

A blue and red boat named 'RECIFE' is shown on the water. Several divers are on board, and one is in the water. The boat has a white stripe with the word 'RECIFE' in red letters. The background is a clear blue sky and ocean.

# Úszonyos régészek

## a Voetboog nyomában

Meg voltam győződve róla, hogy Nigel Pickford könyvét, az Elsüllyedt hajók és kincsek atlaszát kamasz fiúk lapozgatják. Fejük fölé álmodják a halálfejes vitorlát, állukra a még nagyon távoli, durva borostát, és elképzelik, ahogyan rumgőzös leheletű kalózként gazdag kereskedőhajókat fosztogatnak. Esetleg néha végignézik, ahogy egyiket-másikat – vihar, zátony vagy ágyútűz miatt – örökre bekortyolja az óceán.

Írta: Valaczkay Gabriella

Fényképezte: Schweitzer Szabolcs, Octopus Tengeri Régészeti Kutató Egyesület

Szalóky K. Attila régen túl van a pubertáson, meg a fan-táziáláson is. Néhány évtizede már csak olyasmiről álmodozik a negyvenhárom éves roncskutató, amit utána meg is csinál. Nigel Pickford könyvét például ötletért ütötte fel. Túl volt már a világ egyik legkeresettebb hajója, az évszázadokig megtalálhatatlannak hitt Grosvenor dél-afrikai felkutatásán, társaival föltárta Románia partjainál az egykori görög-római kereskedelmi központ, a gazdag Callatis romjait. Új munkára vágyott. Mondjuk, egy olyanra, mint a Voetboog. Típusa 595 tonnás holland fluyt, épült 1687-ben, utolsó kereskedelmi útjára in-

dult 1700. január 21-én, az egykori holland gyarmatról, Indonéziából. Hollandiába menet, négy hónappal később elsüllyedt az észak-brazíliai Recife partjainál. Ott, ahol semmi keresnivalója nem lett volna.

Fontos pillanat, amikor Szalóky becsapja Pickford könyvét, és azt mondja: igen! Kiderítem, hogyan keveredhetett a vitorlás az afrikai Jóreménység foka és pláne a végállomásnak tervezett Amszterdam helyett Dél-Amerikába, fölkatatom a katasztrófáját, megtalálom mesés rakományát. Persze, ha sejtette volna a kutató, hány évnyi kilincselésbe, levelezésbe, szervezésbe és várakozásba kerül, amíg társaival a világon elsőként végre lemerülhet az Atlanti-óceán legnagyobb hullámsírába, kétszer is meggondolja, így kezdjen-e bele.

A Szalóky vezette Octopus Tengeri Régészeti Kutató Egyesület Voetboog-expedíciója a kellős közepén tart. A brazíliai hatóságok bürokráciája miatt irreálisan hosszúra nyúlt előkészítési szakasz és az első félévnyi kutatómunka után pihenni jött most Budapestre a magyar csapat. És mivel egyelőre nincs miért visszarohaniuk, hisz a brazil partoknál az óceán alaposan fölkarja, és a kutatást lehetetlenné teszi a folyton zuhogó monszuneső, a vakáció mellett számvetést is tartanak Szalókyék.

Először is: jó döntés volt-e, hogy az elsőnek kiszemelt brazíliai célterület, az északi parthoz közeli Atol das Rocas mellett a Pernambuco állam-beli Recife térségére is kutatási engedélyt kértek? – „Az Atol das Rocas nevű korallgyűrű térségére és a Britain nevű célhajóra több mint öt éve adtuk be a kérelmünket, és a mai napig nem kaptunk választ. Ehhez képest a tőle dél-keletre fekvő Recifénél ötezer négyzetkilométeres óceánterületre nyertünk viszonylag gyorsan bebo-csátást. Csupán három és fél évünkbe telt.” – nevet

az expedícióvezető, és hozzáteszi, az első merülések tapasztalatai alapján hatalmas kutatási övezetüket 1270 négyzetkilométerre csökkentették. – „Mivel úgy tudtuk, hogy a gyarmati Brazília hétezer kilométer hosszú partvonal mentén legalább tizenháromezer hajót nyeltek el a hullámok, és ebből egyedül Pernambuco államra 300-350 történelmi hajóroncs jut, indulás előtt abban reménykedtünk, jó pár tucatnak a nyomára bukkanhatunk majd. Ehhez képest már az első két hét döbbenetes eredményt hozott: a kutatási területünk egy százalékának átfésülése után több mint ötven hajó maradványait regisztráltuk!”

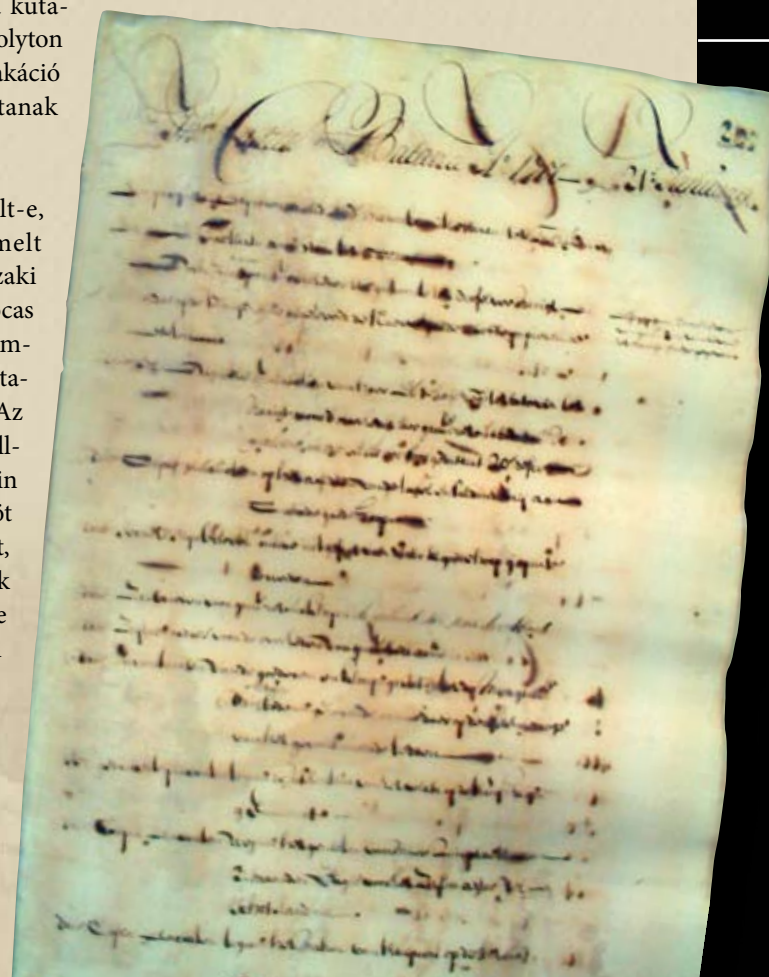
Adatuk pedig kizárólag a már említett Voetboogról volt, meg az amatőr kincsvadászok és a hivatásos víz alatti régészek által egyaránt párás szemmel emlegetett Santa Rosáról. Nem véletlen: az 1726-ban szabotőrök által fölrobbantott flottavezető hadihajó ugyanis hat és féltonnányi arany pénzérmét cipelt. Kutatók szerint úgy hétszázmillió amerikai dollár értékűt. Az Octopus célhajója azért nem az elsüllyedt kincsbánya lett, mert a Santa Rosát már „agyonpublikálták”. Szalókyék szerint ennek a hajónak a megtalálásához inkább szerencsére volna szükségük, mint tudásra. Ők viszont biztosabbra akartak menni: ezért választották a Voetboog-ot, amelynek múltjáról több adatot kutattak fel, mint eddig bárki.



A Batavia nevű vitorlás élethű mása ma is szeli a habokat



A Voetboog fakettjét Petrovsky Zoltán készítette



A Voetboog eredeti szállítmánylevelére a jakartai levéltárban bukkant Az Octopus egyesület

## Portói, az örök...

– „Persze, hogy iható! Minden bor iható, amíg folyékony!” – vágja rá mosolyogva az egyik legnépszerűbb hazai borász, Szeremley Huba, a Pannon Bormives Céh alapítója, amikor azt kérdezem, érdemes lesz-e majd belekóstolni az Octopus által föltárt portóiba. – „A hosszú tengeri utakra vitt boroknak hűtési lehetőség híján rendszerint magas az alkohol- és a cukortartalmuk. Bár a 25 és 28 fok között ingadozó vízhőmérséklet, amiben a szóban forgó palackok már kétszáz éve várakoznak, jóval magasabb az ideálisnál. Elképzelhető, hogy az ital emiatt veszített élvezeti értékéből. Ezzel együtt nyilvánvalóan akad majd gyűjtő, akinek fontos lesz, hogy elmondhassa magáról: ő két évszázados bort kóstolt vagy az áll a gyűjteményében. Bor-különlegességek elárverezésére



gyakran vállalkoznak például a londoni Sotheby's és Christie's aukciósházak.” Mellesleg Szeremley Huba nem a hamarosan felszínre kerülő italok ízét és nem is azok árát tartja a leglényegesebb szempontnak. Sokkal inkább azt a megerősítést, amit most az Octopus expedíciója ad a bor évezredek óta tartó kultuszának. – „Ma, amikor dűsgazdag üzletemberek állnak sorban, hogy milliókat fizesse- nek egyetlen palackért, érdemes emlékeztetnünk a bor szakrális szerepére.” – mondja a borász. – „Ott a gyönyörű szőlő, amit élete teljében meggyilkolunk és eltemetünk. Először lesz belőle egy igazán gusztustalan, zavaros lé, a must. A csoda már a föld alatt történik, a pincében, vagy, mint láthatjuk, akár tengerfenéken. Az ital ott letisztul és föltámad. Hogy egy örökkévalóságig-e? Ezt nem tudom. De higgye el, találkoztam már a török megszállás korából való borral!”



Szalóky Attila expedícióvezető a szonárberendezés vízbe bocsátása előtt



A búvárok a szonár által küldött jeleket vizsgálják a fedélzeti monitorokon



Szonárfelvétel összehasonlítása a víz alatti objektummal

Bejött. Bár amikor a Voetboogot célhajónak jelölték, jóformán csak katasztrófájának dátumát tudták, és azt, hogy porcelán szállított. De hogy abból egy darabot, egy ládányit vagy egy egész rakományt, az titok volt. Amíg a brazil haditengerészet az engedélyezési kérelmeiken ült, búvárruhájuk helyett vasalt inget húztak, s fölültek ez első hágai repülőre.

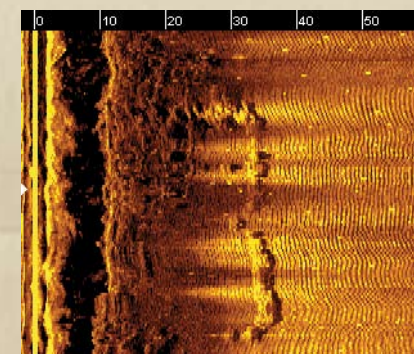
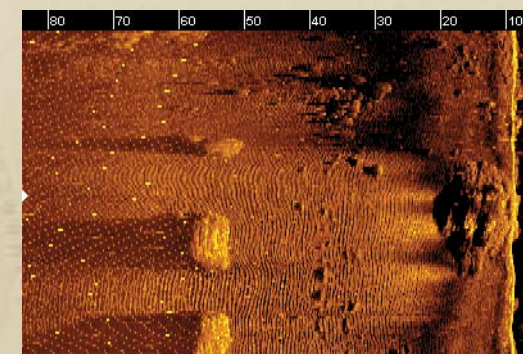
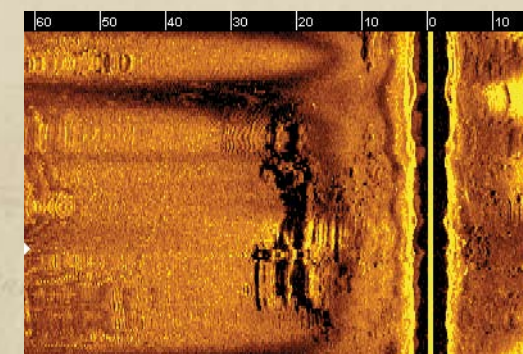
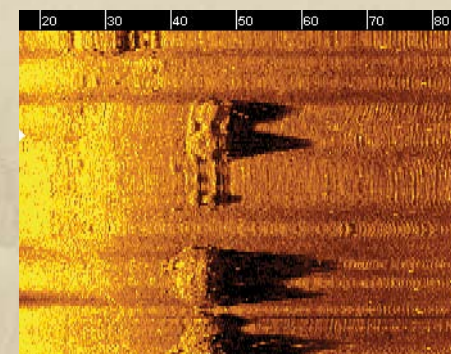
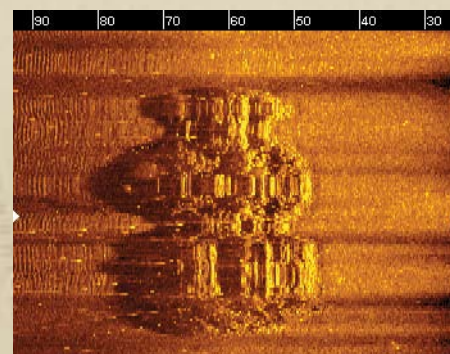
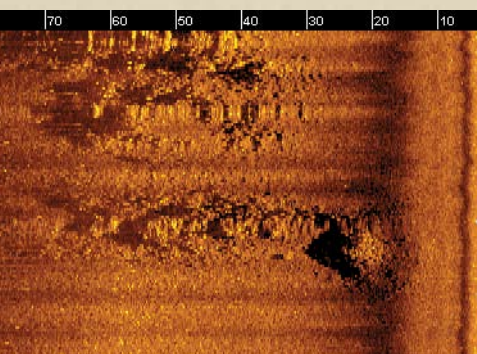
Döbbenetükre a város levéltárában olyan katonás rendben sorakoztak a Voetboogra vonatkozó iratok, mintha háromszáz éve rájuk vártak volna. – Kiderült, hogy a Hollandiát az 1700-as években szemérmetlenül meggazdagító és „Európa bankjává” varázsoló Holland Kelet-indiai Társaság (VOC) üzletei az 1600-as évek legvégére annyira elburjánzottak, hogy

a vállalat vezetői egyszerűen nem látták már át a pénzügyeket. A mamutcéget tulajdonló Gentlemen XVII (Tizenhetek Tanácsa) megbízta ezért az ügyvéd Pieter van Damot, rázza helyre a könyvelést. Számítógéphez szokott agyunknak fölfoghatatlanul akkurátus, kézzel írt művét nem érdemtelenül választotta aztán 1902-ben a holland Nemzeti Történelmi Publikációs Bizottság minden idők legnépszerűbb tengeren túli forrásmunkájának. Szalókyék az ő Hágában talált feljegyzéseiből derítették ki például, hogy a Voetboog harmincegy katonája és hetvenhét hajósa közt két orvos és hét ács is volt, ugyanis abban az időben a több hónapos utakra vállalkozó fatestű vitorlások orrában komplett ácsműhelyt alakítottak ki. Van Dam úr pedantomániájának hála, a hágai feljegyzé-

sekből az is kiolvasható, hogy a rakomány pontosan 233 251 holland aranydukátot kóstált.

Ahhoz viszont már Indonézia fővárosába, Jakartába kellett utaznia Szalóky K. Attilának és az expedíció másik vezetőjének, a búvár-pilóta-hajóskapitány Jójárt Andrásnak, hogy ki nyomozzák: a hajón egy civil is utazott, mégpedig a VOC főkönyvelője. A horribilis értékű szállítmánynak pedig csak egy része volt árucikk, 172 199 holland dukát – a gyarmati Indonézia éves árbevételének egy része – aranypénzként csörgött a Voetboog fedélzetén. Mindezt az egykori indonéziai közigazgatási központ, Batávia kormányzójának éves jelentéséből olvasták volna ki Jójárték, ha tudnak óhollandul.

Ennek híján inkább csak bogarászták a jakartai levéltár megbarnult és esetenként porózusra vénült iratait. A legkeményebb fejtörést nyilván nem a főként számokat tartalmazó szállítmánylevelek okozták, hanem például a Tizenhetek Tanácsa és a Batáviát kormányzó hollandus levélváltása, amelyben a gazdag dzsentlemenek keveslik az 1699. évi indonéziai árbevételt. Honnan tudhattak az amszterdami urak a Voetboog katasztrófájáról, ezt csak találgathatják búvárrégészeink. Az régóta bizonyos, hogy a kapitány, valamint néhány tiszt és matróz túlélte a szerencsétlenséget, ám egy váratlanul fölbukkanó újabb irat szerint eszükben sem volt hazasietni. Annál is inkább, hogy a Tizenhetek Tanácsa vérdíjat tűzött ki a vesztességért okolt kapitány fejére. A hajótörötteknek a Voetboog



alámerülése előtt feltehetően sikerült nagyobbcskát markolniuk az aranydukátos ládákból, ugyanis földet vásároltak a braziliai Pernambucóban.

Mindez azonban részletkérdés emellett: mit keresett a Jóréménység foka és az onnan Amszterdamba vezető útvonal helyett a kereskedőhajó Braziliában? – „Kutatás közben temérdek, számunkra haszontalan dokumentum akadt a kezünkbe, mint például a híres Bounty körözőlevele. Ám a Voetboog útírány-módosulására egyelőre nem találtunk magyarázatot a korabeli levelek között. Okozhatta azt áramlat- vagy szélirányváltozás.” – mondja az expedícióvezető. De előfordulhatott az is, hogy egy szélcsapás annyira elvitte a hajót, hogy Adriaan de Ruiiter kapitány már nem volt képes visszavigálni. Annak idején sokkal kiszolgáltatottabbak voltak a hajósok. Nem nyílegyenesen tartottak A pontból B-be, hanem ameddig csak lehetett, kihasználták a természet erejét, szélirányban haladtak, utólag korrigálták az irányt. A sokszorosan publikált – és az Octopus kutatása szempontjából mérvadó – tény viszont az: a Recifében édesvíztartálékait pótló Voetboog a közeli ki-



Portugál kerámiapalack maradványa



A helyiek által Boa Viagemnek nevezett partközeli roncsról előkerült porcelántányérdarabok



Japán porcelándarab



Az Octopus bűvárja japán kerámiatöredéket tart a kezében



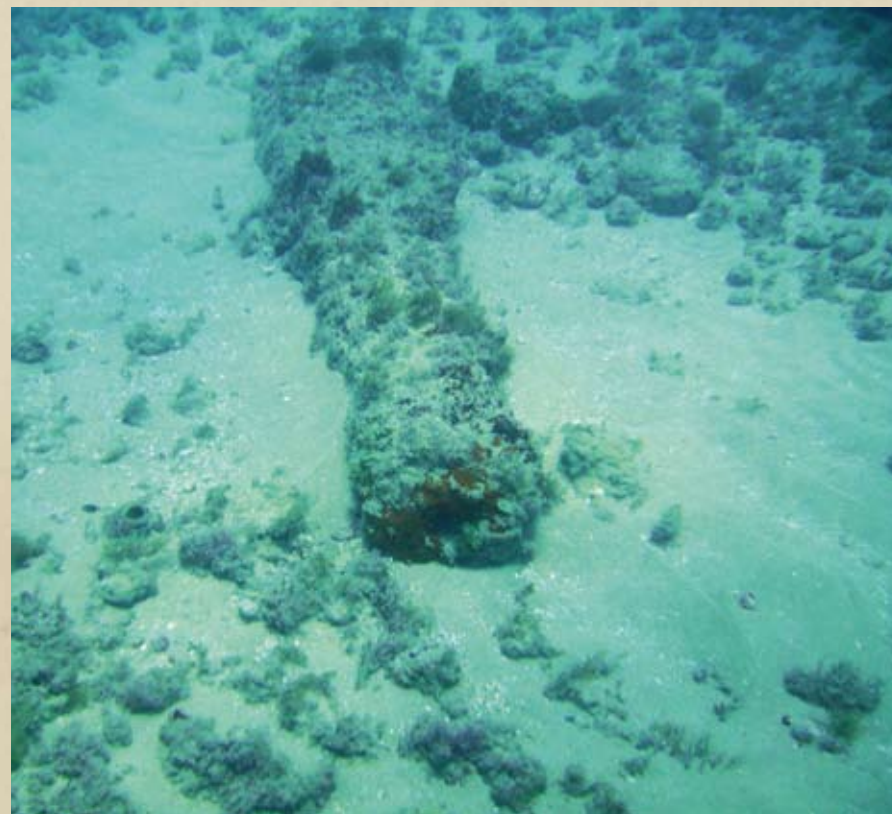
Portugál kerámia nőszobor letört keze



Recife híres tengerpartja, a Boa Viagem



A Santa Alberto nevű portugál hadihajó korallal benőtt acélágyúí



A Voetboog-gyanús hajó  
oldalpalánkjának darabja részzegekkel



## Ki kincse?



Az UNESCO víz alatti kulturális örökség megőrzéséről szóló nemzetközi keretegyezménye kiterjed „az emberiség mindenfajta kulturális, történelmi, vagy régészeti örökségére, amely részben vagy egészben víz alá került, időszakos vagy állandó jelleggel.” Ide tartozik például az ókori világ hét csodájának egyike, az alexandriai világítótorony, a Fekete-tenger elnyelte több neolitikus település, és a világ óceánjainak mélyén heverő hárommillió feltáratlan hajóroncs. A víz alatti régészeti expedícióknál szokásos módon a magyar egyesület részletes megállapodást kötött a brazil állammal a fölkkutatott kincsek későbbi sorsáról. Eszerint a leletek közül a Brazília történelme szempontjából jelentős, egyedi darabok az államot illetik, de értékük után negyvenszázaléknyi jutalom jár a föltáró Octopus-nak. Az ismétlődő leletek hetven százalékát pedig úgy, ahogy van, megkapja a kutatócsapat.

kötő, Olinda felé tartva, valószínűleg egy viharban süllyedt el.

A minap hozták csak nyilvánosságra a hírt Szalókyék: tavaszi kutatóturnusuk befejezése előtt néhány héttel, Olindához közel szokatlanul leletgazdag hajóroncsot jeleztek műszereik. (A tengerfenéket sávokban átfésülő, s közben mederfelvételeket készítő szonárberendezésük már az aljzat fél méter magas, hosszúkas alakú buckájánál is anomáliát, elemzésre váró rendellenességet jelez. Ezeknél a pontoknál a búvárok 20-25 méter mélyre merülnek, hogy közelebbről megvizsgálják: megtréfálta-e a műszert az üledék dús aljnövényzettel borított púpja vagy valóban hajóroncs pihen a több méternyi homokréteg alatt). Ezen a merülési ponton nem csak a jellemzően roncsra utaló kötél- és hajópalánk-darabokra meg a fedélzeti súlyozásra, lekötésre használt kötőbök darabjaira bukkantak, hanem kínai és japán porcelántöredékekre is. Előkerültek olyan kerámiapalack-töredékek is, amelyekben akár a Voetboog szállítólevelén szereplő japán szaké vagy az Indonéziában fölvelt arak pálinka is lötyöghetett. – „Ekkor kezdtünk el reménykedni, hogy a lehető legjobb helyen keresgélünk. Feljegyzések igazolják, hogy a Voetboog idejében Japánnal csakis császári engedéllyel lehetett kereskedni. Ilyen fölhatalmazása pedig – tudomásunk szerint – csakis a Holland Kelet-indiai Társaságnak volt, amely az általuk alapított Nagasaki kikötőjére és meghatározott időtartamra szól.”

Hogy holland kereskedelmi hajóval van dolguk, azt bármilyen furcsa, a megtalált hajószögek is bizonyítják. Az Octopus búvárai bronzszegekre bukkantak (az ötvözet eleve kereskedelmi vitorlásra utal, mert a bronzot hadihajókhoz drágasága miatt nem használták), ráadásul a portugál négyszög-keresztmetszetű szögekkel szemben a hollandok ék alakúra kovácsolták szegecseiket. Kecskés Gyula felderítő bűvár és társai pedig épp ilyeneket találtak. Persze, ahhoz, hogy

## Bounty, a körözött jötevő



A brit haditengerészet háromárbcos hajója nem véletlenül kapta a Bounty, vagyis a Jótétemény nevet. A vitorlás ugyanis kenyérfa-dugványokért indult 1787-ben Tahiti-ba, hogy az olcsón és könnyen telepíthető növény főzetével vagy a húsának lisztjéből süített lepénnyel tízezrek menekülhesenek meg az éhhaláltól Anglia gyarmatain. A le-

génység 1788 októberében rendben befutott Tahiti Matavai nevű öblébe, és öt békés hónapot töltött ott bennszülött lányok karjaiban, a kenyérfa-csemeték megerősödésére várva. A hazafelé vezető úton azonban a matrózok föllázadtak Leutnant William Bligh kapitány embertelen bánásmódja ellen. A hadnagyot szimpatizánsaival együtt men-

tőcsónakba paterolták, a Bountyval pedig a Tahiti melletti Pitcairn sziget felé vették az irányt. Mivel ekkor az angolok épp békében voltak a hollandokkal, utóbbi ország ugyanúgy körözést adott ki a szabotőrök ellen, mint maga a Brit Királyság. A batávai gyarmatterületre vonatkozó elfogatási parancsot találták meg Jakartában Szalóky K. Attilának.



A tengerfenékre érkeznek az Octopus búvárai

biztosan kimondhassák: a Voetboog háromszáz éves roncsaira leltek, megdönthetetlen bizonyíték szükséges. Ilyen lenne például a vitorlás bronzágyúja, mert ezekbe rendszerint belevésik a hajó nevét. Vagy az egyik – utaslistán szereplő – hajós szignójával gravírozott kés, kanál, fegyver.

Addig is, amíg ezeket keresik, vár rájuk vagy fél tucat másik roncs! Például egy kétszáz éve elsüllyedt portugál vegyes üzemű gőzös-vitorlás. Ez föltehetően utánpótlást szállított a Pernambucóban letelepedett portugál telepeseknek, a kertdíszítő kerámiák mellett sok ezer palack bedugózott, leviaszozott portói bort. – „Erre a roncsra több hónapja kértünk föltárási engedélyt. Amíg ez meg nem érkezik, nem hozhatunk a felszínre egyetlen üveg korallal benőtt borosüveget sem, bármilyen kíváncsiak is vagyunk a matuzsálemi nedűre. Az Octopus kutatási területéből időről időre kijelölt és a tengerészeti hatóságnak bejelentett kisebb óceánrészeket a brazilok kibójjazzák, űrnaszádokkal, helikopterekkel figyelgetik. Cserébe viszont elvárják, hogy az expedíció minden momentumáról tudjanak.”

Ugyanez a szabály annál a szintén legalább háromszáz éves roncsnál, amelyről biztosra veszik a magyar kutatók: fölrobbant. Erre utalnak az üledékből kiálló elszenesedett hajópalánk-darabok meg a csillagalakban szétszóródott harminc acélágyú. – „A legfrissebb kutatási eredményünk a Santa Albertóról az, hogy fénykorában hetvennégy ágyús portugál hadihajóként szelte itt a hullámokat. Az 1650-es évek egyik tengeri ütközetében azonban a hollandok elbántak vele. Az akkor még az uralmuk alatt álló recifei bázisukról, a Názareti Erődről lőtték szét és robbantották föl a portugálokat.” Csak a már említett föltárási engedély birtokában kezdhetnék el a magyar bűvárok eltávolítani a Santa Alberto roncsáról a két-háromméternyi üledékréteget, majd a szétszóródott ágyukat meg a hajótest és a rakomány maradványait sűrített levegővel emelkedő ballonnal fölhordani a felszínre. Erről azonban lemondanak Jójárték, akik egyelőre a bőség zavarával küzdenek. Több olyan roncs föltárása van kilátásban, amely régészeti szempontból izgalmasabb leletekkel kecsegtet.

Nem fölhatalmazás híján nem nyúl viszont az Octopus az utóbbi hónapok egyik legérdekesebb felfedezéséhez, a háromszáz éve elsüllyedt rabszolgaszállító vitorláshoz.

– „Az első lelet erről a hajóról egy korallal benőtt kötéltekercs volt.” – meséli Szalóky. – „Ettől kezdve méterenként botlottunk újabb és újabb csontdarabokba, végül kiderült, hogy emberi maradványok között úszunk. Kételyeinket egy félbetört fém pánt oszlatta el végleg, amelyben zárószegecse darabkáját is benne találtuk. Háromszáz éve valaki ezzel a nyakára katintott bilincssel süllyedt el itt.”

Vajon a hajóroncsra körbefutó vasgyűrű, a kötélmaradványok, a csontok és az üledékben pihenő hajótest föltárása miatt nem kér engedélyt az expedíció? A bűvárrégészek szerint a tudományos felfedezés érdekeit ezúttal háttérbe szorítják a kegyeleti szempontok. A brazil haditengerészettel együtt úgy döntöttek, több száz ember hullámsírját nem bolygatják



## Embertelen emberpuzzle



Az 1600-as évek végén mozgásba lendült az a kereskedelmi háromszög, amely Európát, Afrikát és az Újvilágot összekötve mezőgazdasági nyersanyagokat, késztermékeket és emberi munkaerőt bocsá-

közötti partszakaszon rabszolgákra cserélték, és a feketékkel december körül Dél-Amerika gyarmati ültetvényei felé vették az irányt. Az emberszállításra használt hajókat általában az öregebb járművek

tott áruba attól függően, hol miben volt hiány. Így az európai gyarmatosító országokból október táján fegyverrel, arannyal, durva szövetekkel és a „civilizált” embernek akkor még szimbiózisban élő afrikaiaknak azonban csodaszámba menő csillogó-villogó kacatokkal telirakva indultak el a hajók. A rakományt a mai Kamerun és Libéria között választották, amelyek elvesztése akkor sem lett volna egy újszerű kereskedőhajóhoz fogható kár, ha azok a túlterheltség miatt elsüllyednek. A rendszerint briggs vagy schoner típusú vitorlásokat a transzport előtt átépítették, hogy minél több helyet nyerjenek. A hajótörzsben legfeljebb egymásfél méter magas fedélközöket alakítottak ki, amelyekben fölállni semmi esetre sem lehetett. Nem mintha bárkinek esélye lett volna erre, hiszen az összeláncolt rabszolgákat egymás mellé fektetve szállították olyan szorosan összezsúfolva, hogy egy talpalatnyi hely se menjen veszendőbe. A négy-öthéti utat csak a legellenállóbbak élték túl. Nincs, aki megmondhatná, végső soron ők jártak-e jobban. Az viszont biztos: a kereskedelmi háromszöget az Amerikából Európába tartó rumszállítványok zárták be.

Az elsüllyedt rabszolgaszállító környezetében talált emberi csontok



A korbácsütések maradandó nyomai egy afrikai rabszolga hátán



A roncskutatók műszereiket ellenőrzik a kifutás előtt

tovább. A víz alatti temető leginkább akkor jut eszükbe, ha kutatásuk szünetében egy Reciféhez közeli falu kikötőjében sétálnak. A rabszolgakereskedelem betiltása az ültetvénytulajdonosokat nem rázta meg különösebben. Emberszállító hajóikon egyszerűen baromfiketrecek mögé rejtették a feketéket. Gátlástalanságukat Porto de Galinhas, a Csirkekikötő neve őrzi.

Nova Cruz hajóparkolója pedig remélhetően nemsokára híresebb lesz az Octopus Egyesületről, mint a valaha ott horgonyzott portugál meg holland vitorlásokéről. Három hónapja ugyanis a tartomány fővárosából, Reciféből ide



© THE EXPLORER MAP

tette át székhelyét a magyar expedíció. Nova Cruzból futnak ki naponta Iduna nevű, halászbarkából átalakított kutatóhajókkal, hogy újabb régészeti kincsek után pásztázzák a tengerfeneket. A szeptember közepén folytatódó kutatás egyik legfőbb feladata persze az lesz, hogy százszázalékos bizonyosságot szerezzen a Voetboog-gyanús roncs eredetéről. Márpedig a braziliai fiúk azt ígérték: ha ez sikerül nekik, az Explorer magazin olvasói egész közelről figyelhetik, hogyan jutnak a felszínre a háromszáz éve hullámsírban pihenő batáviai aranyak! ☺

NÉZZE MEG A SPEKTRUM TELEVÍZIÓBAN!



KI HITTE VOLNA? – A TENGER MÉLYÉN

Szeptember 22. 20:20  
Szeptember 27. 06:00

## Híres hajóroncsok:

### A Batávia:

A Holland Kelet-Indiai Társaság virágzó ázsiai kereskedelmi központjának, Batáviának nevét adta első újszerű, 1628-ban épült kereskedelmi hajójának. A vitorlás hét másik hajó kíséretében már ez év októberében útnak indult Európából Indonéziába, de nem sokáig maradhatott konvojban. A tengeri viharok úgy szétverték a csapatot, hogy a Jóreménység fokát már csak hárman érték el. „De azt is minék?” – mondhatta magában néhány hónappal később Lucretia van den Mylent asszony, a holland nemes, aki férje látogatására indult az indonéz gyarmati központba. A Batávia ugyanis 1629. június 4-én a híresen korallós Jáva menti tenger egyik zátonyának ütközött. A közeli Beacon nevű szigetre menekülő Cornelisz kapitány legénysége nagy részét kivégeztette, van den Mylent asszonyt pedig ágyasának kényszerítette. A hajó mesés rakományának kis részét az 1960-as években sikerült a felszínre hozni. Ennél érdekesebb, hogy a holland hajóépítő-mester Willem Vos 1985–1999 között elkészítette a Batávia élethű mását.

### A Geldermalsen:

Az 1700-as években a Holland Kelet-Indiai Társaság Batáviában halmozta föl az Európába szállítandó ázsiai árut. Így sokáig ide gyűjtötték a legnépszerűbb keleti termékeknek számított kínai teát és a Kelet-Indiából való fűszereket is.

A Geldermalsen nevű VOC-hajó azonban 1751. december 18-án batáviai állomás nélkül, egyenesen Európába indult a kínai Kuangcsóból – fedélzetén 311 tonna teával, 147 aranyrúddal és egy 235 ezer darabos porcelánkészlettel. Nehogy lemaradjon az angolokkal folytatott teaversenyben! A britek ugyanis rájöttek: ha a zamatos leveleket a szél szárnyán Kínából egyenesen Londonba repítik, frissebb és értékesebb áruval törhetnek a piacra. A Geldermalsen kapitánya, Van Dijk azonban nem váltotta be a VOC-úriemberek reményeit, útjának tizenhatodik napján zátonyra futott. A számokban alig kifejezhető értékű rakomány két évszázadon át szunnyadt a mélyben. 1980-ban Mike Hatcher és Max de Rham hajómentő búvárok rátaláltak a roncsra és összesen 126 aranyrúdjára. Ezeket „nankingi rakomány” néven 1986-ban árverezték el a Christie's aukcióján. Ugye, fölösleges hozzátennünk: rekordáron...

### A Nuestra Señora de Atocha, a Nuestra Señora de Rosario és Santa Margarita:

Spanyol kincshajók, amelyek a dél-amerikai kontinensről rabolt arannyal, ezüsttel megrakva vették az irányt Európa felé. Az amerikai roncskutató, Mel Fischer és csapata 1966-ban fogtak a felkutatásukba. Kiderült, hogy a Dry Tortugas partjainál hajótörést szenvedett Rosario rakományának többségét túlélői kimentették. A Santa Margarita ezüstjének jelentős részét föltárta az amerikai csapat, 1971-ben pedig a legendás

Atocha maradványai is előkerültek. Velük együtt a csempészárúként szállított kilós aranyláncok, amelyeket annak idején szemenként akartak értékesíteni Spanyolországban.

### Grosvenor:

Ha az Angol Kelet-Indiai Társaság 1770-ben készült háromárbcos kereskedelmi hajójának nevét halljuk, mindenekelőtt az jusson eszünkbe, hogy huszonhat sikertelen expedíció után a magyar Octopus Egyesület talált rá, és hozta a felszínre mesés kincseit. Miután a hajó 1770-1778 között három sikeres utat tett meg Anglia és Ázsia között, 1780. június 3-án utoljára is kivitorlázott. (Ugyanis az Indiával kereskedő hajókat negyedik küldetésük után leselejtezték.) A Grosvenor – feltehetően John Coxton kapitány pontatlan térképei miatt – Afrika partja mentén zátonyra futott, épp csak egy horgonykötéllyel a szárazföldről. Néhány matróznak sikerült kiúsznia, több mint százan pedig úgy menekültek meg, hogy a kettétört hajó utasokkal teli tatrészét délutánra a partra sodorta az óceán. 1782. augusztus 7-én megkezdődött a hajótörések történelmének egyik legtragikusabb vándorlása. A 121 ember 91 napig tartó, 300 kilométeres útján a bennszülöttek támadásaival, az éhséggel, a betegségekkel, és a széles folyókkal is meg kellett küzdeniük. Tizennyolcuknak sikerült eljutni a port elisabeth-i holland erődbe. A feltárásról további izgalmas részletek az Octopus Egyesület honlapján ([www.deeepresearch.hu](http://www.deeepresearch.hu)) olvashatók.

## A Bounty



Bővebben az Octopus egyesületről:  
[www.deeepresearch.hu](http://www.deeepresearch.hu)