

Tisztelt családtagok, megemlékezők!

Dr. Lengyel Árpádra emlékezünk ma. Most már több mint száz éve annak, hogy, 1912 egy tiszta áprilisi éjszakáján a *Titanic* nevű White Star kivándorló gőzös, Liverpoolból New York felé haladva első útján, jéghegynek ütközött és elsüllyedt. A *Titanic* felváltva küldött CQD és SOS morzejelét egy másik kivándorlóhajó, a Cunard társaság New-Yorkból Fiuméba tartó gőzöse, *Carpathia* fogta. A hajó parancsnoka, Arthur Rostron kapitány, bár viszonylag távol tartózkodott a tragédia helyszínétől, habozás nélkül a bajbajutottak segítségére sietett. A *Titanic* 1500 halottat vitt magával a hullámsírba, a *Carpathia* mintegy 700, csónakokban didergő túlélőt vett a fedélzetre, akikről a hajó legénysége, és elsősorban dr. Lengyel Árpád hajóorvos gondoskodott, heroikus munkával.

Az idei koszorúzásnak különös aktualitást ad, hogy ebben a hónapban emlékeztünk meg dr. Lengyel Árpád halálának századik évfordulójáról, mely alkalomból emléktábla avatásra és egy kis kiállításra került sor, annak a budapesti háznak a falán, melyben ő és családja hosszú éveken keresztül élt, és dolgozott.

Engedjék meg nekem, hogy a TIT Hajózástörténeti, Hajómodellező és Hagyományörző Egyesület nevében, úgy is, mint a Hajózástörténeti Tagozat elnöke, és egyben botcsinálta hajózástörténész, most ne elsősorban Lengyel Árpádnak a mentésben, illetve később a magyar egészségügyben játszott fontos szerepét méltassam – ezt megtették már nálam sokkal kompetensebbek, hanem röviden vázoljam annak a nagymértékű kivándorlásnak a hátterét, melynek akkor a *Carpathia*, és dr. Lengyel Árpád is részese volt.

„kitántorgott Amerikába másfél millió emberünk”

Így fogalmazott József Attila, amikor az Osztrák-magyar Monarchia kivádolását írta le. Ez a Monarchia sok minden jót hozott az itt élő népek számára – gondoljunk csak a „gründolási lázra”, a nagyvárosok, mindenekelőtt Budapest fejlődésére, vagy a „boldog békeidőkre”, de persze sok minden rosszat is. A negatívumok között találjuk a nagymértékű vidéki szegénységet, ami miatt számosan kényszerültek elhagyni hazájukat. Ügynökök jártak az egész Monarchiában és keresték a potenciális kivándorlókat. Így volt ez akkor szerte Európában – gondoljunk csak a hatalmas olasz, ír, vagy éppen skandináv kivándorló tömegekre. Óriási hajózási társaságok, mint a már említett **Cunard**, vagy a **White Star**, emberek millióit szállották az Újvilágba. Óriási üzlet volt ez, ami nagymértékű konkurenciaharcot eredményezett. A társaságok végül persze megegyeztek, és úgy nevezett „**Atlantic Pool**”-t alkottak, amibe igencsak nehéz volt betörni.

A Monarchia fő kikötői akkor az osztrák államrészen Trieszt, a Magyar Királyságban pedig Fiume voltak. Innen indultak útnak a kivándorlók, eleinte

kizárólag külföldi hajóstársaságok, elsősorban a német **Norddeutscher Lloyd**, illetve **Hamburg America Linie** hajóin.

A századforduló után azonban eltérő módon alakult a két monarchiarészben a kivándorlás lebonyolítása:

A Triesztből induló kivándorlásba osztrák hajóstársaságok is „beszálltak”. Érdekes módon nem a legnagyobb osztrák hajózási társaság az **Osztrák Lloyd** vette át a kivándorlók szállítását, hanem két kisebb társaság: a trieszti Cosulich testvérek által alapított **Fratelli Cosulich**, illetve **Gottfried Schenker** osztrák vállalkozó hajóstársasága egyesült **Unione Austriaca**, vagyis „Osztrák Egyesült Hajóstársaság” néven. (Egyébként mindkét vállalkozó neve fennmaradt mind a mai napig!) Ezek a gőzhajók még elsősorban áruszállítás célját szolgálták, azonban a vállalat, látva a hatalmas potenciális piacot, részt vállalt az amerikai kivándorlás-üzletben. Erre utalt a vállalat másik neve, az **Austro-Americana**. Az első évben, 1904-ben, mindössze 4000 személyt szállítottak, de 1912-re ez a szám már 100.000-re nőtt! Egyre nagyobb, tízezer tonna feletti kivándorlóhajók épültek, mint a császárról elnevezett „*Kaiser Franz Joseph I*”, vagy a „*Martha Washington*”, mely az USA első elnökének feleségéről kapta nevét.

A Monarchia másik részében, a Magyar Királyságban, másképpen alakultak a kivándorlás technikai részletei. Bár ugyanabban az időben itt is létrejöttek új hajóstársaságok, mint az „**Adria**”, a „**Levante**”, vagy az „**Oriente**”, ezek elsősorban áruszállítással foglalkoztak. A kivándorlás lebonyolítására a brit **Cunard** társaság kapott kizárólagos (magyar) állami koncessziót, és az a furcsa helyzet állt elő, hogy „vigaszdíjként” a Cunard némi pénz csurgott vissza ezeknek a magyar hajózási vállalatoknak, amiért lemondtak a kivándorlásban való részvételükről.

A Cunard társaság a feladatra tervezett, közepes méretű, kb. 10.000 tonnás gőzhajókat alkalmazott a kelet-európából induló kivándorlásra. Már a hajók nevei is beszédesek: A *Carpathia* mellett ott találjuk a *Pannonia*-t, vagy a *Slavonia*-t – mind a Magyar Királyság területei, illetve országrészei.

Ezek a hajók szállították a kivándorlókat Fiuméből amerikai kontinensre, míg visszafelé kevesebb utassal, de áruval bőven megrakva hajóztak.

Ahhoz, hogy a Monarchia számos népeiből verbuválódott kivándorlókat kezelni tudják, a Cunard társaság igyekezett a Magyar Királyság területéről származó, az itteni nyelveket beszélő tiszteket, illetve személyzetet, köztük hajóorvosokat alkalmazni. Így került a *Carpathia* fedélzetére dr. Lengyel Árpád is, de így teljesített például harmadik tisztként szolgálatot a *Slavonia* fedélzetén Kenedi István is, aki könyvében számos érdekes élményét írja le.

Meg kell mondani, hogy a kivándorló hajókon teljesített szolgálat nem volt túl népszerű a tisztek körében.

Kenedi „Húsz év a tengeren” című könyvéből idézek:

„A világtengereken bolyongó tengerész csak kétféle tengeri járművet ismer:

- A hajót és a pasashajót (személyszállító hajót)

A Tengerésznek, aki vitorlásokon vagy tehergőzösökön töltötte az idejét, a személyszállító hajó világa feszélyezett, gépies kaszárnya életet jelent. Akárcsak a hadihajó. Nem találja meg ezeken a tenger és utazás romantikáját, és nélkülözni kénytelen a megszokott hajós családi életet is. Kerüli is ezért mindkettőt”.

Tegyük azért hozzá, hogy Kenedi több mint ötvenszer kelt át az óceánon a *Slavonia* fedélzetén.

Lengyel Árpád, mint tudjuk, feltehetően az átélt sokk miatt is, csupán ezen az egyetlen hajóúton vett részt orvosként, bár Kenedi könyvéből azt is megtudhatjuk, hogy ez általános jelenség volt akkoriban, az orvosok a legtöbb esetben két-három út után otthagyták a hajóséletet.

Akárhogy is történt, a kelet-európai kivándorlás olyan nyereséges üzletág volt, hogy, Kenedi szerint, ebből finanszírozták – a potenciális hadi alkalmazás miatt folyósított állami szubvenció mellett – a hatalmas *Lusitania* és *Mauretania* Cunard gőzösök építését is. Ezen hajók konkurenciájaként épült meg később a *White Star Titanic* gőzöse!

Nos, én ezzel a rövid áttekintéssel szerettem volna megemlékezni dr. Lengyel Árpádról, akinek önfeláldozó munkája, de egész élete is arra kell, hogy emlékeztessen bennünket, hogy legfontosabb kötelességünk *a segítőkész, emberséges magatartás minden körülmények között.*

Ákos György

Elhangzott Dr. Lengyel Árpád Kerepesi temetőben lévő síremlékének megkoszorúzásán, 2015. szeptember 24-én.