa. A teljes sebességgel haladó luksushajó, a technika csodája, az angol hajóépítés remeke jéghegybe ütközött. A hajó orra kettévált és a hajó azonnal süllyedni kezdett. Pár perc múltán a gépház robbanása rázkódattatta meg a levegőt. Hűsz mentőcsónak volt a fedélzet peremén elhelyezve, de a nagy pánikban nem használták ki valamennyit és a leeresztett csónakokban még legalább háromszáz ember számára lett volna férőhely. A mentőcsónakok közül háromnak még az evezői is hiányoztak. A

legtöbb megmentett nő szegény munkásasszony volt. Az elsőosztályú utasok között két amerikai milliós nő is utazott: Mrs Astor és Comtesse of Rothes. Astor, a híres new-yorki pénzember elpusztult.

Igy esett másfélezer ember a könnyelműség és dicshagyáldozatául. A jeges hullámsírban lelta halálát a Titanic kapitánya is, a társaság igazgatója, néhány művész, gazdag ember, pár száz angol munkás és a hajó csaknem teljes személyzete.

A Carpathia másfél nap késéssel fordult vissza New-Yorkba a hajótöröttekkel.

Óriási izgatott tömeg várta a dokk körül a Carpathiát, de az ünneplés elmaradt, elrontotta a paron álló hozzátartozók jajveszékése.

Rostron kapitány a hivatalos jelentés leadása után újból kiadta a parancsot az indulásra.

A hős Rostron kapitány ünneplése elmaradt, de a nyílt tengeren — szegény Marconi-tisztünk — nem győzte felvenni táviróján a szerencsekívánatokat.

Az olasz orvos, a szakállas Risicatto Nápolyban maradt családjánál, Rijékán pedig leváltottam doktor Lengyelit, hogy a Carpathia fedélzetén újból megtegyem az utat vissza New-Yorkig.

Május első napjaiban szedte föl horgonyait a legendás Carpathia Fiume kikötőjében, hogy újra nekivágjon a nagy útnak és újból magyar kivándorlókat vigyen ki az Újvilágba. Közel ezer lélek kapott helyet a fedélközön, legnagyobb részét magyar földművesek, de szép számmal voltak köztük horvátországi és líkai munkások is. A szokásos szlovákiai kivándorlók ezúttal elmaradtak.

A lapok hetek óta foglalkoztak a Titanic világraszóló katasztrófájával, sokat cikkeztek Rostron kapitányról, egyetlen bajuk az volt, hogy a kapitány arcképét sehogy sem tudták beszerezni. Mint érdekességet jegyzem föl, hogy a külföldi lapok ezen úgy segítettek, hogy Rostron fényképe helyett egész más hajóskapitány képét hozták.

Annál nagyobb volt a fotóriporterek, filmek rohamozása, amikor a Carpathia újból kikötött New-Yorkban. Csak szigorú karhatalom mentette meg hajónkat a kíváncsi közönség és a fotóriporterek előzönlésétől. De Rostron

matrózai is keményen álltak az őrsegen, hogy avatatlan egyének ne kerüljenek Rostron kapitány elé. Mindenki látni szeretne volna a hős kapitányt. Rostron pedig legszívesebben Liverpoolban élő feleségét és három gyermekét szeretne volna látni.

A rengeteg távirat, garmadával érkező levelek, üdvözlések, ajándékok között megérkeztek New-Yorkba az első kitüntetések is.

Rostron egyszerre öt kitüntetést kapott: az északamerikai U. S. A. aranyérmét, az United States Government nagy aranyérmét, a Shipwreck and Humane Society Liverpool aranyérmét, a White Star Line aranyérmét és Budapest nagy ezüstérmét.

Pénzajándékok: a New-York Evening és az American együttes gyűjtése tízezer dollár. — A White Star Line jutalma: száz guinea. A Cunard Line jutalma harminc font és külön a kapitány kéthavi fizetése. Tízezer dollárt adott a „Titanic Survivors Comity”. Ezenkívül további gyűjtések útján is hatalmas összegeket kapott. Megható volt a megmentett hajótöröttek küldöttsége. Egy óriási ezüst serleget adtak át a kapitánynak, életük megmentőjének. A serlegen ez a felírás olvasható:

Presented to Captain A. H. Rostron, Commander of the R. M. S. Carpathia. In grateful recognition and appreciation of his heroic and efficient service in the rescue of the survivors of the Titanic.

On April 15th 1912.

And of the generous and sympathetic treatment he accorded on his ship. — From the survivors — of the Titanic's.

(Ajándékul A. H. Rostron kapitánynak, a R. M. S. Carpathia parancsnokának. Hálás elismerés és megbecsülés a Titanic hajótörötteiért végzett hőses és eredményes munkájáért. Külön köszönet a nagylelkű és gyengéd bánásmódot, amiben a hajón részesültek a Titanic hajótöröttel.)

A hajó teljes személyzete emlékérmét kapott az amerikaiaktól és kétszeres fizetést. Az érem egyik oldalán Neptun, alatta a Carpathia domborművé mása, három men-



tőcsónákkal az előtérben. A háttérben jéghegyek láthatók. Az érem másik oldalán a következő felírás olvasható:

Presented  
to the  
Captain  
officers and crew  
of  
R. M. S. Carpathia  
in recognition of the gallant and heroic services  
from the survivors  
of the  
S. S. Titanic  
April 15-th 1912

(Ajándékul a Carpathia tisztikarának és legénységének. Elismerésül a bátor és hősiességű szolgálatokért. A Titanic hajótöröttjeitől. 1912 április 15.)

Az emlékérmeket Rostron kapitány osztotta szét. A szerény érmet — viszontagságos életemen át — a mai napig sikerült megőriznem. Emlékeim között őrzöm azokat az eredeti fényképeket is, amelyeket a Carpathia fedélzetén a hajótöröttekről készítettek. A képeken látható, hogy a mentőcsónakokban még sok a férőhely. A nagy pánikban nem várták meg, amíg a csónak megtelik, gyorsan leeresztették a vizre. Megőriztem Rostron kapitány és Mac Gee, az angol orvos fényképeit is, amint New-Yorkban ótörái teára indultak a milliomas Astor övezégyhez.

Ennek a története a következő:

A fiatal özvegy dollármilliomos nő meghívta a kapitányt és az angol orvost az Ötödik Avenuen levő pazar palotájába. Rostron zárkózott, szerény ember volt, csak a hajóján érezte jól magát. Nem szerette a zajos társaságot. Nem szívesen tett eleget a „szárazföldi” meghívásnak. Egyenruhában nem mehetett, előszedett tehát valahonnan egy öreg, kopott civilruhát, fejébe nyomott egy Girardi szalmakalapot és az orvossal együtt beült egy öreg taxiautóba. Az orvos ruházata még szármalmasabb volt. Arra emlékszem, hogy a nadrág az enyém volt. Nem szívesen mentek látogatóba a milliomas márványpalotájába.

100

Azt hiszem, ha lehetett volna, egy-egy foghúzással megváltották volna a vizitet. Az épület előtt egy csomó fotóriporter várta őket és legnagyobb megrökönyödésükre ott, az utcán nyilatkozniok kellett a lapok részére. Természetesen Mrs Astor csöditette oda az újságírókat. Az egész ótörái tea arra való volt, hogy Mrs Astor megajándékozassa a kapitányt és az angol orvost. Rostron aranyórát, Mac Gee pedig egy arany cigarettatárcát kapott ajándékul.

Mire Rostron kapitány az ótörái teáról visszatért a hajóra, már ott várta a nyugatamerikai aranyásók küldöttsége. Egy gyermekfej nagyságú aranyat hoztak „emléké” a hős kapitánynak.

Mondanom sem kell, hogy a Carpathia fiatal szikratáviródsza is alaposan kivette részét az üdvözleésből és jutalmakból. Nagy pénzjutalmakat kapott a különböző egyesületektől, magánosoktól, az amerikaiak arany emlékérmén kívül. Maga a Marconi-tiszt későbbi tengeri útonkon mosolyogva mesélte el, hogy az S. O. S. jelzések felvétele véletlen műve volt.

Az emlékezetes, elvesztett sakkmérkőzés után az éjjeli órákban szikratáviró útján „revans” sakkpartikat játszott a győztes Laura-hajó Marconi-tisztjével. A mérkőzés elhúzódtott éjjelen túl, és így figyelhetett fel a Titanic segélytérő S. O. S. jelzésére.

Az óceán közepén jártunk a Carpathiával, útban kelet felé, Gibraltár irányában. Egyhangú napok voltak ezek, amikor csak Rostron kapitány társasága tett változatlanságot. A kapitány kérésére rendeztem a levelek és táviratok tömegét, és napokon át valóságos fordítói munkát végeztem.

Egyik nap reggelén a kapitány szorgalmasan dolgozott a hajócsokkal. Az ő közben is ott villogott az ácszesherce. A fedélzet egyik fedett, öblös padját alakították át mentőcsónakká. A pad köré köteleket erősítettek. Hat ilyen óriási fedett pad került átalakításra.

A különben szófukar Rostron kapitány maga mellé ültetett és valóságos előadást tartott:

— Azt nézi, úgy-e doktor, hogy mit fabrikálunk? Nos: kiegészítő mentőcsónakokat. Tanultam a Titanic katasztrófájából. Húsz mentőcsónak volt a halálhajón. Többnek nincs

101

hely, de többet nem is bír el a hajó terjedelme. Egy csónak legfeljebb ötven személyt vehet föl. Számoljunk: húszszor ötven az csak ezer. Tehát hajószerecsétlenség esetén ezerötyszáz ember mindenképpen halálra van ítélve. A katasztrófa következtében beállott pánik lehetetlenné tette a csónakok teljes kihasználását. Ezen a szörnyű bajon akarok most segíteni azzal, hogy a fedélzeten található összes padokat — mentőcsónakokká alakítom át. Ezenkívül máris készítetünk négy tutaft, hogy ezáltal is segítsünk a szörnyű mizérián. A Titanic gépházának robbanása, a villanyszolgálat teljes szünetelése csak fokozta a pánikot. Elgondolkozva gyújtott cigarettájára:

— Még így is háromszáz ember részére nincs menekvés az én hajómon — mondotta Rostron kapitány és apró, éles szemével a horizontot kereste.

Rostron kapitány Nápolyban partra szállt, helyette Dowd kapitány, a Carmania volt kapitánya vette át a Carpathia parancsnokságát. Mr. Rostron Londonba utazott, hogy kihallgatásával befejezhessék a Titanic ügyében megindított vizsgálatot.

Hajóm — legkedvesebb hajóm — a Carpathia, amelynek fedélzetén olyan felejthetetlen heteket töltöttem, simán kötött ki a fiumei kikötőben. Pestre utaztam, ahol nagy meglepetésemre a belügyminisztérium egészségügyi osztályának sürgős megbízó levele várt: kolera-orvosnak rendeltek ki az Aldunára, Orsovára. Az indokolás rövid volt. Kezeltem már koleras beteget, és gyakorlatom van a járvány elfojtása körül. Az állásra nem akadt más jelölendő. A fizetés olyan magas volt, hogy lehetetlen volt visszautasítanom. Mindössze háromnap pihenőt kaptam.

102

13.

#### AZ ALDUNÁTÓL A — BOSZPORUSZIG

Elutazásom előtt meglátogattam rokonaimat és barátaimat. Nagyanyámat leányai tartották el, nem szorult segítségemre már évek óta. Szeme meggyengült, csak a hangomról ismert rám.

Barátaim lelkesen fogadtak. Kötőrd örmömmel üdvözölt Kozztolányi Dezső is. Azt hittem, annak örül, hogy újból életben lát. Kiderült, hogy kalandos utazásaim nem is érdekelték. A szája körül egy kis ártatlan pattanás volt:

— Ide nézz kérlek, — racsolta ijedten, — nézd meg ezt a sebet az ajkamon. Nem vérba je ez? Mert ha az, öngyilkos leszek.

Megnyugtattam, semmi az egész.

— De őszinte légy... Ne csapjál be.

Újabb megnyugtató.

— Esküdjél!

— Becsületristenemre!

Áradozva beszélt legújabb szerelméről: egy isteni szobalányról.

— Ezeket a szobalányokat imádom. Életem legnagyobb szerelme — szobalány volt. Édes, egyszerű, nem komplikált egyéniség, nem fárasztó, tüdőlök mellette. Nincsenek gútlásai...

Bücsúzáskor még mindig megnyugtatót várt, hogy a pattanásból nem lesz vérba je.

Csáth Gézát, legkedvesebb barátomat és évtársamat a Moravcsik-féle elme- és idegklinikán kerestem föl. Csáth abban az időben fejezte be „Janika” című színművét, ame-

103

## **A Munk Artúr-féle visszaemlékezés legfontosabb részleteinek elemzése (Könczöl Péter munkája):**

Dr. Munk Artúr visszaemlékezésében a mentéssel összefüggő részleteket illetően vannak a korábban említetteknel sokkal nyilvánvalóbb tévedések is, amelyek akkor is felettébb zavarók, ha a többi – apróbb – tévedés felett napirendre is térnénk.

Hiszen ezek éppen a fontosságuk miatt beszédes részletek. Valamennyi olyan körülményre vonatkozik ugyanis, amelyet széles körben tárgyalt a korabeli sajtó, köztudomású dolgoknak számítottak tehát, így elképzelhetetlen, hogy valaki, aki személyesen is a részese volt az eseményeknek, másként emlékezzen rájuk utólag.

Ezek:

- Munk Artúrnak az a kijelentése, hogy a CARPATHIA-ra való április 14-i beszállását megelőző 10 napban a MAURETANIA óriásgőzösön szállt meg, egyszerűen lehetetlen. A MAURETANIA ugyanis 1912. április 19-n ért New-Yorkba, ahova Liverpoolból április 14-én indult el. A liverpooli feltöltési idő és az azt megelőző keleti irányú atlanti átkelés miatt a hajó fizikailag nem tartózkodhatott abban az időintervallumban New-Yorkban, amit Munk doktor említ. A MAURETANIA ráadásul a maga korának leghíresebb hajója volt, mivel abban az időben 22 éven keresztül megszakítás nélkül birtokolta a leggyorsabb atlanti átkelésért járó Kék Szalagot (nála csak a TITANIC vált híresebb-hírhedtebbé a katasztrófáját követően). Vagyis szinte lehetetlen volt összetéveszteni egy másik hajóval. Tévedésről tehát aligha beszélhetünk.
- „*A jeges hullámsírban lelte halálát a TITANIC kapitánya is, s a társaság igazgatója*” – írja Munk doktor. Ez is olyan (a történetek lényegét érintő) kapitális „tévedés”, amit szemtanú aligha követhetett el. Hiszen a katasztrófa egyik legnagyobb botránya éppen az volt, hogy a társaság igazgatója, J. Bruce Ismay megmenekült. A TITANIC összes túlélőjével együtt őt is a CARPATHIA vette a fedélzetére, ahol orvosi ellátásban részesült: a CARPATHIA első hajóorvosa, Dr. McGhee adta át neki a saját kabinját a New-Yorkig tartó úton, mialatt végig nyugtatókat kapott. Mivel az orvosok folyamatosan kapcsolatban voltak egymással (konzultáltak a betegek állapotáról, a szükséges kezeléssel, s persze egymásban is tartották a lelket), felettébb valószínűtlen, hogy Munk doktor minderről ne szerzett volna tudomást.
- „*A CARPATHIA másfél nap késéssel fordult vissza New-Yorkba a hajótöröttekkel*” – ezzel szemben a tény az, hogy a CARPATHIA még aznap (1912. április 15-én) reggel 08:50-kor, vagyis nem egészen 5 órával a mentés megkezdését követően, elindult vissza New-Yorkba.

Ilyen „tévesztéseket” egyszerűen nem lehet az eltelt idővel magyarázni. Hiszen ezek nem exkluzív részletek, hanem egytől egyig olyan tények, amelyeket még a korabeli sajtóból visszakeresve is könnyen lehetett volna azonosítani, hiszen annak idején sokáig foglalkoztatták a közvéleményt.

Minderre tekintettel megállapítható, hogy Dr. Munk Artúr „Köszönöm addig is...” c. könyvében gyakorlatilag az összes információ téves a TITANIC túlélőinek mentésével kapcsolatban.



## Források:

1. B.Z.: Munk Artúr író, orvos – in.: HétNap, Vajdasági Magyar Hetilap Szabadka, (<http://www.mkdsz1.freeweb.hu/n54/MunkArtur.htm>)
2. Szállási Árpád: Magyar orvosíró és az orosz forradalom. Munka Artúr (1886-1955) ([http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:kpjjo6Ag4ecJ:mek.oszk.hu/05400/05439/pdf/Szallasi\\_MunkA\\_orszforr.pdf+&cd=1&hl=hu&ct=clnk&gl=hu](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:kpjjo6Ag4ecJ:mek.oszk.hu/05400/05439/pdf/Szallasi_MunkA_orszforr.pdf+&cd=1&hl=hu&ct=clnk&gl=hu))
3. Sz.n.: Munk Artúr, az író, az orvos, a humanista, Szabadka szerelmese ([http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Ov\\_LDOURSsIJ:www.tanar.org.rs/wp-content/uploads/2013/11/k101.pdf+&cd=2&hl=hu&ct=clnk&gl=hu](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Ov_LDOURSsIJ:www.tanar.org.rs/wp-content/uploads/2013/11/k101.pdf+&cd=2&hl=hu&ct=clnk&gl=hu))
4. Romoda Renáta: Orvosi magatartás és reflexiók Munk Artur irodalmi munkásságában (<https://sites.google.com/site/olvasokoer/orvosok-az-irodalomban-oetlet--es-hattertar/munk-artur-felfedezese>)
5. iz Austro-Ugarske, Korela v Trstu, in.: Glas Naroda (az amerikai szlovének lapja), 1911. június 8. New York: ([http://www.google.hu/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=12&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKewj3IN-yiuvMAhXF8RQKHciBBHg4ChAWCCeWaq&url=http%3A%2F%2Fwww.dlib.si%2Fstream%2FURN%3ANBN%3ASI%3Adoc-EEFU1BA3%2Fb3c819e2-d032-490e-8bfa-635ede0b2b75%2FPDF&usg=AFQjCNGEEvm6dgu8DnKwQVpAcp6ei1SpnQ&sig2=ekldnvtA29p0ghb28dE\\_kw](http://www.google.hu/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=12&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKewj3IN-yiuvMAhXF8RQKHciBBHg4ChAWCCeWaq&url=http%3A%2F%2Fwww.dlib.si%2Fstream%2FURN%3ANBN%3ASI%3Adoc-EEFU1BA3%2Fb3c819e2-d032-490e-8bfa-635ede0b2b75%2FPDF&usg=AFQjCNGEEvm6dgu8DnKwQVpAcp6ei1SpnQ&sig2=ekldnvtA29p0ghb28dE_kw))
6. CARPATHIA Passengers and Crew: in.: Encyclopedia Titanica (<http://www.encyclopedia-titanica.org/carpathia-passengers-crew/>)