

# 0715

A Magyar Hírlap hétfői melléklete  
2017. július 15.  
Szerkesztette: Petán Péter  
Művészeti vezető: Salát Zalán Péter

## Hullámsírból



Geoff Hunt: A Mary Rose  
Teljes pompájában VIII. Henrik zászlóshajója  
Forrás: ©Mary Rose Trust

### Hajóznimuszáj

## A Mary Rose két élete

Navigare necesse est, vivere non est necesse. Egyáltalán nem biztos, hogy minden brit alattvaló ismerte ezt a Pompeiusnak tulajdonított mondást – vagyis hajóznimuszáj, élni nem –, aki így biztatta azokat a hajósokat, akik nem akartak viharos időben gabonával megrakott hajóikkal Rómába indulni. VIII. Henrik vélhetően ismerte a mondást, ennek megfelelően igyekezett fejleszteni flottáját. Uralkodása elején Henriknek csak maroknyi hadihajó állt a rendelkezésére, háború esetén pedig a kor szokásainak megfelelően a kereskedelmi hajókat fegyverezték fel. Ami nem volt megnyugtató megoldás, ezért és különösen a francia és a dán fenyegetések miatt Henrik tudta, hogy szüksége van egy állandó, azonnal bevethető flottára. Hadseregét ennek megfelelően a tengeren építette fel. Két karakkal kezdte, a Peter Pomegranate-tel és nagyobb nővérével, a Mary Rose-zal.

A Mary Rose-t egész Nagy-Britanniában jól ismerik, arról azonban megoszlanak a vé-

lemények, hogy a hajó honnét kapta a nevét. Az szinte biztos, hogy nem Mary Boleynről (a szomorú sorsú Anna nővéréről, aki szintén Henrik szeretője volt), vele Henrik csak 1520-ban találkozott. Vannak, akik úgy gondolják, hogy Henrik testvére, Tudor Mária volt a „névadó”, ugyanakkor ennek ellentmond, hogy egy ilyen lépés nem lett volna bölcs az uralkodótól, akinek felesége is volt. Mégpedig Aragóniai Katalin, akit politikai okokból vett el, és azok annyira fontosak voltak, hogy egy ilyen jelentőségteljes keresztelőt nem lett volna tanácsos a testvére javára „billentenie”.

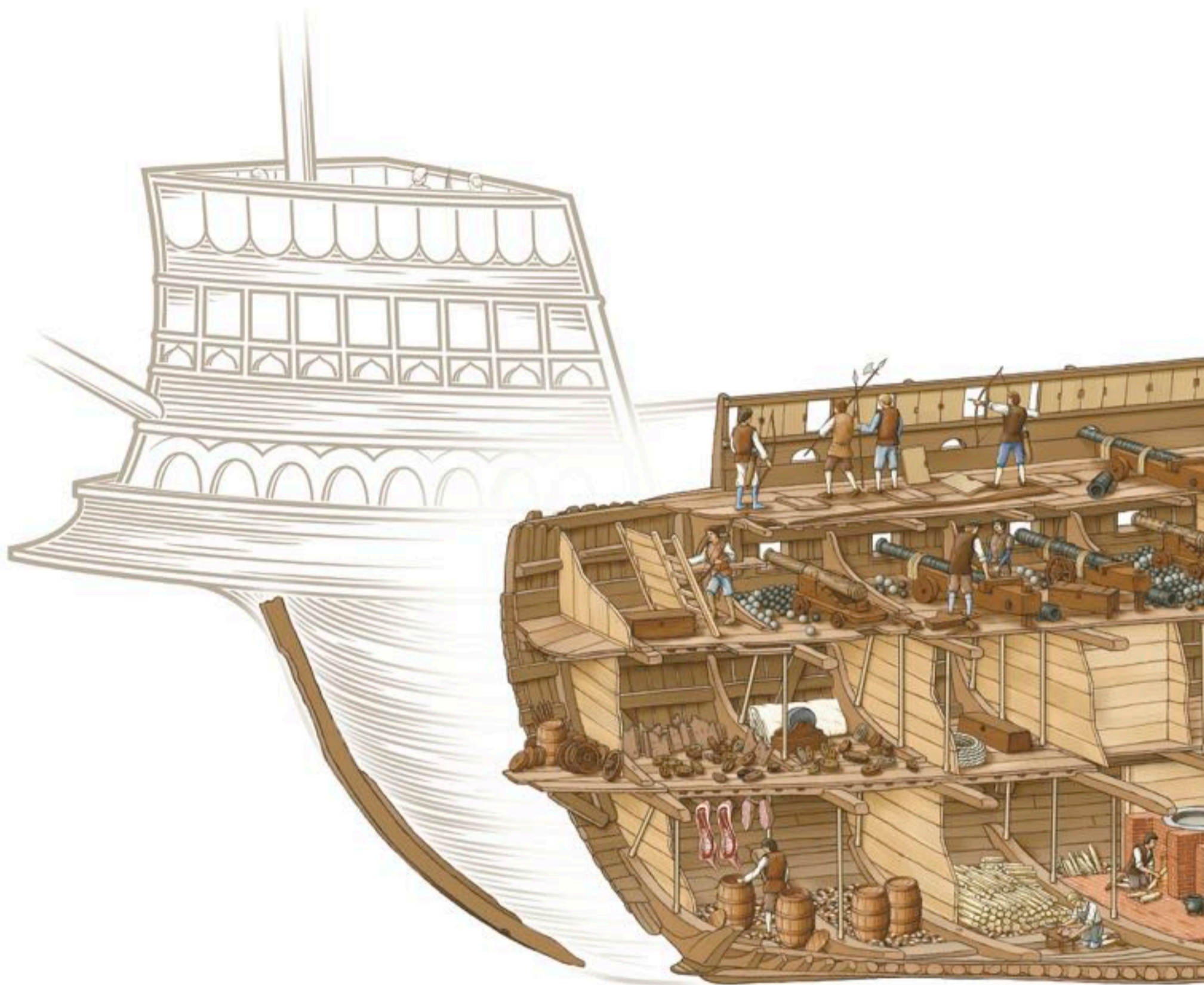
A legvalószínűbb az a feltevés, hogy Szűz Mária volt a hajó névadója. Őt ugyanis ebben az időben gyakran Mystic Rose-ként is emlegették. A választással pedig a király azt is sugallhatta, hogy jó és erős katolikus uralkodó. Hogy mennyire volt az, természetesen tudjuk. Azt azonban már kevesebben, hogy a Mary Rose társhajója, a Peter Pomegranate, ahol a Peter minden bizonnyal Szent Péterre utal,

a gránátalma pedig az Aragóniai-házra, hiszen annak a szimbóluma volt, Henrik és Katalin válása után új nevet kapott, és egyszerűen csak Peterként szelte a hullámokat.

VIII. Henrik haditengerészeti flottájának nem a legnagyobb, de mára valószínűleg leg híresebb hajója, a Mary Rose építését 1512-ben fejezték be, Henrik uralkodásának negyedik évében. A hajó a király regnálásának majdnem végigszolgált, 1545. július 19-én – négyszázhetvenkét éve – süllyedt el a Wight-sziget közelében – másfél évvel az uralkodó halála előtt. A Mary Rose korának egyik legnagyobb hadihajója volt, fegyverzete kilencven ágyúból, legénysége kétszáz tengerészből, száznyolcvanöt katonából és harminc ágyúkezelőből állt. Szolgálatának harmincnégy éve alatt számos háborúban harcolt Franciaország és Skócia ellen. Azt azonban senki sem gondolta a pusztulása után, hogy a Mary Rose-nak két élete van vagy lesz, fénykorát pedig talán éppen napjainkban éli.

Roncsait először a Wight-szigeteki halászok fedezték fel 1836-ban, és bár néhány tárgyat fel is hoztak róla, újból feledésbe merült. Részletes feltárására 1967-es újrafelfedezése után került sor, 1982-es kiemelése a tengeri régészet egyik legnagyobb szabású és legdrágább vállalkozása volt. A hajó sikeresen megmentett része ma a Portsmouth Historic Dockyardban, azon belül is a Mary Rose Museumban látható. Érdemes megnézni, és nemcsak azért, mert a belépőjegy egy évig érvényes, hanem mert ami ott látható, Nelson Victoryja és egy igazi második világháborús tengeralattjáró mellett, az lenyűgöző.

De ne szaladjunk ennyire előre az időben, maradjunk az 1510. január 25-i dátumnál, akkor esett ugyanis az első hivatalos említés a Mary Rose-ról egy fizetési jegyzőkönyvben, amelyben arról rendelkeztek, hogy a hajót Porthsmouthból a Temze felé kell vezetni.



**A Mary Rose évszázadokon keresztül feküdt jobb oldalára dőlve a tengerfenékre. A grafika megmutatja a megmaradt részt, a hajó felépítését.**

Folytatás az I. oldalról

Az út jól sikerülhetett, és a hajó is, mert a frissen épített karakot Sir Edward Howard, az angol flotta admirálisa zászlóshajójának választotta. Ez az első francia háború időszaka esett, és a tizennyolc hajóból álló brit flotta, a fedélzeteken ötezer emberrel, szállt harcba. Előbb tucatnyi breton hajót fogtak el, majd Franciaország északi részén számos falut felgyújtottak. Utána az angolok a St. Mathieu-i csatában elfoglalták és elsüllyesztették a bretonok zászlóshajóját, a Cordeliere-t, legalább hatszáz tengerészt lemészároltak és több várost feldúltak Brest közelében. A Mary Rose újabb bevetésére 1513-ban került sor, amikor a francia flottát mediterrán hajókkal erősítették meg, Howard admirális merész, de számára végzetes támadást vezetett a francia gályák ellen. A vezérét veszített és demoralizált flotta visszatért Plymouthba, és immár Thomas Howard admirális irányítása alatt csapatokat szállított Newcastle-be, miután a skótok csatlakoztak a franciákhoz. A katonák innét indultak harcba, részt vettek a Flodden-csatában, ahol IV. Jakab skót király is elesett. Ekkorra a harcoló felek kimerül-

tek, a háborúskodásnak pedig egy új szerződés és egy házasság vetett véget, VIII. Henrik testvére, Mária férjhez ment XII. Lajos francia királyhoz.

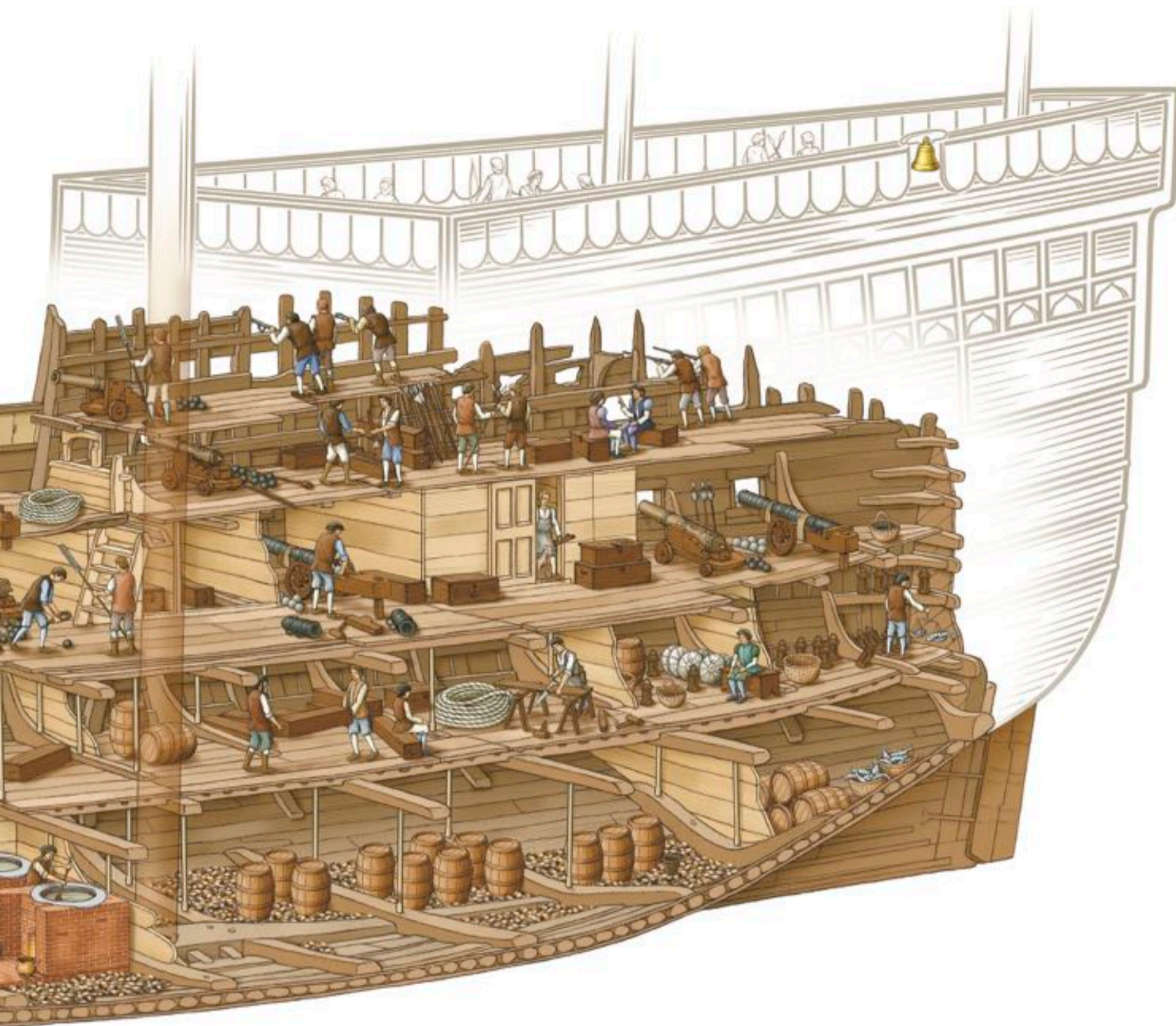
A nagy kibékülés után tizenkét évet kellett várni a második francia háborúra, amelyben a Mary Rose-nak kevesebb szerep jutott, az angol sikerek után visszatért Dartmouthba. A következő évek viszonylag csendesen teltek a hajó számára, mert a fenntartása drága volt, ezért inkább kisebb testvéreit küldték harcba. A nyugodt évek alatt többször is javították, felújították, sőt utoljára meg is erősítették. A korabeli dokumentumok arról számolnak be, hogy belső szerkezetéhez extra támasztékokat illesztettek, ami arra utal, hogy a korábban nagyobb súlyokat, azaz ágyúkat kellett hordoznia.

A pápával való szakítás után VIII. Henrik különösen elszigetelt lett Európában, így örömmel lépett egészségre V. Károly német-római császárral, hogy megtámadja Franciaországot. Ez, a harmadik francia háború hozta el a Mary Rose végzetét. V. Károly békét kötött a franciákkal, így Henrik még

inkább magára maradt. A francia flotta 1545 májusában a Szajna torkolatában gyülekezett, a 128 hajó július 16-án ért a solenti csatornába. Az angolok visszahúzódtak Portsmouthba, mert hadihajóik a védettebb vizeken jobban tudtak manőverezni. A csata első napja a szapora ágyúzás ellenére egyik félnek sem okozott komolyabb veszteséget. Július 18-án éjszaka VIII. Henrik admirálisával, Viscount Lisle-vel és George Carew-val vacsorázott, tanácskozott, utóbbi ki is nevezte a portsmouth-i flotta felelősének. Carew pedig a Mary Rose-t választotta zászlóshajójának. Hogy július 19-én mi történt, senki sem tudja. Az egyik verzió szerint a francia gályák súlylyesztették el a Mary Rose-t. A másik szerint a tűzpárbajba keveredett zászlóshajó túl szűken vett egy fordulót, és a nyitott ágyúnyílásokon beömlött a víz, ez okozta a vesztét, de akadnak olyanok is, akik szerint a hajó egyszerűen túlterhelt volt. Egy túlélő beszámolója a vízbetörést erősíti, elmondása szerint miután elsütötték az ágyúkat az egyik oldalon, manőverbe kezdtek, hogy a másik oldalról is tüzelhessenek, de a forduló során a szél be-

lekapott a vitorlákbá, megdöntötte a hajót és jött a víz. Egyes történészek pedig úgy vélik, hogy a legénység jó része nem értette a kapitány utasításait, mert nem beszélt angolul, ez vezetett a tragédiához. Akárhogy is történt, a Mary Rose, pontosabban ami megmaradt belőle, csak 437 év múlva bukkant újra a felszínre. A hajó elvesztése a királyt is megrázta, aki a legenda szerint a southsea-i kastélyból nézte végig, oldalán George Carew feleségével, a Mary Rose pusztulását.

A solenti csata után számos kísérletet tettek a hajó kimentésére, még velencei szakértőket is béreltek, de minden kísérlet kudarcba fulladt. A hajót nem tudták felemelni és a sekélyebb vízbe vontatni. Pedig 1545. augusztus 5-én Charles Brandon, Suffolk hercege arról tájékoztatta William Paget államtitkárt, hogy a Mary Rose-t felemelték és „ma délután vagy holnap” további sikereket érnek el. Ezután azonban hatnapnyi hiábavaló erőfeszítés következett, a két velencei hajómentőt pedig december 8-án negyvenmárkás fizetéssel (ami akkoriban körülbelül 27 fontnak felelt meg), elbocsátották.



**fenéken. Ezt a részt azonban megóvta a lágy iszap, amelybe belesüllyedt. és a légénység mindennapi életét, szolgálati helyét**

Forrás: ©Mary Rose Trust

Így teltek az évek, és bár időnként megpróbálták a hajó kiemelésével és felszerelésének megmentésével (hiszen komoly érték hevert a tenger fenekén), a Mary Rose mélyen beágyazódott a tengerfenék lágy iszapjába, és süllyedését csak a kemény agyagréteg állította meg. Így feküdt évszázadokon át, hatvanfokos szögben jobb oldalára dőlve. Mégis ez az oldala volt a szerencsésebb, hiszen a hajó bal felét a tenger, az áramlatok és a tengeri élővilág elsorvasztotta, elkoptatta. A ma is látható rész feltöltődött iszappal, amely konzerválta a hajó testét és a vele együtt elpusztult tengerészek csontvázeit és használati tárgyait is. A roncsot először, már ha a tengeren egyáltalán használhatjuk ezt a szót, két úttörő búvár, John és Charles Deane fedezte fel 1836-ban, és felszínre is emeltek egy ágyút. A feltárást azonban nem folytatták, így a Mary Rose ismét elveszett.

A hajó utáni újabb kutatások 1965-ben kezdődtek és Alexander McKee-nek köszönhetőek, aki javasolta, hogy indítsanak nyomozást a solenti csatorna roncsai után. Biztos volt benne, hogy megtalálja a Mary Rose-t. Nem is

csalatozott, mert a szonárfelvételek egyszerűen csak furcsa alakot mutattak a tengerfenéken. Alexander McKee gyanította, hogy a keresett roncsot találták meg, de még sokat kellett várni, hogy bizonyosságot szerezzen. A terület feltárázásában önkéntes búvárok segítettek, a ritkán felbukkanó fadarabok pedig tanúsították, jó helyen keresgélnek. Az áttörést az hozta meg, amikor 1971. május 5-én Percy Ackland három, egyértelműen a hajóhoz tartozó famaradványt hozott a felszínre.

Az egyre inkább feltáruló roncsra a búvárok most már ki tudták venni a deszkázatot, a fedélzeti gerendákat. A célterület környékén is végeztek feltárásokat, hogy megállapítsák, a hajó mekkora része élte túl az évszázadok áramlásait. Mikor rájöttek, hogy két fedélzet is sértetlenül maradhatott, a teljes feltárást is megkezdték, 1979-ben Károly herceg elnöklésével megalakult a Mary Rose Trust, teljes munkaidős „személyzettel”, amelynek munkáját több mint ötszáz búvár és sok-sok szárazföldi támogató segítette – önként.

A Sleipner mentőhajó még ugyanebben az évben horgonyt vetett a roncs felett, és a nagy

projekt magasabb fokozatba kapcsol. A búvárok munkájában a legnagyobb segítséget egy sárga háló jelentette, amelynek segítségével mindig meghatározhatták pontos helyzetüket, és tudták, hol fejezték be a kutatást és hol kell azt folytatniuk. Ennek a hálónak a segítségével azt is pontosan feljegyezték, hogy hol találták a maradványokat, amelyeket nagyon óvatosan és gondosan, speciális felvonók segítségével emeltek felszínre. Néhány egészben maradt ládát is találtak, amelyeket egyben, sértetlenül szabadítottak ki évszázados fogságukból, hogy ellenőrizzék körülmények között tárhassák fel őket.

A hajótest felemelése azonban még hátravolt, és a McKee, Alan Bax és Margaret Rule alkotta bizottság rengeteg szempontot megvizsgált, míg végül úgy döntöttek, hogy speciálisan erre a célra épített emelőkeretet használnak, amelyhez sodronyokkal gondosan kiválasztott pontokon acélsavak segítségével rögzítik a hajótestet. E finom, mondhatni precíziós munkára az egyik legnagyobb szerkezetet, a Tog Mor úszódarut használták. És az óriási meghálálta a bizalmat, a keret és négy

hidraulikus talp segítségével finoman emelte az aljzattól a roncsot, de csak annyira, hogy egy szinten az alkalomra gyártott acélbölcsőbe helyezze. Ezután már a bölcsőt emelték, a roncsnak csak a saját súlyával és a belerakódott iszappal kellett megküzdenie. A csomag súlya 570 tonna volt, de készen állt arra, hogy egy hajó fedélzetén a Brit Királyi Haditengerészet portsmouthi bázisára vontassák.

Amikor a Mary Rose partra került, egyáltalán nem úgy nézett ki, mint egy hajó, védőhabba és polietilénbe volt csomagolva, mégis előkelő helyet kapott az HMS Victory mögött. Folyamatosan permetezték állandóan hűtött és újrahasznosított vízzel, hogy nedvesen tartsák, egyben megakadályozzák a mikrobák elszaporodását a faanyagban. A publikum már ekkor megtekinthette a roncsot egy nagy látogatóhídról, de a hajó ma sokkal szebb képet mutat. A Mary Rose-t egy nagy karakhoz méltatlan, fekvő helyzetből 1985-ben állították talpra, pontosabban a gerincére, és titániumból támasztékot is építettek a számára.

Folytatás a III. oldalról

Ebben a testhelyzetben a régészek és restaurátorok már képesek voltak rekonstruálni a fedélzetet és gyakorlatilag minden fából készült részt, persze ezeket is titánból. Prioritásnak mégis azt tekintették, hogy a hajótestből eltávolítsák az iszapot. Miután a munkálatok e szakasza lezárult, 1994-ben az addig használt konzerválóspray-t polietilén-glikolra cserélték, amely kiszorítja a fából a vizet. Tíz év után a vegyület töményebb formáját alkalmazták, hogy a gerendák felületén is védőréteget képezzenek. A konzerválásnak ezt a formáját 2013-ban hagyták abba, a hajó most szabályozott körülmények között szárad. De nem akárhol, hanem egy kifejezetten neki épített, 2013 óta látogatható múzeumban, amely mint egy örvény, egy pillantás alatt elnyeli az embert. Vigyázni pedig jó lesz, mert a hajótestből a teljes szárítási folyamat végére száz tonna vizet távolítanak el. A hajó ma még érintetetlen, üvegfal mögött várja a látogatókat, a tervek szerint azonban mihelyst kiszárad, az üvegkalickát lebontják, és a látogatók közelebről is megcsodálhatják.

Mielőtt a kiállítótermekbe bekukkantanánk, néhány számadat a feltárásról: az ásás során, 1979 és 1982 között huszonnolcezer merülést végeztek és a bűvárok tizenkét ének megfelelő időt töltötték víz alatt. A hajótest kiemelését hatvanmillió ember figyelte, a helyszínen természetesen ott volt Károly herceg. A feltárási helyszínén, amelyet védelem alá vont a brit kormány, máig rendszeres figyelőmerüléseket végeznek.

A Mary Rose katasztrófáját csak 25-30 ember élte túl, a többiek, köztük Carew viceadmírális is, a hajóval együtt szálltak hullámsírba. Ennek ma furcsa módon mégis örülnek a tudósok, mert a megtalált csontvázak alapján rendkívül sokat megtudhattak a Tudor-kor embereiről, a munkájukról, szokásaikról és még a táplálkozásukról is, például az emberek fogai között megmaradt magok vizsgálata alapján. Összesen 179 ember maradványait találták meg a roncsban, a csontvázak közül 92 majdnem teljes volt. A vizsgálatok kimutatták, hogy mind férfi, többségük fiatal felnőtt volt, nyolcvan százalékuk harmincévesnél fiatalabb, jelentős számban tízes éveik végén és húszas éveik elején jártak. Néhány csontváz azonban tizenhárom évesnél fiatalabb fiúkhöz tartozott. A kutatások során azt is megállapították, hogy a légénység zöme Nyugat-Angliából, míg kisebb része a kontinentális Európából származott. A szakemberek a csontok kopásaiból, deformálódásából és sérüléseiből – és abból, hogy hol találták meg a roncsban, hiszen fekvésüket pontosan dokumentálták –, azt is képesek voltak megállapítani, hogy az illetőnek mi volt a munkája. Ennek alapján például nagy biztonsággal el tudnak különböztetni egy komplett ágyúkez-elő személyzetet is. Hogy érzékeltessük, mek-

kora régészeti jelentőségű a hajó kiemelése és a kapcsolódó vizsgálatok, kutatások és elemzések, David Starkey történezt kell segítségül hívni, aki egyszerűen csak Anglia Pompejijeként írja le azt.

Ennyi felvezetés után ideje elmerülnünk a Mary Rose Múzeumban, ahol azonnal a Tudor-kori hajó fedélzetére csöppenünk. Természetesen vannak üvegfalak és vitrinek, de van vetítés is, és az emberek bizony beosztásuknak és képzettségüknek megfelelően a hajó megfelelő részein mozognak, élnek, harcolnak. A hajótest az üvegfalon át is lenyűgöző, jól kivehető a gerendák, a palánkok, az illesztések és pótlások is. Ha végre elszakadunk a hajótól, az azon zajló élet részleteibe tekinthetünk be. És ezt megint csak a csontvázaknak köszönhetjük és Oscar Nilssonnak, aki lenyűgöző arcreekonstrukciós képeivel hét egykorvolt emberrel ismertet meg minket.

Köztük van a szakács, aki a kiállításon szépen be is mutatkozik, arról panaszkodik, sokan azt gondolják, könnyű dolga van. „De ez nincs így! Mindennap 415 férfit kell etetnem. Meleg, bűdös konyhában dolgozom, a hajó mélyén. Meg fogom mutatni, hol dolgozom, és elmondom neked, hogy a személyzet hogyan eszik és iszik.” Egy kisfilm és ábrák segítségével meg is mutatja. A muzeológusok úgy gondolják, hogy a harminc év körüli férfi neve Ny Coep volt. Testfelépítése erős, sokat emelt. Mielőtt szakács lett, a térde megsérült, és korábban fegyveres szolgálatot láthatott el. Feltehetőleg azt is, hogy munkáját többnyire hajlott háttal végezte. Ebben lehet valami, mert a konyhában, amelyet a hajó gyomrában alakítottak ki, nem lehetett ugrálni. Volt itt két nagy, téglából épített tűzhely, amelynek a padlóját is téglából rakták le, mégpedig a hajó kiegyensúlyozására szolgáló kavicságyba. A bográcsok körül ólombetéteket használtak szigetelésként. Érdekes, hogy a konyhában nem volt kémény, de a füstöt elvezették egy olyan zárt helyiségbe, ahol a húst és a halat tárolták és így tartósították, izesítették is.

A navigátor biztosít bennünket, hogy fontos munkát végez, hiszen neki tudnia kell, hogy hol van a hajó, azaz meg kell határoznia annak a helyzetét, és a kikötőbe is neki kell irányítania, ha hibázik, akár el is sülyedhetnek. Kabinja apró, csak az ágya és a ládája fér el benne a felszerelésével, de úgysem itt dolgozik, hanem a fedélzeten, hiszen munkájához látnia kell a Napot és a csillagokat is.

Az ács szintén meggyőzi a látogatót munkája fontosságáról, az ő feladata a hajó működésének, üzemképességének fenntartása, legalábbis ma így mondanánk. Ő javítja a fa alkatrészeket, és ő tömíti el az ágyugolyók ütötte lyukakat, de ő felel a hajó tömítéséért és a vízállóságért is. A 172 centiméter magas, izületi gyulladástól szenvedő, késő harmincas férfi a tehetősebb tengerészek közé tar-

tozott, ezt bizonyítja, hogy épségben felszínre került ládájában könyvet, társasjátékok és váltóruhát is találtak. Kabinjában két ágy volt, és láthatóan mindent megtett kényelme biztosításáért, erre a javítások és a kabin területének megnövelése enged következtetni. És az is, hogy a fülkéjére ablakot is vágott.

Itt tegyük egy kis kitérőt, mert meg kell említeni, hogy a fa mennyire fontos alapanyag volt akkoriban. A hajók többnyire tölgyből készültek, a Mary Rose építéséhez pedig e királyi fákból körülbelül hatszáz darabot használtak fel. Az illesztések között azonban a leg gondosabb munka ellenére is maradtak rések, a hézagok kitöltéséhez a Mary Rose-on például lószórt és kötél darabokat használtak.

Még ne távolodjunk el az ács kabinjától, mert itt találtak egy kutya csontvázat is. Hatch, a négy lábú ezt a nevet kapta felfedezőitől, fiatal, 18 és 24 hónap közötti, terrier típusú, világos- és sötétbarna szőrzetű kutya volt. Leginkább a mai Jack Russel terrierhez lehet hasonlítani, bár nem tartozott semmilyen fajtahoz, csak egy kiskutya volt, pontosabban egy „ratter”, azaz patkányfogó. Az is lehet, hogy egész életét a hajón töltötte, feladata pedig egyértelmű volt, a patkányok elleni harc. A rágcsálók ugyanis akkorára nőttek itt, hogy a macskák nem bírtak velük, és gyakran viszza is támadtak. Volt még egy oka annak, hogy a hajókon nem a macskákat használták patkányirtásra, nevezetesen az, hogy VIII. Ince pápa 1484-ben kijelentette, hogy a macskák szentségtelenek, és a boszorkányok társai. Így a macskatulajdonosokra nem néztek akkoriban túl jó szemmel. Ez a nézet Angliában még kétszáz hosszú éven át tartotta magát.

A sebész a fájdalom, a betegség, az orvostudomány és a hajvágás világában köszönti a látogatót. Természetesen neki is nagyon fontos feladata van a Mary Rose fedélzetén, a sebezés mellett más egyéb bajokat is gyógyít, ha kell, fogat is húz. Ennek ellenére kabinja kicsi volt és sötét, csak a szerszámjai (műszerekről akkoriban talán még nem lehetett beszélni) és gyógyszerzei tárolására elég, pácienseit valószínűleg olyan helyen kezelte, ahol nagyobb tér állt a rendelkezésére. Ládája, amely szintén bontatlanul került a régészekhez, páratlanul gazdag leletegyüttes. Számos gyógyszert tartalmaz eredeti csomagolásban. A fadobozok közül kilenc tartalmazott kenőcsöt, de találtak spatulákat és egy fecskendő is.

Egy íjászt is megrajzolt Oscar Nillson. Ez a fiatal ember a húszas éveik elején járt, 178 centiméter magas, erős lábú, jó felépítésű férfi. Az íjászok a tengeri hadviselésben is fontos szerepet töltöttek be. A fiúkat hétéves korukban kezdték az íjászat alapjaira tanítani, sok edzésre és gyakorlásra volt szükség, hogy hatékonyan használhassák az angol hosszú íjat.

Igen, a híres hosszú íjakat, amelyek csaták és birodalmak sorsát döntötték el, a tengerre is

magukkal vitték az angolok. A Mary Rose-on 137 épségben maradt íjat találtak, ezek átlagos hossza 198 centiméter, ezért használóik is a magasabb emberek közül kerültek ki. Az íjakat tisztafából készítették, és sokukra mintegy tartalékként, hosszú ládába csomagolva találtak rá. Az íjak azonban semmit sem értek volna nyílvesszők nélkül, amelyekből 3500 darabot hoztak felszínre, hol egyesével, hol gondos kötegekbe rendezve. A nyilak hegye szakállas volt, hogy nehezebben lehessen eltávolítani őket a sebből, tollazatuk pedig hatyutyú- és lúdtollból készült. Az íjászok a főfedélzetről, ahol mozgatható palánkok védték őket, lötték az ellenséget. A múzeumban a látogatók is kipróbálhatnak egy hasonló adottságú íjat, és bizony – tapasztalat – kell erő a felhúzásához. A harmadik próbálkozás után pedig már remeg az ember keze.

Sok különböző kézfegyvert is felszínre hoztak a Mary Rose-ról, de a hajó legpusztítóbb fegyverei mégiscsak az ágyúk voltak. És bár az arzenál rendkívül színes képet mutat, alapvetően kétféle ágyútípust lehet megkülönböztetni. Az elöltöltős változat darabjaival akár egy mérőföldre is el lehetett löni, de közelebbre sokkal pontosabbak voltak. Bronzból készültek, drágák és gazdagon díszítettek, hogy ezzel is mutassák, a királyhoz tartoznak. A vasból készült, pántokkal összeszorított, hátultöltős ágyúk kevésbé voltak erősek. Ám mivel két „lőporkamrával” szerelték fel őket, gyorsabban lehetett velük tüzelni.

Az évszázadok alatt a fémrészeket megette a tenger, a fa alkatrészek jobban bírták a sós vizet és az iszapot, de az épségben maradt ládák, bőrből készült tárgyak is a kiállítótermekbe kerültek. Akárcsak a tengerészek más használati tárgyai: kések, kanalak, fétósók, fából és ónból készült kupák és tányérok, még amuletek is. E tárgyak jó részébe a tengerészek belekarcolták saját azonosító jelüket, gyakran bonyolultabb formákat is, elkerülendő, hogy összecseréljék őket, és a lopást is megelőzendő. A kiállításon a feltárási részleteibe is bepillanthatunk, de arról már szölvünk. Így már csak egy dologgal tartozunk, azzal, hogy Alexander McKee-nek (1918–1992), a brit újságírónak, hadtörténésznek és bűvárnak, akinek ez a csoda köszönhető, és aki ezt a csodát már nem érthette meg, köszönetet mondjunk.

Így hajózik most a Mary Rose az időóceánban, egy fuvalat, vitorlák, az orr-rész, a tatfedélzet és a szomorúbb fele nélkül, titánium segítségével támaszkodva, mint egy éltes, de kacér dáma, aki még mindig fogad látogatókat és bizonyosággal szolgál arra, hogy van visszatérés a mulandóságból.

És talán egyszer még McKee kapitány is felbukkan a fedélzetén.

Nagy Ottó

## A karakk volt az egyik legmeghatározóbb hajó a történelemben

A karakk három- vagy négyárbócos vitorlás, amelyet a 15. században Portugáliában fejlesztettek ki Atlanti-óceáni hajózásra, nem véletlen, hogy a portugálok mellett a spanyolok is ezt a hajótípust használták az Újvilág, majd a világ felfedezéséhez. Az sem véletlen, hogy a karakk elterjedt hadihajóvá vált, elől-hátul bástyával, orrárbóccal az elején. A karcsúnak nem mondható karakk kezdetben kétárbócos volt, de később már három árbóccal építették. A karakkok első és hátsó felépítményeit tetőszerkezet védte az ellenség könnyebb lövedékei ellen. Hasonlóképpen védettek voltak a kasban kialakított lőállások is. A karakk óceánjáró hajó volt: eléggé stabil a háborgó tengerre, és eleget nagy, hogy egy hosszú útra az egész ellátmányt

magával vihesse. Mint a vitorlázás kora nagy hajóinak az előfutára, a karakk volt az egyik legmeghatározóbb felépítésű hajó a történelemben. Míg a hajók egyre specializáltabbakká váltak, a felépítés alapjai változatlanok maradtak a vitorlázás korában. Portugália nekik köszönhette mesés gazdagságát, hiszen Lisszabonnak 1515-től kereskedelmi kapcsolata volt Portugál-Indiával, évente három-négy ilyen hajó hagyta el Lisszabont ezüsttel a rakterében, hogy azt gyapotra és fűszerekre cserélje Indiában. Egy karakk pedig a Ming korabeli Kínával kereskedett, ahol a portugál ezüstöt selyemre cserélték. A 16. század közepén a karakkból kifejlődtek az első galleonok, ennek ellenére még a 17. század elejéig használatban maradtak ezek a jól bevált hajók.

Híres karakkok:

- Catarino do Monte Sinai, a nagy, késői karakk egyik képviselője
- Harry Grace a Dieu, VIII. Henrik flottájának legnagyobb hajója
- La Grande Françoise, a franciák óriáshajója a karakk és a galleon közötti átmenethez tartozott
- Santa Maria, amelyen Kolumbusz Kristóf 1492-ben első ízben Amerikába érkezett
- Sao Gabriel, Vasco da Gama hajója, amely elsőként 1497-ben Afrika megkerülésével érte el Indiát
- Victoria, az első hajó, amely körülhajózta a Földet, és egyedülként tért vissza a Magellán vezette expedíció öt hajója közül.

0 7 1 5