

# 1

Az önéletrajz prológusának érzékletes elbeszéléséből megismerjük annak a hajónak a szerencsétlen sorsát, amelyre Ferenc pápa apai nagyszüleinek fel kellett volna szállniuk, hogy Olaszországból Argentínába vándoroljanak. A történetből kirajzolódik, miben is különbözik ez a kötet a többitől, egyben ez a hiteles emlékirat jelképekké emeli a migránsokat akkor és ma sújtó tengeri tragédiákat.

## RÉSZLET

Az elbeszélések szerint hatalmas rázkódást lehetett érezni, ami olyan volt, akár egy földrengés. Az egész utat erős, baljós rezgések kísérték, és „úgy megdőlt a hajó, hogy reggel nem tudtuk letenni a kávéscsészénket, mert felborult volna”. De ez most valami egészen másnak, inkább robbanásnak tűnt. Az utasok kijöttek a társalgókból meg a kabinokból, és felmentek a fedélzetre, hogy megértsék, mi történik. Késő délután volt, és a hajó Brazília partjai felé tartott, Porto Seguróba. Az a hang nem is bombához volt hasonlatos, inkább tompa mennydörgéshez. A gőzhajó haladt tovább, de egyre örültebbé vált a mozgása: olyan lett, akár egy megbokrosodott ló – hol erősen meglódult, hol pedig lelassult. Egy férfi, miután órákig egy fadarabba kapaszkodva lebegett az óceán vizén, később azt nyilatkozta, hogy jól látta, amint a propeller és a bal oldali motor tengelye elcsúszik. Teljes egészében. Az utasok beszámolója szerint a légcsavar mély sebet ejtett a hajótesten, amitől a víz egyre csak ömlött befelé, teljesen elárasztotta a gépteret, sőt hamarosan a raktérbe is behatolt, mert láthatóan még a vízzáró ajtók sem működtek megfelelően.

Azt mesélték, hogy valaki fémpanelellyel próbálta megfékezni a szivárgást, hasztalan.

Azt mesélték, a zenekart arra utasították, hogy játsszanak tovább. Megállás nélkül.

A hajó egyre jobban megdőlt, egyre sötétebb lett, az óceán pedig egyre csak dagadt körülötte.

Amikor nyilvánvalóvá vált, hogy az utasok nyugtatgatása immár nem elegendő, a kapitány parancsot adott a gépek leállítására, megszólaltatta a riasztószirénát, és a rádiósok leadták az első vészjelzéseket.

Számos hajó vette a segélyhívást, köztük két gőzhajó és néhány óceánjáró, amelyek a közelben voltak. Rögvest el is indultak, ám kénytelenek voltak bizonyos távolságban megállni, mert a fehér füstoszlop látványa katasztrofális kazánrobbanással fenyegetett.

A parancsnok a hídról egyre kétségbeesettebben próbálta a megafonján nyugalomra inteni az utasokat, miközben a mentési műveleteket koordinálta, melynek során a nők és a gyerekek elsőbbséget élveztek. Amikor azonban leszállt az éj – koromsötét volt, ráadásul újhold –, és még az áramszolgáltatás is megszakadt a fedélzeten, kezdett eluralkodni a káosz.

Leeresztették a mentőcsónakokat, de a hajó már borzasztó mértékben megdőlt. Több csónak azonnal lesüllyedt, és a hajótestnek ütközött; mások rozogának és használhatatlannak bizonyultak – beszivárgott a víz, amit az utasok a kalapjukkal próbáltak kimerni belőlük. Más csónakok, amelyeket megrohmoztak, felborultak vagy elsüllyedtek a túlterhelés következtében. Az utasok nagy része – völgyes, sík vidékekről származó kézművesek és földművesek – sosem látta még a tengert, és úszni sem tudtak. Imádságok és sikolyok töltötték be a levegőt.

Eluralkodott a pánik. Sok utas beleesett vagy beleugrott a vízbe, és megfulladt.

Az elbeszélések szerint néhányan feladták a küzdelmet. Másokat – amint arról a helyi sajtó beszámolt – elevenen felfaltak a cápák.

A hatalmas zűrzavarban sokan egymásnak estek, ám akadtak, akik bátorságról és önfeláldozásról tettek tanúbizonyságot. Egy mentőmellényes fiatalember – miután több tucat embert kimentett – épp a sorára várt, hogy a vízbe ugorjon, amikor is megpillantott egy öregembert, aki nem tudott úszni, és egyetlen csónakban sem talált helyet magának. Az öreg segítségért kiáltozott. A fiú ráadta a maga mentőmellényét, majd vele együtt ugrott a vízbe, és megpróbált eljutni a legközelebbi mentőcsónakhoz. Vadul úszott, amikor egyre velőtrázóbb hangok érkeztek a hullámokból: „Cápák! Jönnek a cápák!” Meg is támadták a fiút. Egyik társának sikerült a fedélzetre rántania őt, de a ragadozó végzetes sebeket ejtett rajta. A fiatalember nem sokkal később meghalt.

Amikor a túlélők előadták a történetét, egész Argentína megrendült. Szülőföldjén, Entre Ríos tartományban egy iskolát is elneveztek róla. Egy piemonti bevándorló és egy argentin asszony fia volt, és éppen betöltötte a huszonegyedik életévét. Anacleto Bernardinak hívták.

Habár a hajót már jóval éjjél előtt teljesen elárasztotta a víz, egyszerűen függőlegesen felágaskodott, és mennydörgő, már-már állatias nyögés kíséretében több mint 1400 méter mélyre süllyedt. A különböző beszámolók egységesnek mutatkoznak abban a tekintetben, hogy a parancsnok mindvégig a fedélzeten tartózkodott, és a megmaradt zenekari tagokkal a *Marcia Real*ét játszatta. A kapitány holttestét sosem találták meg. Annyi bizonyos, hogy közvetlenül a gőzhajó elsüllyedése előtt több lövés is dördült: állítólag a tisztek, miután mindent megtettek az utasokért, úgy döntöttek, nem óhajtanak szembenézni a fulladásos halál kínjaival.

Néhány csónak elérte végre a közeli hajókat, és az odasiető hajóknak több száz embert sikerült együttesen biztonságba helyezniük.

Éjszakába nyúlóan folytatódott annak a néhány túlélőnek a kimenekítése, aki megpróbált a felszínen maradni, ahogy tudott.

Amikor hajnal előtt más brazil gőzhajók is a katasztrófa helyszínére értek, már nem találtak túlélőket.

A közel 150 méter hosszú hajó a század elején a kereskedelmi haditengerészet büszkesége volt, az olasz flotta legrangosabb transzatlanti hajója, és olyan híres személyiségek utaztak a fedélzetén, mint Arturo Toscanini, Luigi Pirandello vagy Carlos Gardel, az argentin tangólegenda. De azok az idők már rég letűntek. Volt közben egy világháború, a többit pedig elvégezte az elhasználódás, valamint az, hogy nem fordítottak kellő figyelmet a hajóra, és elhanyagolták a karbantartását. A hajót ekkor már – ingatag állapota miatt – leginkább a *balaina*, azaz „balerina” néven emlegették. Amikor utolsó útjára indult, a kapitány döbbenetére több mint 1200 utas tartózkodott a fedélzetén – többnyire piemonti, liguriai és venetói bevándorlók, de Marche, Basilicata és Calabria szülőiteit is szállította.

Az olasz hatóságok által közölt, korabeli adatok szerint valamivel több mint 300 ember halt meg a katasztrófában, többségük a legénység soraiból került ki. A dél-amerikai újságok azonban ennél jóval magasabb számról, az említettnek több mint kétszereséről számoltak be – beleértve az illegális bevándorlót, több tucat szíriai emigránst és mezőgazdasági munkást, akik a téli szezonban az olasz vidékekről Dél-Amerikába akartak hajózni.

Az akkori rendszer hatóságai által elbagatellizált, illetve eltussolt hajótörést „az olasz Titanicnak” nevezhetnénk.

Meg sem tudnám mondani, hányszor hallottam már annak a hajónak a történetét, amely III. Viktor Emánuel király leányának a nevét viselte, aki szintén tragikus halált halt a buchenwaldi koncentrációs táborban, néhány évvel később, a következő világháború vége felé. *Mafalda hercegnő*. Családi körben mesélték a történetet.

Szájról szájra terjedt a városnegyedekben.

A bevándorlók népszerű dalaiban is megénekeltek, az óceán egyik partjától a másikig: „Olaszhonból indult a *Mafalda* sok ezer utasa.



A Sirio, a Frisca, a Mafalda...  
Összemosódtak a tragédiák.  
(© Mondadori Portfolio)

Apák, anyák és gyermekek egymást ölelték, majd mind hullámsírban végezték...”

A nagyszüleim és egyetlen fiuk, Mario – a fiatalember, aki később az apám lett – is megvették a jegyet arra a hosszú útra, arra a hajóra, amely 1927. október 11-én hagyta el a genovai kikötőt, és Buenos Aires-be készült.

Mégsem szálltak fel rá.

Bármennyire igyekeztek, nem sikerült időben eladniuk a javaikat. Így bánatukra kénytelenek voltak visszaváltani a jegyet, és elhagyni az indulást Argentínába.

Ezért lehetek én most itt.

El sem tudjátok képzelni, hányszor adtam hálát érte az Isteni Gondviselésnek.

SPERA by Francesco with Carlo Musso © 2025 Mondadori

Libri S.p.A., Milano