

A LUSITANIA TITKAI

ERIK
LARSON

A NEW YORK TIMES BESTSELLERSZERZŐJE

Már tizedik hónapja tartott az első világháború, amikor 1915.május1-jén a kor egyik leghatalmasabb, leggyorsabb óceánjáró hajója, a Lusitania útra kelt a New York-i kikötőből Liverpool felé, soha nem látott számú gyermekkel a fedélzetén. Az utasok meglepően nyugodtak voltak, annak ellenére, hogy Németország háborús zónává nyilvánította az Anglia körüli tengereket. A német tengeralattjárók, az U-boatok már hónapok óta rettegésben tartották az Atlanti-óceán északi részét. A Lusitania kapitánya, William Thomas Turner nagyon hitt az úriemberekhez méltóan korlátozott hadviselésben, melynek köszönhetően száz éve biztonságban voltak a civileket szállító hajók.

Németországnak ugyanakkor feltett szándéka volt, hogy megváltoztatja a játékszabályokat, és Walther Schwieger, az Unterseeboot-20 kapitánya készségesen valósította ezt meg. Eközben egy szigorúan titkos brit hírszerző különítmény követte Schwieger U-boatjának mozgását, de erről senkinek sem számolt be. Miközben az U-20 és a Lusitania Liverpool felé haladt, számtalan erő, hatalmasak és fájdalmasan kicsinyek – önhittség, köd, egy gondosan őrzött titok és más dolgok – egyesültek, hogy a történelem egyik legnagyobb szerencsétlenségét okozzák.





ERIK LARSON olyan könyvek szerzője, mint a Fenevadak kertje és Az Ördög a Fehér Városban. A Wall Street Journal és a Time újságírója volt. 2004-ben megkapta az Edgar Allan Poe-díjat. A feleségével hol Seattle-ben, hol New York Cityben töltik az időt.

TUDJON MEG TOBBET A KÖNYVRŐL:

www.eriklarsonbooks.com

www.facebook.com/dreamvalogatás

„Larson bemutatja azokat a hatalmas és kicsiny, természetes és emberi, véletlenül és szándékosan ható erőket, amelyek a végzetes randevúja felé terelték a Lusitaniát. Magával ragadó, ahogy Larson bemutatja, mi történt a torpedó becsapódását követő pillanatokban és órákban.”

PUBLISHERS WEEKLY

„Nagyszerű téma. Hiteles és izgalmas beszámoló a Lusitania elsüllyedéséről. Hatalmas szerepe lesz abban, hogy a jövő olvasói is átérezzék ezt a földrengésszerű eseményt.”

THE NEW YORK TIMES

„Mindazok, akik a történelem egyik legnagyobb tengeri katasztrófájáról keresnek feszes ritmusú, felkavaró olvasmányt, örömmel fogják majd kézbe venni ezt a könyvet.”

WASHINGTON POST

„A könyv részletesen elmeséli azt, amiről csak alapismereteink vannak, és a katasztrófából emberi arcokat felvillantva bensőséges portrét rajzol.”

KIRKUS REVIEWS

„A táviratok, a túlélők tanúvallomásai, a hadinaplók és a szerelmeslevelek alapján érdekes részletekről számol be, olyasmikről, amiket nem tudtam, de tudni akartam.”

BOSTON GLOBE

ERIK LARSON

A
LUSITANIA
TITKAI

— részlet —

A KAPITÁNY BEJELENTÉSE

915. MÁJUS 6-A ESTÉJÉN, MIKÖZBEN HAJÓJA AZ ÍR PARTOKHOZ KÖZELEDETT, William Thomas Turner kapitány elhagyta a hidat, és az első osztály szalonjába ment, ahol az utasok épp az óceánon átkelő Cunard hajókon megszokott, tehetségkutatóval egybekötött műsoros esten vettek részt. Meleg volt a hatalmas, mahagóniborítású helyiségben, ahol a padlót sárga és zöld szőnyegek fedték, míg az elülső és a hátsó falakhoz egy-egy nagyjából 14 láb magas kandallót építettek. Turner általában elkerülte az efféle fedélzeti rendezvényeket, mert nem szerette a kapitánysággal járó társasági kötelezettségeket, de a mai este nem tartozott az átlagosak közé, és egy hírt kellett bejelentenie.

Az ének- és zongoraszó, valamint az ügyetlen bűvésztükkök ellenére a helyiségben feszültség uralkodott, és ez csak fokozódott, amikor a szünetben előlépett Turner. A jelenléte épp az ellenkező hatást váltotta ki: megerősítette mindazt, amitől az utasok féltek, mióta elhagyták New Yorkot – épp úgy, ahogy a pap érkezése általában beárnyékolja az ápolónő vidám mosolyát.

Ugyanakkor Turner szándéka az volt, hogy mindenkit megnyugtasson. Ebben segítségére volt a külseje. A csendes erőt testesítette meg, és olyan masszívnak tűnt, mint egy páncélszekrény. Kék szeméhez kedves, szelíd mosoly társult, és őszülő haja – ötvennyolc éves volt – bölcsességről, valamint tapasztalatról árulkodott, ahogy maga a pusztán tény is, hogy a Cunard társaság kapitánya volt. Cunardéknál bevetett gya-

korlatnak számított, hogy mindig más-más hajóra helyezték át a kapitányokat, Turner harmadszor irányította a *Lusitaniát*, de háborúban most először.

Turner bejelentette a közönségnek, hogy másnap, május hetedikén a hajó Írország déli partszakaszához ér, amely része a Németország által kijelölt „háborús zónának”. Ez önmagában nem is bírt hírértékkel. A hajó indulásának reggelén a New Yorki-i újságok hajózási hírei között egy közlemény volt olvasható. A washingtoni német nagykövetség jelentette meg, és emlékeztette az olvasókat a háborús zónára, valamint figyelmeztette őket, hogy „a Nagy-Britannia vagy bármelyik szövetségese zászlaja alatt közlekedő hajókat a pusztulás veszélye fenyegeti”, és aki rajtuk utazik, azt „saját felelősségre” teszi. Bár a figyelmeztetésben egy hajót sem említettek név szerint, sokan úgy értelmezték, hogy a közlemény Turner hajójának, a *Lusitániának* szól, mivel legalább egy mértékadó újság, a *New York World* a Cunard társaság hirdetése mellett tüntette fel. Oliver Bernard, az első osztályon utazó színházi díszlettervező szerint az utasok „egyre csak a tengeralattjárókra gondoltak, róluk álmodtak, velük keltek, feküdtek, és azokon rágódtak”.

Turner elmondta a jelenlévőknek, hogy az este folyamán a hajót rádiótávíró útján figyelmeztették: az ír partoknál újabb tengeralattjárókat észleltek. Biztosított mindenkit, hogy ijedségre semmi ok.

Más szájából alaptalanok lettek volna a nyugtató szavak, de Turner hitt bennük, hitt ebben. Kétkedett abban, hogy a német tengeralattjárók valóban veszélyt jelentenének, különösen az ő hajójára nézve, ami a gyorsasága miatt az „agárnak” nevezett, nagy óceánjárók közé tartozott. A felettesei a Cunardnál hozzá hasonlóan szkeptikusak voltak. A vállalat New York-i igazgatója hivatalos választ adott a német figyelmeztetésre: „Az az igazság, hogy a *Lusitania* a legbiztonságosabb hajó a tengeren. Túl gyors a tengeralattjáróknak. Nincs olyan német hadihajó, amelyik utolérhetné, vagy csak a közelébe juthatna.” Turner saját tapasztalatai is alátámasztották ezt: két korábbi al-

kalommal, más hajó kapitányaként már találkozott tengeralattjáróknak vélt járművekkel, és akkor is sikerült egerutat nyernie, miután kiadta a „teljes gőzzel előre” parancsot.

A közönségének egy szót sem szólt ezekről az esetekről. Most másképp nyugtatta meg az utasokat: biztosította őket, hogy a háborús zónába történő belépésüket követően a Királyi Haditengerészet gondoskodik majd a biztonságukról.

Jó éjszakát kívánt, majd visszatért a hídra. Tovább folytatódtott a tehetségkutató. Néhány utas felöltözve aludt az étkezőben, attól félve, hogy támadás esetén bent ragadnak a fedélzet alatti kabinjaikban. Az egyik különösen aggódó utas, egy görög szőnyegkereskedő mentómellényt vett fel, és bemászott az egyik mentőcsónakba, hogy ott töltse az éjszakát. Egy másiknak, a New York-i üzletember Isaac Lehmann-nak némi megnyugvást nyújtott a revolver, amit mindig magánál hordott, és ami nem is olyan sok idő elteltével bizonyos hírnevet szerez majd neki, sőt, hírhedté teszi.

Csak néhány lámpa égett, a redőnyöket leeresztették, a függönyöket pedig összehúzták – a hatalmas hajó pedig csak suhant a tengeren, hol ködben, hol pedig a csillagokkal átszótt ég alatt. Még sötétben, holdfényben és ködfátyolban is feltűnő jelenség volt. Május hetedikén, pénteken, hajnali egykor egy New York felé tartó hajó tisztjei észrevették, és azonnal felismerték a tőlük mintegy két mérföldre elhaladó *Lusitaniát*: „Látni lehetett a négy kémény körvonalát, más hajónak pedig nem volt négy kéménye” – mondta Thomas M. Taylor kapitány.

Az összetéveszthetetlen és sérthetetlen *Lusitania* acélfaluként lebegve siklott tova az éjszakában, hatalmas, fekete árnyékot vetve a tengerre.

I. RÉSZ

„HÜLYE MAJMOK!”

LUSITANIA

AZ ÖREG TENGERÉSZ

A HAJÓK FÜSTJE ÉS A PÁROLGÓ FOLYÓ MIATTI KÖDBEN MINDEN elhomályosult, így az óceánjáró még nagyobbnak tűnt – már nem is annyira emberi kéz művének látszott, hanem inkább egy síkságból kiemelkedő meredek részsűnek. A hajótest fekete volt, és megannyi fehér tollvonásként szálltak el mellette a sirályok – a rakparttól hét emeletnyire, a hajóhídon álló férfi most még szépnek látta őket, majd csak később fognak rettenetessé válni a számára. Az óceánjáró orral állt be a Hudson folyó ötvennégyes mólójának egyik hajóállásába, a manhattani Tizennegyedik utca nyugati végénél. A liverpooli Cunard Gőzhajótársaság ezen kívül még három másik mólót is üzemeltetett. A hajóhídról két futóhíd nyúlt kifelé – a „szárnyak” –, és innen a kapitány teljes hosszában belátta az egész hajótestet. Itt áll majd 1915. május elsején, szombaton is, amikor ismét elindulnak, hogy átkeljenek az Atlanti-óceánon.

Az Európában már tizedik hónapja tartó háború ellenére – amiről senki sem gondolta, hogy ilyen hosszú lesz majd – a hajóra szóló összes jegy elkelt, így az közel 2000 embert vagy „lelket” szállít majd. Az 1265 utas között meglepően sok gyermek és csecsemő volt. A *New York Times* szerint év eleje óta egy hajón sem keltek útra ennyien Európába. Teljes legénységével, utasokkal, készletekkel és rakománnyal együtt a hajó 44000 tonnát nyomott, vagyis inkább ennyi vizet szorított ki, és a legnagyobb sebessége 25 csomó volt, ami nagyjából óránként 30 mérföldnek felel meg. Mivel sok utasszállítót kivontak a forgalomból vagy csatasorba állítottak, így a *Lusitania* a leggyorsabb

polgári hajóvá lépett elő. Csak a rombolók, és Anglia nemrég elkészült, olajtüzelésű, *Queen Elizabeth*-osztályú hadihajói mozogtak gyorsabban nála. Az pedig, hogy egy ekkora hajó ilyen sebességre képes, a modern kor egyik csodájának számított. Az egyik korai próbaút során, amikor 1907 júliusában a *Lusitania* megkerülte Írországot, egy Rhode Island-i utas megpróbálta megfogalmazni, mi is a jelentősége ennek a hajónak, és hol a helye az új évszázadban. A fedélzeten megjelenő *Cunard Daily Bulletin* kiadványnak a következőt mondta: „A *Lusitania* tökéletesen megtestesíti mindazt, amit az ember jelen pillanatban tud, felfedezett vagy feltalált.”

A lap beszámolt arról, hogy az utasok „bizalmatlansági indítványt” terjesztettek be a Cunard társaság ellen, ugyanis „két kirívó hiányossága is van a hajónak: nincs rajta láb, ahol fajdkakasra, vagy erdő, ahol szarvasra lehetne vadászni”. Az egyik utas megjegyezte, amennyiben ismét szükség lenne Noé bárkájára, ő aztán kihagyná a hajóépítést, és egyszerűen csak kibérelné a *Lusitaniát*: „mivel úgy számolom, hogy minden egyes létező állatfaj két példányának lenne hely, sőt, még azon felül is”.

A *Bulletin* utolsó bekezdésében a Cunard még Németországot is megfricskázta, az állítva, hogy az imént kapta rádiótávírón a hírt, hogy maga Vilmos császár küldött táviratot a hajó építőinek: „Kérem, hogy haladéktalanul szállítsanak le nekem egy tucatnyi *Lusitaniát* – de ha esetleg többet hoznak, maradhat.”

A hajóra az első pillanattól kezdve büszke volt a nemzet, és szeretet övezte. A Cunard hagyományát követve, mely szerint ókori szigetekről nevezik el a hajókat, a társaság a *Lusitania* nevet választotta az Ibériai-félszigeten lévő, egykor római provincia után, amely nagyjából a mai Portugália helyén terült el. „Harcias népek éltek arrafelé, a rómaiak csak nehezen tudták őket meghódítani” – írták a Cunard társaság névválasztásról szóló memorandumában. „Főként fosztogatásból élő, durva és faragatlan emberek voltak.” A nevet a köznyelv „Lucyre” rövidítette.

Ám ami a hajót illeti, ott minden finom volt, és igen kidolgozott. Amikor 1907-ben először kelt útra a *Lusitania*, hogy átszelje az Atlanti-óceánt, százezer fős nézősereg lengette a zsebkendőjét a Mersey folyó mentén (zével ejtik), és sokan a „Rule, Britannia!” kezdetű hazafias dalt énekelték. Egy utas, C. R. Minnitt a hajó fedélzetéről írt levelében beszámol a feleségének arról, miként mászott fel a legmagasabb fedélzetre, hogy a négy égbe tornyosuló kémény egyike mellett állva a lehető legjobban örökíthesse meg a pillanatot. „Az ember el sem tudja képzelni a hajó méretét, amíg fel nem megy a legtetejére, ám akkor olyan, mintha a Lincoln Székesegyházon állna” – írta Minnitt. „Bejártam az első osztály egy részét is, és lehetetlen leírni, olyan gyönyörű.”

A hajó szépsége elfedte, hogy milyen bonyolult szerkezet. Kezdetől fogva sok figyelmet igényelt. Az első télen az első osztály írószobájában, a vacsorák céljára fenntartott szalonjában, valamint több folyosón is összeszáradtak a faelemek, és újra kellett építeni őket. Túl nagy volt a vibráció, így a hajót egy időre kivonták a forgalomból, hogy további merevítésről gondoskodhassanak. Valami mindig elromlott vagy rosszul működött. Egy sütő felrobbant, és megsebesítette a legénység egy tagját. A gőzkazánokat vízköteleníteni és tisztítani kellett. A téli átkelések idején a csövek szétrepedtek a fagytól. A villanykörtek riasztó sebességgel mentek tönkre, és ez sem volt elhanyagolható probléma, ugyanis a *Lusitaniának* hatezer lámpája volt.

De a hajó állta a sarat. Gyors volt, kényelmes, közkedvelt, és 1915 áprilisának végére már kétszázegy alkalommal szelte át az Atlanti-óceánt.

SOK MINDENT KELLETT még gyorsan és hatékonyan elvégezni, hogy az óceánjáró készen álljon a május elsejei indulásra, és szerencsére William Thomas Turner kapitány a mestere volt ennek. A Cunard birodalomban ő bánt a legjobban a nagy hajókkal. Amikor a társaságnál szokásos rotáció miatt épp az

Aquitania nevű hajó kapitánya volt, komoly hírnévre tett szert, miután egyszer, New Yorkba érkezve mindössze tizenkilenc perc alatt állt be a hajóállásba, és kötött ki. Rekordidő alatt tett meg egy „körutazást” is, ami oda-vissza utat jelent. 1910 decemberében a *Lusitania* ikertesvére, a *Mauretania* kapitányaként mindössze tizennégy nap alatt elvezette a hajót New Yorkba, és vissza is tért onnan. A Cunard társaságtól megkapta a Silver Salver (ezüsttálca) díjat. A kapitány „nagy örömmel”, de ugyanakkor meglepetéssel fogadta a kitüntetést. „Nem számítottam ilyen elismerésre a közreműködésemet” – írta a köszönőlevelében. „Mi a fedélzeten csak igyekeztünk ellátni a kötelességünket, ahogy máskor is tesszük.”

Bonyolult, aprólékos, és sok mocsokkal járó munka volt felkészíteni az útra a *Lusitaniát*, külső szemmel viszont a hajó csillogása elfedte ezt a fizikai erőfeszítést. Ha valaki felnézett a dokkból, csak a monumentális szépséget látta, míg a hajó túloldalán dolgozókat belepte a fekete por, amíg belapátolták az 5690 tonnányi szenet a hajótestbe az „oldalzsebeknek” nevezett nyílásokon át. Ha a *Lusitania* úton volt, csak úgy falta a szenet. Még a dokkban is napi 140 tonnát füstölt el, hogy forrón tartsa a tűztereket, és működésre készek legyenek a kazánok, valamint hogy a hajó dinamója ellássa elektromossággal a lámpákat, lifteket, és ami nagyon fontos, a Marconi adót, melynek antennáját a két árboc közé feszítették ki. Ha a *Lusitania* úton volt, csak úgy falta a szenet. A 300 kazánfűtőből, szénegyengetőből és égetőből minden műszakban százan lapátolták a napi 1000 tonna szenet a 192 tűztérbe, hogy fűtsék a 25 kazánt, hogy elegendő túlhevített gőz keletkezzen a motorok hatalmas turbináinak meghajtásához. „Fekete bandának” hívták őket, amivel nem a származásukra, hanem az őket beborító szénporra utaltak. A gigantikus méretű kazánok a hajó legalsó fedélzetét foglalták el, olyanok voltak, mint megannyi mozdony, kerekek nélkül. Mindegyik 22 láb hosszú, és 18 láb átmérőjű volt. Állandóan figyelni kellett őket, ugyanis túlnyomásos állapotban mindegyikben annyi energia volt, hogy képes lett volna kettészakítani egy kisebb hajót. Ötven évvel azelőtt a legször-

nyűbb amerikai katasztrófát épp a felrobbanó kazánok okozták – a Missisippin járó *Sultana* nevű gőzös pusztulását, ahol 1800-an veszték oda.

Bármilyen óvintézkedéseket is tett a legénység, a szénpor mindenhová beszivárgott a luxuskabinok ajtaja alatt, át a kulcslyukokon és fel a lépcsőkön, így a stewardoknak törőlkendővel kellett végigjárniuk a hajót, hogy megtisztítsák a korlátokat, ajtókilincseket, napozóágyakat, tányérokat, edényeket, és minden olyan felületet, ami összegyűjtheti a lehulló kormot. A por önmagában is veszélyes – bizonyos koncentrációban erősen robbanásveszélyes volt, így megnövelte annak eshetőségét, hogy kataklizma indul be a hajótestben. A Cunard társaság megtiltotta a személyzetnek, hogy gyufát hozzanak a fedélzetre, helyette biztonsági gyufával látta el őket, ami csak akkor gyulladt meg, ha végighúzták a doboz vegyszerrel kezelt oldalán. Ha valakit rajtakaptak azon, hogy gyufát hoz a fedélzetre, azt jelenteni kellett Turner kapitánynak.

A hajót azért építették, hogy gyors legyen. A gőg és a nyugtalanság szülte akkor – 1903-ban –, amikor Anglia félt, hogy elveszíti a tengeri utasszállítás feletti uralomért folytatott küzdelmet. Amerikában J. P. Morgan hajóstársaságokat vásárolt fel annak reményében, hogy sikerül monopóliumot teremtenie; Európának pedig Németország megépítette a világ leggyorsabb óceánjáróit, és így elnyerte a „Kék Szalagot” – azt a díjat, amit az Atlanti-óceánt leggyorsabban átszelő hajók kaptak. 1903-ra már hat éve a német hajók birtokolták a Kék Szalagot, folyamatosan megszégyenítve ezzel Angliát. Mivel a birodalom becsülete és a Cunard társaság forgott kockán, a brit kormány különleges megállapodást kötött a vállalattal. Az admirális 2,4 millió fontot, vagyis mai árfolyamon közel két milliárd dollárt adott kölcsön mindössze 2,75 százalékos kamat ellenében azért, hogy két hatalmas óceánjárót építsenek: a *Lusitaniát* és a *Mauretaniát*. A Cunard társaságnak cserébe számos engedményt kellett tennie.

Először is, az admirális megkövetelte, hogy a *Lusitania* képes legyen legalább átlag 24,5 csomós sebességgel átkelni az

Atlanti-óceánon. A kezdeti próbák során 26 csomó volt a legnagyobb elért sebesség. Voltak egyéb, problémásabb feltételek is. Az admirális előírta, hogy úgy kell megépíteni a két hajót, hogy háború esetén haditengerészeti lövegekkel is fel lehessen szerelni, és „felfegyverzett kisegítő cirkálóként” szolgálatba lehessen állítani őket. Az admirális egészen addig elment, hogy utasította a *Lusitania* építőit, hogy szereljenek fel tartókat vagy „rögzítőgyűrűket” a fedélzetre, egy tucatnyi ágyú számára. Ezen felül a *Lusitania* hajótestét a hadihajók előírásainak megfelelően alakították ki, amelyek megkövetelték, hogy „hosszanti” széntartályokat alkalmazzanak – tulajdonképpen a szén tárolására szolgáló alagutakat a hajótest mindkét oldalán, hogy az minél gyorsabban eljuthasson a kazánházakba. Akkoriban, amikor a tengeri hadviselés a vízvonalon vagy afölött zajlott, ez ravasz megoldást jelentett a hadihajók kialakításában. Építőik számára a szén egyfajta páncélt jelentett, és úgy gondolták, hogy a hosszanti tartályok további védelmet jelentenek. 1907-ben egy haditengerészeti műszaki szaklapban jelent meg, hogy a szén ezekben a tartályokban korlátozza, mennyire tudnak behatolni az ellenséges lövedékek a hajótestbe, és így „amennyire lehetséges, ellensúlyozza az ellenséges tűz hatását a vízvonalnál”.

A háború kitörésekor az admirális, élve a Cunardékkal kötött megállapodásából származó jogával, birtokba vette a *Lusitaniát*, de hamar eldöntötte, hogy a hajó felfegyverzett cirkálóként nem lenne hatékony, hiszen olyan ütemben fogyasztotta a szenet, hogy az harci körülmények között túl drágává tette volna a működtetését. Továbbra is az admirális felügyelete alá tartozott a *Mauretania*, amit csapatszállító hajóvá alakítottak át, ugyanis a mérete és a sebessége is megfelelő volt a feladathoz. A *Lusitaniát* ugyanakkor visszaadták a Cunard társaságnak kereskedelmi célú használatra. Az ágyúkat soha nem szerelték fel, és csak a legszemfülesebb utas vehette észre a fedélzetbe ágyazott rögzítőgyűrűket.

A *Lusitania* továbbra is utasszállító maradt, de a teste egy hadihajóé volt.

TURNER KAPITÁNY megszállottja volt a részleteknek és a fegyelemnek, és „régimódi tengerésznek” nevezte magát. 1856-ban született, a vitorlások és a gyarmatbirodalom korában. Az apja tengerészkapitány volt, aki remélte, hogy a fia más pályára lép, és papnak áll. Turner, nem volt hajlandó – őt idézve – „csuhásnak állni”, és nyolcéves korában valahogy sikerült engedélyt kapnia a szüleitől, hogy tengerre szálljon. Kalandot akart, és abban aztán bőséggel volt is része. Először hajósínasként szolgált egy *Grasmere* nevű vitorlásan, amely Észak-Írország közelében zátonyra futott egy tiszta, holdfényes éjszakán. Turner kiúszott a partra. A legénység összes tagját, valamint minden utast megmentettek, bár egy csecsemő meghalt légcsőhurutban. „Ha vihar tombolt volna, akkor azt hiszem, egy lelket sem lehetett volna megmenteni” – írta az egyik utas.

Turner egyik hajóról a másikra került, egy időben például egy olyan keresztvitorlás hajón szolgált, ahol az apja volt a parancsnok. „Én másztam fel a leggyorsabban a mozgó hajó árbocán” – mondta Turner. A kalandjai tovább folytatódtak. Amikor másodtisztként szolgált a *Thunderbolt* nevű klipperen, egy hullám a tengerbe sodorta, miközben épp horgászott. A legénység egyik tagja látta, ahogy leesik, és odadobott neki egy mentőövet, de Turner több mint egy órán át lebegett a víz felszínén – miközben köröztek körülötte a cápák – mire végre vissza tudott jutni hozzá a hajó. 1877. október 4-én lépett be a Cunard társasághoz, havi ötfontos fizetéssel. Két héttel később már a *Cherbourg* harmadtisztjeként hajózott, ez volt az első gőzhajója. Ismét bebizonyította, hogy sokkal bátrabb és fürgébb, mint egy átlagos tengerész. Egy nap, amikor a *Cherbourg* épp elhagyta Liverpoolt a sűrű ködben, nekiütközött egy kis bárkának, ami süllyedni kezdett. A személyzet négy tagja és egy révkalauz is vízbe fulladt. A *Cherbourg* mentőcsapatot indított útnak, melynek Turner is a tagja volt – a legénység egyik tagját és egy fiút ő húzott ki a kötelek közül.

Turner két másik Cunard hajón is szolgált harmadtisztjeként, de 1880. június 28-án kilépett, mert megtudta, hogy a társa-

ságnál senkit sem léptetnek elő kapitánnyá, aki nem volt már máshol is kapitány. Megszerezte a megfelelő bizonyítványokat, például kapitányi oklevelet, és egy klipper kapitánya lett – időközben pedig újabb alkalmat talált arra, hogy bizonyítsa a bátorságát. 1883 februárjában egy tizennégy éves fiú az egyik dokkból a liverpooli kikötő vizébe zuhant, amely olyan hideg volt, hogy bárkivel néhány perc alatt végzett volna. Turner jó úszó volt, pedig akkoriban a legtöbb tengerész még úgy tartotta, hogy semmi értelme úszni tanulni, hiszen az csak meghosszabbítja a szenvedést. Beugrott a vízbe, és megmentette a fiút. A Liverpooli Hajótöröttek és Humanisták Társaságától hősiességéért ezüstérmet kapott. Ugyanebben az évben ismét csatlakozott a Cunard csapatahoz, és feleségül vette az egyik unokatestvérét, Alice Hitchinget. Két fiuk született, Percy 1885-ben, Norman pedig két évvel később.

Még okleveles kapitányként is időbe tellett, mire Turner feljebb tudott lépni a ranglétrán a Cunardnál. Régi és egyben a legjobb barátja, George Ball szerint a várakozás nagyon dühítette Turnert, de „soha, semmikor nem lazított a fegyelmen, és sosem ingott meg a hajója és a kapitánya iránt érzett hűsége”. A következő két évtizedben Turner tizennyolc különböző állomáson át harmadtisztból elsőtisztté verekedte fel magát. 1903. március 19-én végül a Cunard is kitüntette azzal, hogy a gondjaira bízott egy hajót. Egy kis gőzhajó, az *Aleppo* kapitánya lett, ami a Földközi-tenger kikötőit járta.

A családi élete viszont nem alakult fényesen. A felesége elhagyta, elvitte magával a fiúkat, és Ausztráliába költözött. A férfi lánytestvérei felvettek egy fiatal nőt, Mabel Everyt, hogy törődjön vele. Miss Every és Turner egymástól nem meszsze laktak, Liverpool Great Crosby névre hallgató külvárosi részében. A nő először csak házvezető volt, idővel viszont inkább a férfi társa lett. Turner olyan oldalát tárta fel előtte, amit a tisztok és a legénység nem ismertek. A kapitány szeretett pipázni és történeteket mesélni. Kedvelte a kutyákat, a macskákat, és lenyűgözték a méhek. Szeretett nevetni. „A hajókon rendkívül szigorú fegyelmet tartott, de otthon nagyon kedves, jó kedélyű

ember volt, aki szerette a gyerekeket és az állatokat” – írta Miss Every.

A MAGÁNÉLETÉT BEÁRNYÉKOLÓ bánat ellenére Turner karrierje lendületet kapott. Miután két évig irányította az *Aleppót*, a *Carpathia* kapitánya lett – azé a hajóé, amelyik 1912 áprilisában úgy híresült el, mint a *Titanic* túlélőinek megmentője, de ekkor már másvalaki volt a parancsnoka. Ezt követte az *Ivernia*, a *Caronia*, majd az *Umbria*. Az előléptetése különösen figyelemre méltó volt amiatt, hogy Turnerből hiányzott a Cunard társaság által elvárt kedvesség és jó modor. Egy Cunard kapitánynak sokkal többnek kellett lennie egyszerű navigátornál. Egyenruhában és sapkában pompázva magabiztosságot, hozzáértést és komolyságot kellett sugároznia magából, és volt még egy olyan feladatköre is, amit már nem olyan egyszerű meghatározni. Háromnegyed részben hajós volt, egynegyed részben pedig klubigazgató. Hajlandónak kellett lennie kalauzolni az első osztályon utazó utasokat, ha többet szerettek volna tudni a hajó rejtélyeiről; együtt kellett vacsoráznia a prominens utasokkal; a hajón kellett sétálnia, és beszédbe elegyedni a vendégekkel az időjárásról, arról, hogy miért kelnek át az Atlanti-óceánon, vagy hogy épp milyen könyveket olvasnak.

Turner inkább megfürdött volna a hajó fenékvizében¹. Mabel Every szerint az utasokat „folyamatosan fecsegő, hülye majmoknak” nevezte. Jobban szerette, ha a szálláshelyén vacsorázhat, minthogy szórakoztnia kelljen a társaságot a kapitányi asztalnál, az első osztályú étkezőben. Keveset beszélt, és már-már idegesítően szófukar volt; a modora pedig gyakran nyers. A *Carpathia* parancsnokaként az egyik út során összetűzésbe keveredett két pappal, akik azt követően levélben tettek panaszt a Cunard társaságnál Turner kapitány „bizonyos megjegyzései miatt”, melyek akkor hangzottak el, amikor engedélyt kértek római katolikus istentiszteletet tartására a harmadosztá-

¹ A hajó legmélyebb pontján összegyűlő koszos víz.

lyú utasoknak. Azt nem lehet tudni, hogy Turner pontosan mit mondott, de a megjegyzései elégségesnek bizonyultak ahhoz, hogy a Cunard vállalat hivatalos jelentést követeljen, és az incidens előkerüljön a társaság egyik igazgatótanácsi ülésén is.

Turner már a *Mauretania* parancsnoka volt, amikor egy első osztályon utazó nő közölte vele, hogy a parancsnoki hídon akar állni, amikor a hajó a Mersey folyón végighaladva kijut a tengerre. A kapitány elmagyarázta neki, hogy ez lehetetlen, ugyanis a Cunard szabályai kifejezetten tiltják, hogy a szükséges tiszteken és a legénység tagjain kívül bárki is a parancsnoki hídon álljon, amikor „keskeny vizeken” járnak.

Erre a nő megkérdezte, hogy mi történne akkor, ha egy hölgy történetesen ragaszkodna ehhez.

„Asszonyom, úgy gondolja, hogy az hölgyhöz illő lenne?” – kérdezett vissza Turner.

Turner társasági élet miatti terhei 1913-ban enyhültek, amikor a Cunard, elismerve a *Lusitania* és a *Mauretania* irányításának bonyolultságát, mindkét hajó esetében létrehozott egy új tisztséget, a „másodkapitányét”, aki a hajó második legfontosabb embere volt. Ez nemcsak azt tette lehetővé Turnernek, hogy a navigációra koncentráljon, hanem megszabadította attól a kötelezettségétől is, hogy kedvesnek kelljen lennie. 1915 májusában a *Lusitania* másodkapitányát James „Jock” Andersonnak hívták, aki Turner szerint már inkább volt nevezhető „társasági embernek”, mint ő maga.

A legénység tisztelte Turnert, és a legtöbben kedvelték is. „Azt hiszem, a legénység összes tagja nevében mondhatom, hogy teljes mértékben megbíztunk Turner kapitányban” – mondta a hajó egyik pincére. „Jó és lelkiismeretes hajóskapitány volt.” Ám az egyik tiszt, Albert Arthur Bestic megfigyelte, hogy Turner „csak bizonyos fokig” népszerű. Bestic megjegyezte, hogy időnként nyilvánvalóvá vált, hogy Turner fél lábbal még mindig egy vitorlás hajó fedélzetén áll.

Egy este, amikor Bestic és a legénység más tagjai már nem voltak szolgálatban, és épp bridzseztek, megjelent az ajtóban a hajó kormányosa egy törökfejnek nevezett csomóval a kezé-

ben. A csomó eleve nem tartozott az egyszerűbbek közé, de ez egy négyágú kötélből font változat volt, a lehető legbonyolultabb.

„Üdvözetét küldi a kapitány, és szeretne még egy ilyen” – mondta a kormányos.

A bridzs félbeszakadt, és Bestic később így jegyezte fel: „A második őrség, azaz az este 6–8-ig tartó időszak hátralévő részét azzal töltöttük, hogy próbáltuk felidézni, hogy kell egy ilyen csomót megkötni.” Nem volt könnyű. Az ilyen csomót általában díszítésre használták, és egyikük sem kötött ilyen már egy jó ideje. „Turnernek ilyen volt a humora” – írta Bestic.

TURNER PARANCSNOKSÁGA ALATT a németek legnagyobb döbbenetére a *Lusitania* az összes sebességrekordot megdöntötte. 1909-ben négy nap, tizenegy óra és negyvenkét perc alatt tette meg az írországi Daunt Rocktól a New York-i Ambrose Channelig tartó utat, Liverpoolból New Yorkba menet. Az átlagsebessége 25,85 csomó volt – ezt a sebességet mindaddig lehetetlennek tűnt elérni. Amikor a hajó elhaladt a *Nantucket* világítóhajó mellett, 26 csomós sebességet mértek.

Turner az előző júliusban felszerelt új hajócsavarokkal, valamint gépészei és a fűtői ügyességével magyarázta a sebességet. Egy újságírónak elmondta, hogy még gyorsabban ment volna a hajó, ha jó az idő, és ha az útjuk elején nem haladnak széllel szemben, a végén pedig nem támad szélvihar. Az újságíró feljegyezte, hogy Turner „bronzbarna” volt a naptól.

1915 májusára Turner a Cunard legtöbbet tapasztalt kapitányaként a társaság Commadore-jának² rangját viselte. Ismerte az összes olyan krízishelyzetet, ami egy hajó fedélzetén csak előfordulhat: a műszaki problémákat, a tüzet, a megrepedt kazánokat, a nyílt tengeri mentést, a szélsőséges időjárási viszonyokat. Az a hír járta róla, hogy nem ismeri a félel-

² Nincs pontos megfelelője, polgári hajózásban a legkitűnőbb kapitányok válnak Commadore-rá.

met. A *Lusitania* egyik matróza, Thomas Mahoney így írt róla: „Az egyik legbátrabb kapitány, akinek a parancsnoksága alatt valaha is hajóztam.”

A feltehetőleg legfélelmetesebb élményben is Turnernek volt része a *Lusitaniával*. Amikor 1910 januárjában New Yorkba hajóztak, olyan jelenséggel szembesült, amivel fél évszázados tengeri pályafutása során még soha.

Nem sokkal azután, hogy elhagyták Liverpoolt, a hajó szélviharba került, és az erős ellenszél és magas hullámok miatt Turner kénytelen volt 14 csomóra csökkenteni a sebességét. Az időjárás önmagában nem jelentett különösebb kihívást. Roszszabbat is látott már, és a hajó méltósággal siklott a zord tengeren. Így hát május 11-én, hétfőn, este 18:00 órakor, nem sokkal az után, hogy maguk mögött hagyták az ír partokat, Turner átadta a szolgálatot az elsőtisztjének és lement az alattuk lévő fedélzeten található szállására, hogy megvacsorázzon.

„Meglepetésként ért bennünket a hullám” – mondta Turner.

Ez nem csak egy egyszerű, hanem egy úgynevezett „összegyűlt” hullám volt, ami később óriáshullámként vált ismertté: ebben az esetben egymásra rakódnak a hullámok, és egybefüggő vízszáncot alkotnak.

A *Lusitania* épp egy kisebb méretű tetejéről tartott a hullám-völgybe, amikor egyszer csak olyan magas vízfalként emelkedett fel előtte a tenger, hogy a kormányos nem látta a horizontot. A hajó átvetődött rajta. A kormányállás tetejéig csapódott a víz, 80 lábbal a vízvonál fölé.

A hullám hatalmas kalapácsként sújtott le a parancsnoki hídra, és behorpasztotta az acéllemezeket. A faszaluk szilánkokra hasadtak. Egy nagyobb tikfadarab két inch mélyen szúródott bele egy keményfa szekrénybe. A parancsnoki hidat és a kormányállást elöntötte a víz, és a kormányval együtt annak kezelőjét is elsodorta. A hajó kezdett „süllyedni”, így az orra többé már nem volt merőleges a szemből jövő hullámokra, ami zord időjárás esetén nagyon veszélyes. A parancsnoki híd és a fölötte lévő árbockosár lámpái rövidzárlatot kaptak, és kialudtak. A tisztek és a kormányos nagy nehezen talpra álltak a derékig

érő vízben. A kormánykereket visszatették a helyére, és korrigálták a hajó haladási irányát. A hullám ajtókat tört össze, belső válaszfalakat hajlított meg, és összetört két mentőcsónakot, de nagy szerencsájukre senki sem sérült meg komolyabban.

Turner a parancsnoki hídra rohant, ahol szembesült a káoszszal és a vízzel, de miután megbizonyosodott arról, hogy a hajó nem sérült meg végzetesen, és egy utasnak sem esett baja, a történeteket úgy könyvelte el, hogy ismét bővült tengeri tapasztalatainak hosszú listája.

Volt még néhány olyan természeti jelenség, ami aggasztotta – ezek közé tartozott a köd is. Nem lehetett előre jelezni, mikor fog leszállni, és ha már leszállt, senki sem tudhatta, hogy a másik hajó harminc mérfölddel vagy harminc yarddal jár-e előtte. A Cunard kézikönyve, *A vállalat alkalmazottai által betartandó előírások* arra kötelezte a kapitányt, hogy köd esetén további őrszemeket állítson a fedélzetre, csökkentse a sebességet, és használja a hajó ködkürtjét, mivel a többi már csak szerencse és óvatos navigáció kérdése volt. A kapitánynak minden pillanatban a lehető legpontosabban ismernie kellett a helyzetét, hiszen a köd gyorsan le tudott ereszkedni. Az egyik pillanatban még tiszta volt az ég, a következőben pedig már semmit sem lehet látni. Groteszk módon az előző év májusában már bebizonyosodott, hogy milyen veszélyekkel jár a köd: a Szent Lőrinc-folyó feletti ködoszlopban egy szénzállító hajó a Canadian Pacific társaság *Empress of Ireland* nevű hajójának ütközött. Az *Empress* tizenégy perc alatt elsüllyedt, és 1012-en veszítették el az életüket.

Turner tudta, milyen fontos a pontos navigáció, és úgy tartották, hogy ő ebben igazán tehetséges, a végletekig óvatos, főként ha kikötőhöz közeli, sekély vízben járnak.

AMIKOR ELJÖTT A MÁJUS 1-JEI SZOMBAT, a hajópénztáros és a fősteward társaságában Turner tüzetesen átvizsgálta a hajót. Ekkorra már végezni kellett az előkészületekkel, a szobákat kitakarították, az ágyakat bevetették, az összes készletet – gint, skót whiskyt, birkahúst, marhahúst, sonkát stb. – berakodták,

a hajórakomány a helyére került, a hajó vízkészletét pedig már ellenőrizték frissesség és tisztaság szempontjából. Mindig külön figyelmet fordítottak a vécékre és a fenékvízre, valamint arra, hogy mindig megfelelő legyen a szellőzés, nehogy elkezdjen bűzleni a hajó. A hivatalos Cunard szóhasználat szerint „magunkhoz kell édesgetni a hajót”.

Mindent úgy kellett csinálni, hogy az utasok, legyenek akár első vagy harmadosztályúak, ne szerezzenek tudomást arról, hogy mennyit kellett küszködni azon a héten, és hogyan. A Cunard kézikönyve világossá tette, hogy az utasok igényei mindennél előbbre valók. „Folyamatosan a legnagyobb udvariassággal és figyelemmel kell viseltetni a társaság hajóin tartózkodó utasokkal szemben, és a kapitány külön kötelessége gondoskodni arról, hogy a tisztek és az alattuk szolgálók betartsák ezt az előírást.” Egy korábbi út során e kötelezettségükből fakadóan fel kellett engedniük a fedélzetre azt a két, négyhónapos oroszláncolyköt, amit Mr. és Mrs. D. Saunderson hozott magával. Az írországi Cavan megyéből származó házaspár Kelet-Afrika brit tartományi részén fogta be a vadállatokat, és a bronxi állatkertnek szándékozott adni őket. Lydia, a pár két-éves lánya a fedélzeten játszott a kölykökkel, „az utasok nagy örömére”, ahogy a *New York Times* megírta. Mrs. Saunderson már önmagában nagy figyelmet keltett, ugyanis egyszer elejtett egy elefántot. „Nem, nem félttem. Azt hiszem, sosem szoktam” – nyilatkozta a *Times*nak.

A panaszokat komolyan kellett venni, és azok bizony mindig akadtak. Az utasok zsörtölődtek, hogy az étteremből az étel hidegen érkezik az asztalukhoz. A problémát részben sikerült orvosolni azzal, hogy ezután más útvonalon jártak a pincérek. A gépírószobában túl hangosan gépeltek, ami zavarta a szomszédos hálókabinok lakóit. Lerövidítették a gépelésre fordítható időt. Némelyik helyiségben közel sem volt ideális a szellőzés, és a makacs hiba miatt sok utas inkább kinyitotta a kajütablakot. A felső szinten lévő első osztályú étkezővel is voltak gondok. Az ablakok arra a fedélzetre nyíltak, ahol a harmadosztály utasai sétáltak, nekik pedig az volt az ide-

gesítő szokásuk, hogy előszeretettel kukucskáltak be, mert meg akarták lesni a bent ülő előkelő utasokat. Persze mindig akadtak olyan utasok is, akiknek erkölcsi fenntartásaik voltak a modern korrall szemben. Az egyik 1910-es úton egy másodosztályú utas panaszkodott, hogy a hajó fedélzetén „nem kel-lene piacot tartani, ír kendőket és egyebeket árulni”, valamint hogy „a társaság gőzhajóinak szivarszobáiban szakadatlanul folynak a kártyacsaták, és pénzre játszanak”.

Ugyanakkor a Cunard társaság számára az utasok biztonsága volt a legfontosabb. A társaság figyelemre méltó eredményekkel dicsekedhetett a biztonság terén: egy utasuk sem halt meg hajótörés, ütközés, jég, rossz időjárás, tűz vagy egyéb olyan körülmény miatt, amiért a kapitányt vagy a vállalatot terhelhette volna a felelősség, és ugyan időről időre történtek halálesetek a fedélzetén, általában az idősebb utasok hunytak el, természetes okból kifolyólag. A hajón a legmodernebb mentő-felszerelések voltak. A *Titanic* katasztrófáját követően, az egész iparágon végigsöprő „csónak-láz” hatására a *Lusitanián* több mentőcsónak volt, mint amennyit az utasok és a legénység létszáma megkövetelt volna. A hajót nemrég ellátták a legújabb mentőmellényekkel is, amelyeket a *Boddy Lifesaving Appliances Company* gyártott. A régi, ruhával borított parafa lemezekkel szemben ezek már valóban mellényre emlékeztettek. „Ha az ember felvette, úgy érezte magát, mint egy focista a kitömött mezében, különösen a válla tájékán” – jegyezte meg az egyik utas. Az első és a másodosztályú kabinokat szerelték fel az új, Boddy-féle mellényekkel, a harmadosztályú utasoknak és a személyzetnek továbbra is maradtak a régiek.

Semmilyen biztonsági probléma sem került el a Cunard bizottságának figyelmét. Amikor a *Lusitania* egyszer viharos tengeren kelt át, a legénység tagjai észrevették, hogy a harmadosztály egy részét „előntötte a víz”. Egy nyitott kajütblak tehetett az egészről. Az eset rávilágított arra, hogy rossz időjárás esetén milyen veszélyesek is az ablakok. A bizottság megszavazta, hogy a hajó azon részéért felelős stewardokat részesítsék megrovásban.

Bármennyire is tisztelte Turnert a Cunard és azok, akik alatta szolgáltak, az ő szakmai előélete korántsem volt makulátlannak mondható. 1905 júliusában, négy hónappal azután, hogy átvette az *Ivernia* parancsnokságát, a hajó összeütközött a *Carlingford Lough*-fal. Később, a vizsgálat során a Cunard társaság arra a következtetésre jutott, hogy Turner volt a hibás, mivel túl gyorsan ment a ködben. A társaság igazgatói a bizottság jegyzőkönyve alapján arra jutottak, hogy a férfi „szigorú megrovást” érdemel. Három évvel később ő irányította a *Caronia* nevű hajót, amikor az megfeneklett a New York-i Ambrose Channelben, és ezért ismét megrovásban részesült: „A *Caroniának* nem lett volna szabad elhagynia a dokkot akkor, amikor már apály volt.”

Turner különösen megsínylette az 1914/15-ös telet. Egyik hajója, a nemrég vízre bocsátott *Transylvania* épp kifutott volna a dokkból, amikor egy széllelés következtében nekiütközött egy White Star utasszállítónak. Az okozott kár nem volt jelentős. Ugyanazon a télen újabb incidensre is sor került: a hajó nekiütközött a hatalmas *Teutonicnak*. Harmadik alkalommal egy vontatóhajó szaladt bele Turner hajójába.

De hát minden kapitánnyal megесik az ilyesmi. Turner élvezte a Cunard társaság bizalmát, amit az is alátámasztott, hogy mindig őt nevezték ki a legújabb és legnagyobb utasszállító hajók kapitányává, és három cikluson át irányított a *Lusitaniát*.

A háború miatt még fontosabbá vált az utasok biztonsága. Turner közvetlen elődjének, Daniel Dow kapitánynak túl nagy volt ez a teher. A márciusi liverpooli út során Dow olyan tengeri úton vezette végig a *Lusitaniát*, ahol nem sokkal korábban két teherhajó süllyedt el. Ezt követően közölte feletteseivel a Cunardnál, hogy ilyen körülmények között már nem bírja elviselni az utasszállító hajók irányításával járó felelősséget, különösen akkor, ha az a hajó lőszert szállít a brit hadsereg részére. Gyakoriak lettek az ilyen szállítmányok, az erre felhasznált hajók pedig jogszerűen célpontokká váltak. Dow döntését egyáltalán nem a gyávaság indokolta. Nem az nyugtalanította,

hogy ő maga bajba kerülhet, hanem a kétezer utas és a legénység miatt aggódott. Ezt már nem bírták az idegei. A Cunard úgy döntött, hogy Dow „fáradt és nagyon beteg”, így felmentették őt parancsnoki tisztségéből.

WASHINGTON

A MAGÁNYOS HELY



LOMSZÜRKE VOLT AZ ÉG, ÉS ZÚGTAK A HARANGOK, AMIKOR az Ellen Axson Wilson holttestét szállító vonat 1914. augusztus 11-én, délután fél háromkor begördült a Georgia államban lévő Rome városának pályaudvarára. A koporsót halottaskocsira helyezték, és hamarosan megindult a gyászmenet a városon keresztül az Első Presbiteriánus templom felé, ahol korábban Mrs. Wilson édesapja lelkész volt. Az utcák zsúfolásig megteltek a férfiakkal és nőkkel, akik eljöttek, hogy végső búcsút vegyenek az asszonytól, és kinyilvánítsák együttérzésüket az elnök, Woodrow Wilson felé. Huszonkilenc évig voltak házасok. A családtagok bevitték a templomba a koporsót, középen pedig az orgonista Chopin *Gyászindulóját* játszotta, a halálesetek makacs, lassan bandukoló kísérlőjét. A szertartás rövid volt; a kórus elénekelte az asszony két kedvenc himnuszát. A menet ezt követően felment a Myrtle Hillen lévő temetőbe, az eső pedig eleredt. A halottaskocsi mirtuszágat tartó, fehért ruhás lányok mellett haladt el. A lányok mögött – az eső ellenére – levett kalappal álltak a város lakói, valamint azok, akik látogatónak érkeztek.

A sír fölé ponyvát feszítettek ki, hogy védjék Wilsont és a gyászmenetben álló családtagokat, barátokat. Egyre jobban zuhogott az eső, csak úgy verte a vásznat. Akik az elnököt nézték, észrevették, hogy a férfi remeg sírás közben; a tőle karnyújtásnyira állók a könnyeket is látták az arcán.

Ezután a gyászolók autóba ültek, a báméskodók ezerfős serege pedig szétoszlott. Wilson egyedül állt a sír mellett, szótlanul és mozdulatlanul, amíg be nem borították a koporsót.

Felesége halálával Wilson magánya tovább fokozódott, és még a korábbinál is nagyobb tehernek érezte, hogy vezető. Mrs. Wilson augusztus 6-án, csütörtökön halt meg a felesége az akkor „Bright-kór” néven ismert vesebetegségben, Anglia pedig két napra rá belépett az új háborúba Európában, Wilson elnöki megbízatásából pedig még csak mindössze másfél év telt el. Az asszony halálával nemcsak a legfontosabb társát, hanem az első számú tanácsadóját is elveszítette, akinek megfigyeléseit oly hasznosnak találta saját gondolkodásmódja alakításában. Üressé vált számára a Fehér Ház, és a szolgák hiedelmével ellentétben nem Lincoln szelleme kísértette, hanem Ellennel kapcsolatos emlékei. Egy ideig úgy tűnt, hogy teljesen megbénítja a gyász. Az orvosa és egyben golfpartnere, dr. Cary Grayson egyre jobban aggódott miatta. „Napok óta nincs jól” – írta Grayson 1914. augusztus 25-én az egyik barátjának, Edith Bolling Galt-nak. „Tegnap rábeszéltem, hogy délelőtt maradjon az ágyban. Amikor elmentem hozzá, az arcán patakozottak a könnyek. Szívszorító jelenet volt, ennél szomorúbbat el sem lehet képzelni. Egy nagy ember, akinek kitépték a szívét.”

Még augusztus volt, amikor Wilsonnak sikerült kimozdulnia, és elment a cornishi New Hampshire-ben található vidéki házba. A nagyméretű, György-korabeli rezidencia a Connecticut folyóra nézett, és a férfi két nyárra bérelte ki. Csatlakozott hozzá barátja, Edward House ezredes is, akit megdöbbsentett az elnök mély bánata. Egyszer, amikor Ellenről beszéltek, az elnök patakozó könnyei közepette azt mondta House-nak, hogy úgy érzi, „olyan, mint egy gép, ami tönkrement, és már nincs benne semmi értékes”. Az elnök „rettegett az előtte álló két és fél évtől” – írta a naplójába House. „Nem tudta, hogyan vészeltetné át.”

Mindenhol krízishelyzetekkel kellett megbirkóznia. Az Egyesült Államok még mindig recessziótól szenvedett, immár második éve. A visszaesés leginkább a déli államokat érintette.

Fő terméküket, a gyapotot leginkább külföldi hajók szállították, de a háború miatt hiány keletkezett belőlük: a tulajdonosaik nem engedték kifutni őket a kikötőből, ugyanis tenger-alattjáró-támadásoktól tartottak. A hadviselő felek eközben saját kereskedelmi hajóikat a hadsereg szolgálatába állították. Több millió bálányi gyapot állt halomban a déli rakpartokon. Gondok voltak a munkaerővel is. Coloradóban a *United Mine Workers of America* nevű bányászszakszervezet sztrájkolt. Áprilisban bevetették a Nemzeti Gárdát, hogy véget vessenek az ilyesfajta eseményeknek, és ez végül a ludlowi mészárláshoz vezetett. A coloradói városban kéttucatnyi férfit, nőt és gyermeket öltek meg. Eközben a határtól délre, Mexikóban továbbra is nyugtalanság uralkodott, és tombolt az erőszak.

Mindezek ellenére Wilson attól félt a legjobban, hogy az Egyesült Államok valamilyen módon belesodródik az Európában dúló háborúba. Keserű meglepetés volt a háború kitörése, ugyanis úgy tűnt, mintha az egész a semmiből jött volna. A csodálatos 1914-es nyár kezdetén, melyhez hasonlót még nem sokszor látott Európa, semmi jele sem volt háborúnak, és látszólag senki sem vágyott rá. Június 27-én, egy nappal azelőtt, hogy Európa elkezdett volna sodródni a káosz felé, az amerikai újságolvasók meglehetősen langyos hírekkel találkozhattak. A *New York Times* címlapja a Columbia Egyetem győzelméről tudósított: tizenkilenc évnyi hiábavaló küzdelem után végre megnyerték az egyetemek közötti evezősversenyt. A Grape-Nuts hirdetése ugyan foglalkozott a hadviseléssel, de az iskolások szemszögéből közelítette meg azt – a zabpelyhüket magasztalták, hiszen ha a gyerekek ezt eszik, nem páholják el őket a társaik: „Nem is gondolnánk, mennyire meghatározza az étel, hogy ki lesz izmos és acélidegzetű.” A *Times* társasági rovata több tucatnyi New York-i előkelőséget megnevezett, köztük a Guggenheim és a Wanamaker család tagjait, akik aznap Európába hajóznak a *Minneapolis*, a *Caledonia*, a *Zeeland*, valamint a két német tulajdonban álló hajó, a *Prinz Friedrich Wilhelm*, és a hatalmas *Imperator* fedélzetén – utóbbi 24 lábbal hosszabb volt, mint a *Titanic*.

Európában királyok és magas rangú tisztviselők indultak el a vidéki házaikba. Vilmos császár hamarosan felszállt *Hohenzollern* nevű jachtjára, hogy a norvég fjordok között hajókézzen. Franciaország elnöke, Raymond Poincaré és külügyminisztere hajóval hivatalos látogatásra indult, hogy felkeresse II. Miklós orosz cárt, aki már beköltözött a nyári palotájába. A negyvenéves Winston Churchill, aki az admirális első lordjaként Anglia első számú tengerészeti vezetőjének számított, az Északi-tenger partjára utazott, és a Londontól 100 mérfölddel északra, Cromerben található nyaralójukban csatlakozott feleségéhez, Clementine-hez, valamint a gyermekeihez.

Angliában nem a háború eshetősége tartotta izgalomban a közvéleményt, hanem Sir Ernest Shackleton déli-sarki expedíciója. A vitorlás hajó a tervek szerint augusztus 8-án indult volna Plymouthból, az ország legdélebbi tengerparti részéről. Párizsban Henriette Caillaux pere volt a nagy szenzáció. Az egykori miniszterelnök, Joseph Caillaux feleségét azért tartóztatták le, mert meggyilkolta a *Le Figaro* szerkesztőjét, miután a párizsi lap nyilvánosságra hozta egy bizalmas hangvétellű levelét, amit a miniszterelnök még akkor írt neki, amikor a házasságkötésük előtt egymással léptek félre. A feldühödött Mrs. Caillaux vett egy pisztolyt, aminek még a fegyverüzletben begyakorolta a használatát, majd elment a szerkesztő irodájába, ahol hat lövést adott le. Vallomásaiban önkéntelenül is olyasmit mondott, ami hamarosan Európára is érvényes lett: „Szörnyűek ezek a pisztolyok. Maguktól elsülnek.” Felmentették, miután sikerült meggyőzni a bíróságot arról, hogy a gyilkosságot csupán hirtelen felindulásból követte el.

Távol a háború zajától széles körben elfogadottá vált az a naiv elképzelés, hogy az Európát a korábbi századokban megrázó háborúk a múlt kódéba vesztek. Úgy hitték, a nemzetgazdaságok olyan szorosan kapcsolódnak egymáshoz, hogy ha háború törne ki, az hamar véget érne. Áramlott a tőke a határokon át. A világ hatodik legnagyobb gazdasága Belgium volt: nem a gyártóüzemei miatt, hanem a bankjain átáramló pénzmennyiségnek köszönhetően. A fejlett kommunikáció –

telefon, távíró, sürgöny, legtöbbször már vezetékek nélkül – még jobban összekötötte a nemzeteket, akárcsak az egyre nagyobb és gyorsabbá váló gőzhajók és a bővülő vasúti hálózat. Fellendült a turizmus is, és az utazás többé már nemcsak a gazdagok kiváltsága volt, hanem a középosztályba tartozóké is. Nőtt a lakosság létszáma, bővültek a piacok. Az Egyesült Államokban – a recesszió ellenére – a Ford Motor Company bejelentette, hogy szeretné duplájára bővíteni a gyártóüzemét.

Azonban a régi feszültség és ellenségeskedés továbbra is megmaradt. V. György angol király gyűlölte unkatestvérét, II. Vilmost, aki Németország ura volt. Vilmos ugyanakkor annyira irigyelte az angolok gyarmatbirodalmát és tengeri fölényét, hogy 1900-ban mozgalmat indított. Nagy hadihajókat akartak építeni, olyan sokat, hogy képesek legyenek legyőzni a brit haditengerészetet. Válaszul Anglia is nekilátott, hogy modernizálja magát ezen a területen. Teljesen újfajta hadihajót alakított ki, a *Dreadnoughtot*, amely tengeren eddig sosem látott méretű és erejű ágyúkkal rendelkezett. Felduzzasztották a hadseregek létszámát is. Franciaország és Németország is bevezette a hadkötelezettséget, hogy lépést tartsanak egymással. Egyre jobban terjedt a nacionalizmus. Az Osztrák–Magyar Monarchia és Szerbia csendben, kölcsönösen gyűlölködött. A szerbek pánszláv ambíciókat dédelgettek, amely veszélyeztette az Osztrák–Magyar Monarchia területi és etnikai sokszínűségét. Ezek közé tartoztak az olyan nyugtalan országok, mint Hercegovina, Bosznia és Horvátország. Ahogy egy történész megfogalmazta: „Európának túl sok határa volt, túlságosan kiterjedt történelme – amire igen jól emlékezett mindenki – és túl sok katonája ahhoz, hogy biztonságban érezze magát.”

Az államok pedig titokban elkezdték tervezgetni, hogyan is használhatnák ezeket a katonákat, ha a szükség úgy hozná. A Brit Birodalmi Védelmi Bizottság már 1912-ben eltervezte, hogy ha háború tör ki köztük és Németország között, akkor első dolguk lesz elvágni a németek óceán alatti távírókábeleit. Eközben Németországban a tábornokok Alfred von Schlieffen tábornagy tervét finomították, melynek középpontjában egy

nagyszabású manőver állt: a német seregek áthaladnának a semleges Belgium területén, és Franciaországba benyomulva körbefognák a határon elhelyezett védőcsapatokat. Az, hogy Anglia esetleg tiltakozik ez ellen – sőt, mint Belgium semlegeségének egyik biztosítója, köteles is lesz majd beavatkozni –, látszólag senkit sem aggasztott túlságosan. Schlieffen úgy kalkulált, hogy negyvenkét nap alatt véget ér a háború, utána pedig a német csapatok megfordulnak, és Oroszország ellen vonulnak. Csak azt hagyta ki a számításból, hogy mi van akkor, ha a kijelölt idő alatt a német csapatok nem aratnak győzelmet, és Anglia ténylegesen hadba száll.

Geopolitikai szemszögből nézve bozóttúzként tört ki a háború. Június végén Ferenc Ferdinánd főherceg, az osztrák–magyar hadsereg főfelügyelője Boszniába utazott, amit 1908-ban annektált a monarchia. Miközben gépkocsijával áthaladt Szarejevón, agyonlőtte egy merénylő, akit a Szerbia és Bosznia egyesítésére felelősödött csoport, a Fekete Kéz bérelt fel. Július 28-án Ausztria megdöbbsentette a világot: hadat üzent Szerbiának.

„Ez elképesztő! Elképesztő!” – mondta Wilson, miközben a lányával, Nell-lel, és annak férjével, William McAdoo pénzügyminiszterrel vacsorázott. Wilson ugyanakkor a férfi csak csekély figyelmet tudott szentelni az egész ügynek. Ekkor már halálos beteg volt a felesége, ami a férfi szívét-lelkét emésztette. „Erről az egésztől egy szót se szólj az édesanyádnak” – figyelmeztette a lányát.

Az Osztrák–Magyar Monarchia és Szerbia közötti vita itt véget is érhetett volna – egy kisebbfajta háború egy bomlasztó balkáni ország ellen. De a bozóttúzból egy héten belül tűzvész támadt, előtörtek a félelmek, kiújult a gyűlölet, szövetségek és megállapodások kötöttek, megvalósultak a jóval korábban kidolgozott tervek. Augusztus 4-én, kedden, a német hadsereg a Schlieffen-tervet követve behatolt Belgium területére, hatalmas, erődök ellen is bevethető ágyúkat vonszolva maguk után, melyek kétezer fontnyi lövedékeket tudtak kilőni. Anglia Oroszországgal és Franciaországgal együtt lépett had-

ba, ők alkották az antantot, míg velük szemben állt egymással karöltve Németország és az Osztrák–Magyar Monarchia – a központi hatalmak. Ugyanazon a napon Wilson elnök kiáltványban jelentette be Amerika semlegességét, és megtiltotta a német, angol és a többi szembenálló fél hadihajóinak, hogy behajózzanak az Egyesült Államok kikötőibe. Később, egy héttel a felesége halála után, személyes gyászával küszködve próbált szembenézni a világ még nagyobb traumájával. Wilson e szavakkal fordult a nemzethez: „Sem gondolatainkban, sem tetteinkben nem lehetünk részrehajlóak, gátat kell szabnunk az érzelmeinknek, akárcsak az ügyleteinknek, melyek esetleg olyan hatást érhetnek el, hogy az egyik harcoló felet a másik elé helyezzük.”

Az elnök az amerikai közvélemény teljes támogatását élvezte. Sydney Brooks angol újságíró a *North American Review*-ban úgy vélte, hogy Amerika most is ugyanúgy az elszigetelődési politika híve kell, hogy legyen, mint korábban. „És miért is ne lenne?” – kérdezte. „Az Egyesült Államok távol van, meghódíthatatlan és hatalmas. Nincsenek ellenséges, sőt még hozzá fogható erejű szomszédai sem. Szinte zavartalan nyugalomban él, a zsúfolt Óvilág figyelmét elterelő versengéstől, ellenségeskedéstől, szüntelen feszültségektől mentesen.”

A semlegesség elméletben ugyan egyszerűnek tűnt, de a gyakorlatban meglehetősen törekenynek bizonyult. Ahogy egyre jobban elharapózott a tűz, egyéb szövetségek is kötöttek. Törökország csatlakozott a központi hatalmakhoz, Japán pedig az antanthoz. Hamarosan a világ távoli pontjain is tombolt a harc, földön, levegőben, tengeren és még annak mélyén is, ugyanis a német tengeralattjárók egészen Anglia nyugati partszakaszáig eljutottak. Egy balkáni gyilkosság miatt kialakult, elszigetelt viszály világméretű tűzvésszé vált.

A fő hadszíntér ugyanakkor Európa volt, Németország pedig nem hagyott kétséget afelől, hogy ez a háború más lesz, mint a többi, és senkit sem fognak kímélni. Miközben Wilson a feleségét gyászolta, a német csapatok csendes belga városokba és falvakba törtek be, polgári foglyokat ejtettek, majd kivé-

gezték őket, hogy megfélemlítsék az ellenállni szándékozókat. Dinant városában a katonák 612 emberrel végeztek, köztük nőkkel és gyerekekkel. Az amerikai sajtó az ilyen atrocitásokat „megfélemlítő” akciókként emlegette, akkoriban ezt a szót használták arra, amit az eljövendő generációk majd terrorizmusnak neveznek. Augusztus 25-én a német csapatok megtámadták a „Belgium Oxfordjaként” ismert egyetemi várost, Leuvent, ahol egy fontos könyvtár kapott helyet. A háromnapos ágyútűzben 209 civil személy vesztette életét, 1100 épületet lőttek rommá, és megsemmisült a könyvtár is, elveszítve ezzel 230 000 könyvet, valamint felbecsülhetetlen értékű kéziratokat, műkincseket. A támadást mindenhol úgy értékelték, hogy nemcsak Belgiumot, hanem az egész világot gyalázták meg. Wilson, aki a Princetoni Egyetem egykori elnöke volt, barátja, House ezredes szerint „mélyen átérezte Leuven pusztulását”, és attól félt, hogy „a háború három-négyszáz évvel visszaveti a világot”.

Mindkét oldal biztos volt abban, hogy hónapok alatt győzelmet fog aratni, de 1914 végére hátborzongató patthelyzet alakult ki, több tízezernyi áldozattal járó csaták közepette, melyek során semelyik félnek sem sikerült előretörnie. Azon az őszön és télen vívták az első nagy, nevesített ütközeteket: a háttár menti csatákat, a monsi, a marne-i és az első ypres-i csatát. November végére, négy hónapnyi harcot követően, a francia hadsereg vesztesége 306 000 fő volt – nagyjából annyi, mint Washington D.C. lakossága 1910-ben. A németek 241 000 embert veszítettek. Az év végére az Északi-tengertől egészen Svájcig közel ötszáz mérföld hosszan futottak egymással párhuzamosan a lövészárkok, melyeket helyenként alig 25 yardnyi senki földje szakított csak meg.

A depressziótól szenvedő Wilsont mindez nagyon felzaklatta. „Ahogy telnek a napok, szinte már elviselhetetlennek érzem ennek az egésznek a súlyát” – írta House ezredesnek. Hasonló érzésekről számolt be angliai nagykövetének, Walter Hines Page-nek írt levelében is: „Nagyon elevenen él bennem ez az egész, szinte már fáj, majdnem azóta, hogy elkezdődött

a küzdelem” – írta. „Azt hiszem, az agyam és a képzeletem tárolja ezt a képet, és minden lehetséges szemszögből átérzi a jelentőségét. Erőt kell vennem magamon, hogy ne időzzek el rajta, elkerülve a bénultságot, ami akkor lesz úrrá az emberen, ha rettenetesen aggódik, és olyasmikkel foglalkozik, amik egyelőre túl hatalmasak ahhoz, hogy felfogja őket, vagy bármiféle segítséggel úrrá legyen rajtuk.”

Ugyanakkor volt legalább egy olyan pillant, amikor úgy tűnt, mintha enyhülne a gyásza. 1914 novemberében Manhattanbe utazott, hogy meglátogassa House ezredest. Aznap este kilenc óra tájban a két férfi sétára indult House otthonából. Nem viseltek álruhát, de nem is verték nagydobra, hogy az Egyesült Államok elnöke épp Manhattan utcáin sétál. Elmentek az Ötvenharmadik utcán a Hetedikig, majd a Broadwayig, és valahogy sikerült elkerülniük, hogy magukra vonják a járóelők figyelmét. Megálltak, hogy meghallgassanak néhány utcai szónokot, de itt felismerték Wilsont, és elkezdtek köréjük gyűlni az emberek. Wilson és az ezredes továbbment, nyomukban pedig ott vonult a New York-iak tengere. A két férfi belépett a Waldorf Astoria előcsarnokába, beszállt a liftbe, és a meglett kezelőt kérték, hogy vigye őket az egyik felsőbb emeletre. Ott kiszálltak, átsétáltak a hotel tulsó végébe, ahol újabb sornyi liftet találtak. Visszamentek az előcsarnokba, ahonnan egy oldalajtón át távoztak.

Az Ötödik sugárúton való rövid sétát követően felszálltak egy buszra, és kimentek a külvárosba, House házához. Bármilyen vérpezsdítő is volt a menekülés, mit sem segített Wilson rossz közérzetén. Visszafelé menet Wilson bevallotta House-nak, hogy séta közben ráeszmélt, azt kívánja, bárcsak végezne vele valaki.

Wilson még ebben a sötétségben is Amerikát látta a világ utolsó, nagy reménységének. „Békében vagyunk a világgal” – jelentette ki 1914 decemberében, éves kongresszusi beszédében. Januárban House ezredest nem hivatalos küldetéssel Európába küldte, hogy próbálja kideríteni, milyen feltételekkel kezdene béketárgyalásokat az antant a központi hatalmakkal.

House jegyet foglalt az akkor szolgálatban álló legnagyobb, leggyorsabb utasszállító hajóra, a *Lusitaniára*, és álnéven utazott. Írországhoz közeledvén Daniel Dow, a hajó akkori kapitánya a háborús tradíciókat követve, *ruse de guerre*-ként³ amerikai lobogót vont fel, hogy megvédje a hajót a német tengeralattjárók támadásától. House-t ez meglepte, és a fedélzeten is nagy feltűnést keltett, de mint álcázás, meglehetősen kétes értékű volt: Amerika nem üzemeltetett ilyen méretű óceánjárót, amelynek ennyire jellegzetes, négykéményes sziluettje lett volna.

Az incidens megmutatta, hogy milyen veszélyek fenyegetik az amerikai semlegességet. Az európai ütközetek nem voltak annyira aggasztóak, mivel az Egyesült Államok olyan távol volt, hogy biztonságban érezhette magát az óceán által kialakított várárka miatt. Németország új keletű, agresszív tengeralattjáró-háborúja jelentette a legnagyobb veszélyt.

A HÁBORÚ KEZDETEKOR sem Németország, sem pedig Anglia nem értette meg, hogy milyen hatása lehet a tengeralattjáróknak, vagy azt, hogy Churchill szavaival élve ebből „különös hadviselés” születhet, „amit ember mindeztidáig még nem tapasztalt meg”.

Úgy tűnt, csak néhány, előrelátó elme fogja fel, hogy a tengeralattjárók tervezése átalakítja a tengeri stratégiát. Egyikük Sir Arthur Conan Doyle volt, aki a háború előtt másfél évvel írt egy novellát (ami 1914 júliusáig nem jelent meg), melyben elképzelte Anglia és egy képzeletbeli ország, Norland konfliktusát, amely „Európa egyik legkisebb hatalma”. A „Danger!” című történetben először úgy tűnik, hogy Norlanddal szemben hatalmas túlerő áll, de a kis országnak van egy titkos fegyvere: egy nyolctagú tengeralattjáró-flotta. Ezt felvonultatják Anglia partjainál, hogy megtámadják az oda tartó teherhajókat és utasszállítókat. Amikor Doyle kigondolta a cselekményt, már

³ Háborús csel.

léteztek tengeralattjárók, de az angol és német tengerészparancsnokok úgy gondolták, hogy csekély értékük van. Ugyanakkor Norland tengeralattjárói az éhhalál szélére sodorják Angliát. Egy ponton a tengeralattjáró-flotta parancsnoka, John Sirius kapitány figyelmeztetés nélkül elsüllyeszti egy torpedóval a White Star utasszállítóját, az *Olympicot*, Anglia pedig végül megadja magát. Az olvasókat különösen az utolsó támadás rázta meg, ugyanis az *Olympic* létező hajó volt. A *Titanic* volt az ikertestvére, amely még azelőtt elpusztult, hogy Doyle megírta volna a történetét.

Szórakoztató és ijesztő volt ez a novella, mely meg akarta kondítani a vészharangot Anglia haditengerészeti felkészültsége miatt. Azonban a legtöbben úgy gondolták, túlságosan is elszakad a valóságtól, és nem hihető, hiszen Sirius kapitány alapvető tengerésztörvényeket sezegette meg. A zsákmányjogi, vagy más néven portyázószabályokat még a 19. században fogadták el, hogy kordában tartsák a polgári hajók elleni harci cselekményeket. Ezeket minden tengeri hatalom betartotta, értelmükben a hadihajók megállíthatják és átkutathatják a kereskedelmi hajókat, de gondoskodniuk kellett a legénység biztonságáról, a hajót pedig egy közeli kikötőbe kell vinniük, ahol majd a „zsákmánybíróság” eldönti a sorsát. Valamint a szabályok szerint az utasszállító hajókat tilos volt megtámadni.

A történetben Doyle narrátora csupán illúziónak tartja Anglia azon meggyőződését, miszerint egyik nemzet sem alacsonyodna le ilyen szintre. „Józanul gondolkodva rá kellene jönniük, hogy az ellenség a neki leginkább megfelelő játékszabályokat fogja alkalmazni – nem fogják megkérdézni, hogy mit tehetnek meg, hanem először megteszik, és majd később beszélnek róla” – mondja Sirius kapitány. Doyle jövődőlését senki sem vette komolyan, túl fantasztikusnak tartották.

Ám az angol Jacky Fisher admirálist, akinek a brit haditengerészet megreformálása és modernizálása fűződik a nevéhez – az ő agyában született meg az első *Dreadnought* csatahajó gondolata –, aggodalommal töltötte el, hogy a tengeralattjárók milyen módon alakítják majd át a tengeri hadviselést. A háború

kitörése előtt hét hónappal Fisher egy memorandumban előre jelezte, hogy Németország fegyvertelen kereskedelmi hajókat süllyeszt majd el tengeralattjáróival, és meg sem próbálja megmenteni azok legénységét. „A tengeralattjárók erősségeit és korlátait figyelembe véve ez elkerülhetetlen” – érvelt. A tengeralattjárókon nincs elég hely, hogy a fedélzetre vigyék a kereskedelmi hajók legénységét, és nincs elég saját emberük, akiket a zsákmányolt hajó fedélzetére küldhetnének, hogy azt egy kötőbe vigyék.

Fischer szerint ráadásul a háború logikája alapján ilyen stratégia alkalmazásakor mindent a lehető legjobban ki kell aknázni. „A háború lényege az erőszak, és bármiféle önmérséklet ostobaság” – írta.

Churchill elvetette Fisher vízióját. „A tengerek évszázados törvényeinek és gyakorlatának meggyalázása lenne, ha tengeralattjárók figyelmeztetés nélkül fegyvertelen kereskedelmi hajókat támadnának meg” – írta.

Azonban még ő is elismerte, hogy ha az efféle harcmodort *haditengerészeti* célpontokkal szemben vetik be, az „tisztesseges háború”, de eleinte sem ő, sem pedig német vezetők nem hittek abban, hogy a tengeralattjárók fontos szerepet töltenének be az óceáni ütközetekben. Mindkét oldal stratégiája a flottákra koncentrált, a brit „nagy flottára” és a német „nyílt tengeri flottára”, mind a ketten egy mindent eldöntő, a trafalgarihoz hasonló tengeri párbajra számítottak, ahol bevetik nagy csatahajóikat, de egyikük sem volt hajlandó elsőként, közvetlenül szembeszállni a másikkal. Angliának nagyobb volt a tűzereje – huszonhét *Dreadnought*-osztályú csatahajójuk volt, míg a németeknek csak tizenhat –, de Churchill elismerte, hogy véletlen események miatt könnyen elveszíthetik az előnyüket, „ha valami szörnyű újdonság jelenik meg, vagy rettenetes baklövésre kerül sor”. Az admirális a Scapa Flow öbölben állomásoztatta a flottát, hogy az még nagyobb biztonságban legyen, ugyanis a Skóciától északra lévő Orkney-szigetek itt egyfajta erődítményt alkottak. Churchill arra számított, hogy Németország teszi majd meg az első lépést, korán, és teljes

erővel fognak támadni, hiszen a német flotta sosem lesz olyan erős, mint a háború kezdetén.

Másrészt viszont a német stratégiák felismerték Nagy-Britannia fölényét, és tervük szerint a német hajók csak korlátozottan támadták volna meg az angol flottát, hogy fokozatosan emésszék fel az erejét. Reinhard Scheer német admirális ezt „gerilla hadviselésnek” nevezte, kölcsönvéve a spanyol kifejezést, amit a 19. század eleje óta használnak a kis létszámú seregekkel folytatott hadviselésre. Scheer úgy gondolta, hogy amikor pedig már sikerült meggyengíteniük az angolok flottáját, akkor a német flotta majd „kedvező” lehetőséget keres a végső ütközetre.

„Így hát vártunk, és nem történt semmi. Akkor rögtön nem került sor semmilyen jelentős eseményre. Nem volt csata” – írta Churchill.

A háború kezdetén egyik fél stratégiai tervezésében sem nagyon játszottak szerepet a tengeralattjárók. „Akkoriban szerintem még senki sem gondolta, hogy bármiféle kárt tudna okozni egy tengeralattjáró” – írt egy fiatal brit tengerész, Hereward Hook. Hamarosan megbizonyosodott ennek ellenkezőjéről, ugyanis történt valami, ami látványosan bebizonyította, milyen pusztító erejűek a tengeralattjárók, és felfedte a brit hadihajók egyik hatalmas tervezési hiányosságát.

1914. szeptember 22-én, kedd hajnalban három hatalmas brit cirkáló, a HMS *Aboukir*, a *Hogue*, valamint a *Cressy* a holland partoknál járőrözött az Északi-tenger „Széles tizennégyesek” néven ismert, nagyobb kiterjedésű területén. Ráérősen, nyolc csomós sebességgel haladtak, mint kiderült, meggondolatlanul. Rengeteg kadét volt rajtuk. Egyikük, a tizenöt éves Hook a *Hogue*-ra volt beosztva. Annyira nyilvánvaló volt, milyen veszélyesek az öreg, lassú hajók, hogy a brit flottán belül az „élőcsaliraj” néven emlegették őket. Hook – akit majd később előléptetnek, és Hook kapitány lesz belőle – épp a hálókahelyén volt, amikor reggel 6:20-kor arra ébredt, hogy „erősen rángatják a függőágyát”. Egy tengerészkadét próbálta felébreszteni a többi kadéttal egyetemben, hogy ri-

assza őket: az egyik nagy cirkálót, az *Aboukirt* megtorpedózták, és süllyed.

Hook a fedélzetre rohant, és látta, amint az *Aboukir* elkezd oldalra dőlni. Néhány perccel később az elborult, és eltűnt. „Ekkor láttam először életükért küzdő embereket” – írta.

A hajója és a *Cressy*, a másik, épségben maradt cirkáló úgy manőverezett, hogy ki tudja menteni a tengerészeket a vízből, így mind a két hajó néhány száz yardnyira megállt, hogy csónakokat engedjen le. Hooknak és a társainak megparancsolták, hogy minden olyasmit dobjanak be a vízbe, ami nem süllyed el. Néhány pillanattal később az ő hajóját, a *Hogue*-ot is eltalálta két torpedó, hat-hét perc elteltével pedig „már szinte nem is lehetett látni” – írta. A *Hogue* egyik korábban leeresztett mentőcsónakjába emelték be a vízből. További túlélőket vettek még fel, majd a mentőcsónak elindult a harmadik cirkáló, a *Cressy* felé, de most már egy másik torpedó szelte a vizet, ami a jobb oldalán találta el a *Cressyt*. A hajó a másik két cirkálóhoz hasonlóan rögtön elkezdett oldalra dőlni, de – velük ellentétben – egyszer csak megállt, és úgy tűnt, hogy mégsem süllyed el. Ekkor azonban egy második torpedó csapódott be, és eltalálta a raktárat, ahol a nehézágyúkhhoz való lőszert tárolták. A *Cressy* felrobbant és elsüllyedt. Ahol alig egy órával korábban még három nagy cirkáló volt, most csak emberek maradtak, néhány kisebb csónak, és roncsok. Egyetlen német tengeralattjáró, az Unterseeboot-9 (rövidebben U-9), Otto Weddigen sorhajóhadnagy vezetésével három hajót süllyesztett el, és 1459 brit tengerész halálát okozta, akik közül a legtöbb tizenéves fiatalember volt.

Természetesen Weddigen és a tengeralattjárója volt a hibás, de a hajók kialakítása – a hosszanti széntárolók – nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy a cirkálók ilyen gyorsan elsüllyedtek, és ezáltal az áldozatok számához is. Amint beszakadtak a tárolók, a hajótest egyik oldala gyorsan megtelt vízzel, így a hajó egyensúlyát veszítette.

A szörnyű eseménynek volt egy fontos, másodlagos következménye is: mivel a két cirkáló megállt segíteni az első táma-

dás túlélőinek, így könnyű célpontokká váltak, az admirális parancsba adta, hogy a nagyméretű brit hadihajóknak tilos segítséget nyújtaniuk a tengeralattjárók áldozatainak.

1914 ŐSZÉN ÉS TELEN a német haditengerészeti stratégia eltolódása miatt Wilson egyre több figyelmet szentelt a német tengeralattjáróknak, hiszen folyamatosan nőtt annak a veszélye, hogy megbénítják őket. Az *Aboukir*-incidens és a brit hajók ellen végrehajtott további sikeres támadások arra készítették a német hadvezetőket, hogy máshogy tekintsenek a tengeralattjárókra. A búvárhajók a vártnál keményebbnek és halálosabbnak bizonyultak, és jól megfelelték a német gerilla-hadviselés követelményeinek, amellyel a brit Nagy Flotta erejét akarták felmorzsolni. De a tengeralattjárókat, teljesítményük alapján, másra is lehetett használni. Az év végére Németország a haditengerészet egyre fontosabb feladatává tette, hogy tartóztassa fel a kereskedelmi hajókat, így vágva el az antant seregeinek lőszer- és élelmiszer-utánpótlását. Eredetileg ez a haditengerészet nagy, kisegítő cirkálóinak – vagyis az óceánjárókból kialakított hadihajóinak – volt a feladata, de azokat az erős angol flotta nagyrészt kiszorította a tengerekről. A tengeralattjárók, jellegükből adódóan, hatékony eszközként szolgáltak a hadjárat folytatásához.

Ugyanakkor megnőtt a veszélye annak, hogy véletlenül elsüllyed egy amerikai hajó, vagy pedig olyan amerikai állampolgároknak esik bántódásuk, akik az antant valamelyik hajóján utaznak. 1915 elején úgy tűnt, hogy ennek drámaian nő az esélye. Február 4-én Németország kiáltványban jelentette be, hogy a Brit-szigetek körüli felségvizeket „háborús övezetté” nyilvánítja, és az összes ellenséges hajót figyelmeztetés nélkül megtámadja. Nagy-Britannia szempontjából ez nagyon súlyos fenyegetés volt, hiszen szigetországgént élelmiszerszükséglete kétharmadát importálta, és rendkívüli módon függött a tengeri kereskedelemtől. A semleges hajók is veszélyben vannak, figyelmeztetett Németország, ugyanis Anglia előszeretettel hú-

zat fel hamis zászlót. Így hát a tengeralattjárók parancsnokai nem hagyatkozhatnak a hajók felségjelzésére, hogy eldöntsék, valójában melyikük semleges. A németek a korábbi angol blokáddal indokolták az új hadjáratot, mely során a brit haditengerészet igyekezett feltartóztatni az összes Németországba irányuló szállítmányt (és bár az angoloknak kétszer annyi tengeralattjárójuk volt, mint a németeknek, csak parti védelemre használták őket, a kereskedelmi hajókat nem állították meg). A német tisztviselők panaszkodtak, hogy Nagy-Britannia meg se próbált különbséget tenni a békés és a hadi szállítmányok között, valamint azzal vádolták Angliát, hogy az igazi céljuk a civilek kiéheztetése volt, és így „pusztulásra kárhoztatták Németország teljes lakosságát”.

Azt viszont Németország sosem ismerte el, hogy Nagy-Britannia csak elkobozta a rakományt, miközben az U-boatok elsüllyesztették a hajókat, és megölték az embereket. A német parancsnokoknak ez látszólag nem szúrta szemet. „Pusztán az emberségesség szempontjából nézve tényleg számít, hogy az a több ezernyi ember, aki megfulladt, tengerészuniformist viselt, vagy épp olyan kereskedelmi hajóhoz tartozott, amely ételt és lőszert hozott az ellenségnek, így hosszabbítva meg a háborút, és növelve a háború alatt szenvedő nők és gyerekek számát?” – írta a német Scheer admirális.

A német kiáltvány feldühítette Wilson elnököt; 1915. február 15-én küldött hivatalos választáviratában azon kétkedésének adott hangot, hogy Németország egyáltalán fontolóra veszi-e a tengeralattjárók bevetését a semleges kereskedelmi hajók ellen, és figyelmeztetett, hogy „szigorúan felelősségre” vonja az országot minden olyan esetért, amikor amerikai hajók süllyednek el, amerikai állampolgárok sérülnek meg vagy veszítik életüket. Ezenkívül még kijelentette, hogy Amerika „minden szükséges lépést megtesz, hogy megvédje az amerikaiak életét és tulajdonukat, és hogy biztosítsa az állampolgároknak, hogy a nyílt vizekben is teljes mértékben élvezhessék elismert jogaikat”.

A német vezetőket meglepte a kemény hangnem. Kívülről Németország egy ádáz monolitnak tűnt, amit a kereskedel-

mi hajók ellen viselt háborúja tartott egyben, de valójában az új tengeralattjáró-hadjárat megosztotta Németország legmagasabb rangú katonai és polgári vezetőit is. A legbuzgóbb támogatók a tengerészet főtisztjei voltak, míg ellenzői közé tartozott az európai német seregek parancsnoka, Erich von Falkenhayn tábornok és az ország első számú politikai vezetője, Theobald von Bethmann-Hollweg kancellár is. Azonban korántsem az erkölcsi aggályaik vezették őket. Mind a ketten attól féltek, hogy a tengeralattjáró-háború csak katasztrófához vezet, mert arra kényszeríti Amerikát, hogy semlegességét feladva Nagy-Britannia mellé álljon.

Wilson tiltakozása nem igazán gyakorolt hatást a német tengeralattjáró-fanatikusokra. Azzal érveltek, hogy Németországnak még intenzívebb hadjáratot kell folytatnia, és meg kell semmisítenie az összes hajót a háborús övezetben. Azt ígérték, hogy térdre kényszerítik Nagy-Britanniát még azelőtt, hogy Amerika mozgósíthatná a hadseregét, és a harctérre szállíthatná azt.

Mindkét tábor II. Vilmos császár jóváhagyását szerette volna elnyerni, hiszen az ország első számú katonai vezetőjeként ő mondta ki a döntő szót. Felhatalmazta az U-boatok parancsnokait, hogy a zászlóktól, jelölésektől függetlenül bármelyik hajót elsüllyesszék, ha okuk van feltételezni, hogy angol vagy francia. Ami pedig még ennél is nagyobb jelentőséggel bírt: engedélyezte a kapitányoknak, hogy mindezt figyelmeztetés nélkül tegyék, amikor már lemerültek.

Mindebből az volt a legmeghatározóbb, hogy az adott tengeralattjáró parancsnokának saját belátására bízta, melyik hajót süllyeszti el, és melyiket hagyja futni. Így hát egy magányos kapitány – általában egy húszas-harmincas éveiben járó fiatalember, aki ambiciózus, és csak az vezeti, hogy növelje az elsüllyesztett tonnák számát, távol a bázisától, megfosztva annak lehetőségétől, hogy rádiótávíróval felvegye a kapcsolatot a feletteseivel, és csupán a periszkóp által közvetített kisméretű, távoli képre hagyatkozhat – most olyan hatalommal bírt, hogy egyetlen hibája megváltoztathatta a háború kimenetelét.

„Sajnálatos módon egyetlen tengeralattjáró-parancsnok viselkedésétől függ, hogy Amerika hadat üzen-e vagy sem” – fogalmazta meg később Bethmann kancellár.

Senkinek sem voltak illúziói. Előfordulnak majd hibák. Vilmos császár egyik parancsában el is ismerte ezt a kockázatot: „Ha a nagy gondosság ellenére mégis hiba történik, a parancsnok nem vonható felelősségre.”

WILSON BÁNATA és magánya az új évben sem szűnt meg, de 1915 márciusában egy véletlen találkozás eredményeképpen szétnyílt a szürke függöny.

Helen Woodrow Bones, az elnök unokatestvére a Fehér Házban élt, mint afféle megbízott First Lady. Gyakran járt sétálni jó barátnőjével, a negyvenhárom éves Edith Bolling Galttal, aki történetesen barátságban volt Wilson orvosával, dr. Graysonnal is. Edith Galt öt láb, kilenc inch magas, telt és formás volt, szerette a szép ruhákat, például azokat, amelyeket Charles Frederick Worth párizsi divatháza tervezett. Feltűnő nő volt, mások elmondása alapján ragyogó arcához és fellépéshez ibolyakék szem társult. Dr. Grayson egyik nap Wilsonnal utazott egy limuzinban, amikor észrevette Galtot, és felé bólintott, mire az elnök felkiáltott: „Ki az a gyönyörű hölgy?”

Edith volt a hetedik tizenegy gyermekes családjában, és állítása szerint gyökerei egészen Pocahontasig és John Rolfe kapitányig visszavezethetőek. Egy kis virginiai városban, Wytheville-ben nőtt fel, ahol a polgárháború után még mindig nem nyugodtak meg a kedélyek. Kamaszkorában időnként elutazott Washington D.C.-be, hogy meglátogassa a nővérét, aki a legjobb washingtoni ékszerüzletet tulajdonló családba házasodott bele. A Galt & Bro. Jewelers nem volt messze a Fehér Háztól, és a polgárháború kitörésekor itt javították Abraham Lincoln zsebóráját. Egyik látogatása során a huszonéves Edith találkozott Norman Galttal, a sógora egyik unokatestvérével, aki a család többi tagjával együtt az üzletet vezette, 1896-ban pedig összeházasodtak.

Idővel Norman kivásárolta a rokonait, hogy ő legyen a kizárólagos tulajdonos. 1903-ban Edith szült egy fiút, de a csecsemő néhány napon belül meghalt. Öt évvel később Norman is elhunyt, jelentős adósságot hagyva maga után, ami az üzlet megvásárlásából származott. Nehéz időszak volt ez, írta Edith. „Nem volt tapasztalatom az üzleti ügyekben, azt se tudtam, mi a különbség az eszközök és a források között.” Az egyik tapasztalt alkalmazottra bízta a bolt vezetését, akinek segítségével felvirágzott az üzlet, így Edithnek már nem kellett foglalkoznia az üzletvezetés napi feladataival, de a tulajdonjogot megtarthatta. Ügyes golfjátékosná vált, és ő volt az első nő Washingtonban, aki jogosítványt szerzett. Edith elektromos autóval járt a városban.

Általában úgy kezdődtek a sétái Helen Bonesszal, hogy kocsival elvitte a nőt a Rock Creek Parkig, séta után pedig szinte mindig visszamentek Edith Dupont Circle-ben álló házába, hogy megteázzanak. Azonban 1915 márciusának egyik délutánján Helen egy fehér házi autóval érkezett Edithhez, ami elvitte őket a parkba. A séta végeztével Helen azt javasolta, hogy ezúttal nála teázzanak, a Fehér Házban.

Edith ellenkezett. A séta során összepiszkolta magát. Sáros volt a cipője, és nem akarta, hogy így lássa az Egyesült Államok elnöke. Attól félt, hogy „csavargónak nézik”, mondta Helennek. Valójában a cipőjét leszámítva igen jól nézett ki. Ahogy később megjegyezte: „elegáns, méretre csináltatott fekete kosztüm volt rajtam, amit Worth készített nekem Párizsban, és egy kötött sapka, ami szerintem tökéletesen kiegészített egy nagyon mutatós összeállítást”.

Helen tovább erősködött. „Egy lélek sincs itt” – mondta Edithnek. „Az unokatestvérem, Woodrow, dr. Graysonnal golfozik, mi pedig rögtön felmegyünk a lifttel, és senkit sem fogsz látni.”

Felliftezték a második emeletre. Amikor kiléptek, a golfruhás elnöke és Graysonba ütköztek, akik végül csatlakoztak a hölgyekhez uzsonnára.

„Ez az a tipikus, sokak által vágyott véletlen találkozás volt, amikor »befordulsz a sarkon, és beteljesül a sorsod«” – írta ké-

sőbb Edith. Ugyanakkor megjegyezte, hogy Wilson golfruhája „nem volt elegáns”.

Nem sokkal ezután Helen vacsorára hívta Edithet a Fehér Házba, a dátumot március 23-ra tűzték ki. Wilson Pierce-Arrow kocsját küldte érte, és dr. Graysonért is. Edith bíbor orchideát viselt, és Wilson jobbján ült. „Elbűvölő férfi, és az egyik legfelszabadultabb, legelragadóbb házigazda, akivel valaha találkoztam” – írta később.

A vacsora után a csoport felment a második emeleti Ovális Irodába, hogy a kandalló mellett fogyasszák el a kávé, és „érdekes beszélgetéseket folytassanak”. Wilson három angol verset olvasott fel, amiből Edith leszűrte, hogy „felolvasóként nincs párja”.

Az elnökre is nagyon nagy hatással volt az este. Lenyűgözték. A nála tizenhat évvel fiatalabb Edith vonzó, ellenállhatatlan nő volt. A Fehér Ház egyik alkalmazottja, Irwin „Ike” Hoover „imponáló özvegynék” nevezte. Aznap este Wilson szinte szárnyalt a jókedvtől.

De nem sokáig lehetett ilyen bizakodó. Öt nappal később, 1915. március 28-án a *Falaba* nevű angol kereskedelmi hajó találkozott egy tengeralattjáróval, amelynek az egyik német ász, Georg-Günther Freiherr von Forstner volt a kapitánya. A hajó kicsi volt, kevesebb mint ötezer tonnát nyomott, árut és utasokat szállított Afrikába. Egy éles szemű őr már akkor észrevette a tengeralattjárót, amikor három mérföldre volt, és riasztotta a *Falaba* parancsnokát, Frederick Daviest, aki erre az ellenkező irányba fordította a hajót, és elrendelte, hogy a maximális sebességgel menjenek, ami valamivel több volt, mint tizenhárom csomó.

Forstner üldözőbe vette őket. Megparancsolta a lövészeinek, hogy adjanak le egy figyelmeztető lövést.

A *Falaba* tovább menekült. Forstner ekkor zászlókkal jelezte: „Álljanak meg, vagy lövök!”

A *Falaba* megállt. A tengeralattjáró közelebb ért, és Forstner egy megafonba beszélve tájékoztatta Davies kapitányt, hogy azt tervezi, elsüllyeszti a hajót. Megparancsolta neki, hogy min-

denki, aki a fedélzeten van – 242 lélek –, hagyja el a hajót. Öt percet kaptak.

Forstner száz yardon belülre manőverezte magát. Épp az utolsó mentőcsónakot engedték le, amikor kilőtt egy torpedót. A *Falaba* nyolc perc alatt elsüllyedt, és 104 ember veszett oda, köztük Davies kapitány is. Egy Leon C. Thrasher nevű utasról is azt feltételezték, hogy elhunyt, bár a holtteste sosem került elő. Thrasher amerikai állampolgár volt.

Az esetet a németek által elkövetett szörnyűségek újabb példájának tartották, és Wilson pont ezektől félt, mivel fennállt annak a lehetősége, hogy felerősítik a hadbalépést követelő hangokat. „Nem tetszik nekem ez az ügy” – mondta a külügyminiszterének, William Jennings Bryannek. „Tele van nyugtalanító eshetőségekkel.”

Wilson első gondolata az volt, hogy azonnal éles hangú vádbeszédbe fog, de miután megtárgyalta az ügyet a kabinettel és a külügyminiszterrel, ezt inkább későbbre halasztotta. A rendíthetetlen pacifista Bryan szerint egy amerikai, aki önszántából utazott át a háborús zónán egy angol hajó fedélzetén, talán nem is érdemli meg, hogy tiltakozzanak miatta. Az ő szemében ez olyan volt, mint egy franciaországi csatamezőn sétáló amerikai állampolgár.

Wilson április 28-án, egy nappal az után, hogy a kabinet ülésezett a *Falaba* ügyéből kifolyólag, a következőt írta Bryannek: „Talán egyáltalán nem is kell hivatalosan állást foglalnunk ebben az ügyben.”

LEON TRASHER, az amerikai állampolgár még mindig nem került elő. Valószínűleg az Ír-tengerben sodródott a holtteste. Ez is egy újabb csepp volt a tengerben, ami egyre viharosabb lett.