

Előszó

2015 nyarán néhány felejthetetlen hetet töltöttünk a családdal Dél-Angliában. Amikor azt mondom, hogy felejthetetlen, akkor nem idilli pancsolgatásra gondolok az Atlanti-óceán vizében, ahhoz túl hideg volt a víz és túl szeles volt az idő. Hanem arra, hogy minden, ami ott történt, amit ott megtapasztaltunk, olyan mélyen beivódott egyen-egyenként mindannyiunk lényébe és a közös családi emlékezetbe, hogy valószínűleg életünk végéig nem fogjuk elfelejteni. Egyszóval: megváltoztatott. A L'Abri Fellowship¹ közösségi házában laktunk öt héten át, egy kis angol falu kétszáz éves kúriájában. Erről is érdemes volna beszámolni, de most nem az ott töltött hetekről, hanem csupán az egyik szabadnapunkról szeretnék mesélni. Minden csütörtökünk

1 *L'Abri* franciául menedéket jelent. Az első *L'Abri* közösséget Francis Schaeffer alapította Svájcban, 1955-ben. Jelenleg kilenc ilyen ház működik világszerte, a második legrégebbi az angliai Greatham faluban jött létre.

szabad volt, és első alkalommal, amikor *csütörtököt mondtunk*, Portsmouthba utaztunk, hogy meglátogassuk a Történelmi Hajógyárat (Historic Dockyard). Ez valóban egy szabadtéri múzeum, ahol olyan egyedi hajók láthatók és járhatók végig a hajófenéktől a felső fedélzetig, mint a HMS Victory, Nelson admirálisnak a híres trafalgari csatában részt vett zászlóshajója, vagy a HMS Warrior. Utóbbi valaha a Brit Királyi Haditengerészet legnagyobb és leggyorsabb, modern vitorlás sorhajója volt, a világ első páncélozott csatahajója.

Mégsem ezek gyakorolták ránk a legnagyobb hatást, hanem egy hajóroncs, a Mary Rose maradványai. Végigjártuk a Mary Rose Múzeumot, majd leültünk a mólón, bámultuk a tengerparti alkonyatot, és újságpapírból rántott halat és sült krumplit – avagy fish and chipset – majszolgattunk. Közben meg egyre erősebbé vált az a meggyőződésem, hogy már csak azért is érdemes elmondani ennek a több mint ötszáz éves hajónak a kalandos történetét, mert valami önmagánál sokkal fontosabbra tud rámutatni. Számomra Isten és ember gyakran bonyolult, vagy egyenesen érthetetlen

viszonyát foglalta össze frappánsan és érzékletesen.

A mélyen tisztelt olvasótól viszont egy kis türelmet kérek. Hamarosan eljutunk a lényeghez. Addig is következzenek egy kis izgalmas, tizenhatodik századi Anglia, feleannyiadik Henrikkel és az ő kedvenc hajójával!

A Mary Rose születése

Egy fiatal király nagy tervei

VIII. Henrik mindössze 17 éves volt, amikor 1509 áprilisában Anglia királyává koronázták. A westminsteri apátságban kezdődő fényűző és hosszan elhúzódó koronázási ünnepség után az újdonsült uralkodó számba vette örökségét. Békés birodalmat hagyott rá az apja, nem jelentéktelen vagyont és öt hadihajót. VII. Henrik, a Tudor-dinasztia alapítója, fiára testálta még a portsmouthi hajóépítő műhelyt, valamint egy kisebb dokkot Woolwichban, Londontól nyugatra.

Az új királynak nagyravágyó tervei voltak. Azt akarta, hogy Anglia, amely a hosszan elhúzódó belháború után már csak másodrangú hatalomnak számított Európában, ismét régi fényében tündököljön. Arra vágyott, hogy egyenrangú félként tárgyalhasson XII. Lajos francia királlyal, I. Miksa német-római császárral, sőt II. Gyula pá-

pával is. De leginkább a francia koronára vágyott.

Franciaországtól a La Manche csatorna – vagy ahogy az angolok szerették nevezni: a Brit-tenger – választotta el, ezért a korona megszerzéséhez mindenekelőtt komoly flottára volt szüksége. Az apjától örökölt öt hadihajó közül azonban alig kettőre, ha számíthatott egy tengeri ütközet esetén, így hamarosan újabb hajók építéséről döntött. Ezek közül elsőként egy ötszáz tonnás, négy árbócos, vitorlás hadihajó készült el.

Egy új hajó építése

Egy vitorlás hadihajó építése a tizenhatodik század elején nagyjából olyan komplex és költséges feladat volt, mint ma egy űrrrepülőgépé.

A hajó testéhez mindenekelőtt hatszáz nagy és egyenes tölgyfára volt szükség. Mivel a tölgy akkoriban már nem volt olyan gyakori látvány a brit szigeteken – igen, az erdőirtás már ötszáz éve is gondot jelentett –, egész Dél-Angliából szállították a nagy és egészséges tölgyeket a portsmouthi dokkba, a király új hajójához.

Egy évvel a koronázási ünnepség után végre elkezdődhetett a négyszintes, négy árbócos karakk megépítése. Korabeli szokás szerint a hajó fenekébe, vagyis legalsó szintjére kerültek az élelmiszer-, tűzifa- és puskaporraktárak, valamint a hajó konyhája. A következő szintre, vagyis az alsó fedélzetre tervezték az ácsműhelyt, a lámpa- és fegyverraktárt, valamint itt tárolják majd a hajózáshoz szükséges tartalék csigákat, köteleket és vitorlákat. Kétszáz matróz is itt fog aludni egyszerű, gyorsan előszedhető és elrakható függőágyakban, amelyeket a gerendákba bevert négyszáz kampóra kell majd minden este felakasztani. Itt fognak enni is, egyszerű, hosszú faasztaloknál. A középső fedélzeten, annak hátsó részében épül a kapitány, a kormányos, a fegyvermester és a tisztek lakrésze. Elöl pedig, akárcsak a matrózoknak egy emelettel lejjebb, lesz majd a hajó katonáinak, vagyis száznyolcvanöt lándzsásának, íjászának és muskétásának lakhelye. A harmadik, legfelső fedélzet már nyitott, itt helyezkednek el harc esetén az íjások és puskácsok, akik a védőpalánk takarásából lőhetnek majd az ellenségre. És ugyaninnen fognak felmászni majd az árbóca erősített kötélhágcsókon a matrózok, vala-

hányszor ki kell feszíteni vagy be kell vonni a vitorlákat.

Valóságos kis úszó város épült Portsmouthban!

Egy jó évvel később, amikor a hajótest elkészült, Londonba vontatták, és a woolwichi dokkban folytatták a felszerelését. A hatalmas fő árbócra, az elő árbócra meg a két hátsó árbócra felkerültek a keresztrudak, a kilenc nagy vitorla, a kötélhágcsók, csigakötelek, csigák és egyéb kiegészítők.

Ezután következett a hajó felfegyverzése. A középső és felső fedélzetre mindkét oldalon csatakigyókat szereltek. Ezek a hosszú, de kis kaliberű kézi ágyúk nemrég jelentek meg a fedélzeteken, és csak a hangjuk volt sokkal erősebb egy becsületes angol hosszújénál.

A királyi flotta dísze

Miután a hajó elkészült, 1513 tavaszán az admirális gyorsasági versenyt szervezett Kent közelében, amelyen részt vett a növekvő flotta tíz hadihajója. A király új hajója fölényesen nyerte meg a versenyt. Kecsessége és gyorsasága még a sokat látott

Edward Howard admirálist is lenyűgözte. „Meggyőződésem, hogy ma ez a legneme-
sebb hajó az egész keresztény világban!” –
írta nem kis lelkesedéssel az új vitorlásról,
amely hamarosan az egész flotta zászlósha-
jója lett.

A király az új hajót a Mary Rose névre
keresztelte. A *Mary* Jézus anyjára, Szűz Má-
riára utalt, a *Rose* pedig a Tudor királyi ház
címerében található rózsára.

A Mary Rose részt vett az első, franciák el-
len vívott háborúban, és sértetlenül tért haza.
Ugyan nem lehetett szemtanúja a francia ko-
rona megszerzésének, az ugyanis továbbra
is a francia király birtokában maradt, de az
ő fedélzetén utazott a királyi udvar, amikor
a király 1520 júniusában hatalmas pompá-
val Calais-ba hajózott, hogy békét kössön a
francia királlyal. A pazar ünnepség ellenére
a béke nem tartott sokáig. A háború hamar
kiújult, és a Mary Rose részt vett a máso-
dik francia háborúban is, ahol már a sokkal
modernebb francia gályákkal kellett szem-
beszállnia. A béke csak öt évvel később szü-
letett meg, de a francia korona ezután sem
lett VIII. Henriké. Miután véget értek a hadi
események, a Mary Rose Portsmouthban
kötött ki, hosszabb pihenőre.

Az újjászülető Mary Rose

A Mary Rose építése utáni években a király nagyobb hajókat is építtetett. Ilyen volt például az ezer tonnás Henri Grâce à Dieu (Henrik, Isten kegyeltje). Mégis gondja volt arra, hogy a Mary Rose ne maradjon le a versenytársaitól, sőt, a lehető legjobb állapotban legyen. 1536-ban elkezdődött a még mindössze huszonöt éves hajó teljes felújítása. A történészek véleménye eltér abban, hogy mit jelentett ez a felújítás. Egyesek szerint csak nagyjavítás volt, mások szerint viszont a tókesúlytól a legfelső vitorlarúdig mindent kicseréltek, sőt van, aki szerint a király egy teljesen új, modernebb hadihajót építtetett, és korábbi kedvenc hajójának csak a nevét őrizte meg.

Tény, hogy az új Mary Rose jóval nagyobb, immár közel nyolcszáz tonna vízkiszorítású lett. Dendrológiai vizsgálatokkal azt is ki lehetett mutatni, hogy a hajó középső és felső részén sok, a többinél későbbi faanyag található, ami szintén egy nagy szabású átépítést tesz valószínűvé.

Az előfedélzet egy többszintes lőtornyot kapott, és a táfedélzetet is megemelték, majd több mint hatvan csatakígyót telepítettek ide. Lejjebb, a közép- és alsó fedélze-

tekre harminckilenc vadonatúj, nagy bronz-ágyút is szereltek. Ezekkel már – kis szerencsével, de főleg jó célzással – komoly pusztítást végezhetek az ellenség hajóiban. Az ágyúk elé egy másik újdonság került: a keményfából készült, gyorsan nyitható és csukható ágyúnyílás. Ez nyitott állapotban az ágyú előregurítását, a pontos célzást és lövést tette lehetővé, zárt állapotban pedig megvédte az ágyút kezelő katonákat az ellenséges nyílveszőktől és a muskétások golyóitól.

A felső fedélzet fölé egy olyan védőhálót is helyeztek, amely átszállási kísérlet esetén megakadályozhatta az ellenséget abban, hogy a hajó fedélzetére jusson.

Az első, és egyben utolsó csata

Három évtizeddel a koronázása után Henrynek már sokkal több saját hajója volt, de sokkal kevesebb szövetségese. Válása Aragóniai Katalintól és a katolikus egyház elleni kirohanásai teljesen elszigetelték az amúgy is szigetországi uralkodót.

A franciák nem tudtak ellenállni a kínálkozó alkalomnak, így júliusban kétszázhuszonöt hajóval, rajtuk harmincezer kato-