

© Václav Králíček

TITANIC

NIKDO NECHTĚL UVĚŘIT





TITANIC



Václav Králíček

TITANIC

NIKDO NECHTĚL UVĚŘIT



NAKLADATELSTVÍ
EPOCHA

VE ČTVRTEK 12. SRPNA ROKU 1909 se narodila nejmladší sestra mé babičky. Pratec s krásným jménem Emílie.

VE ČTVRTEK 12. SRPNA ROKU 1909 byl už dva měsíce v loděnici Harland & Wolff položen kýl nejluxusnější a největší lodě světa, *RMS Titanic*. První tisíce spojovacích nýtů začínaly vytvářet z beztvarych hromad plechů celek.

KDYŽ 31. KVĚTNA 1911 s velkou slávou spouštěli na vodu hotový trup, měla už pratec Emílie první krůčky za sebou a vydávala se objevovat okolní svět.

KDYŽ SE V ROCE 2012 připravovalo ke stému výročí potopení *Titaniku* první vydání této knihy, těšila se má pratec pevnému zdraví. Pokaždé, když jsem ji v domově důchodců navštívil, mě vítala slovy: „Ty dneska nějak špatně vypadáš!“

Copyright © Václav Králíček, 2012, 2019

Cover Illustration © V. K. Killer, 2012, 2019

Cover © Lukáš Tuma, 2019

Drawings © Václav Králíček ml., 2012, 2019

Czech Edition © Nakladatelství Epoque, Praha 2012, 2019

ISBN 978-80-7557-182-3 (print)

ISBN 978-80-7557-710-8 (ePub)

ISBN 978-80-7557-711-5 (mobi)

ISBN 978-80-7557-712-2 (pdf)

Obsah

Než začnete číst.	11
Místo úvodu pár slov o filmu	12
Ženy a děti první.	14
I. Zrod.	19
Fenomén doby – emigrace	20
Spálené mosty	21
Plachty pryč a plnou parou vpřed	22
Znova na začátku	23
Nejdřív White Star Line a troška firemní historie	24
Harland & Wolff, taky kousek historie	26
Příbuzní Lorda Pirrie.	29
Jednou ten, podruhé onen, hlavně když to nebudou Němci(!) aneb modrostuhové šilenství	30
Modrá stuha musí patřit Velké Británii.	32
Boj o lukrativní převoz pošty	33
II. U Harlandů v loděnici.	35
Jedny plány pro tři lodě	36
Silná, nebo slabá loď? Sázka do loterie	38
Největší, nejluxusnější, nejmodernější a také nejbezpečnější?	41
Stroje, to je půlka lodě	49
Velká láska inženýra Bella.	52
Svítlí, hřeje, pohybuje výtahy, vysílá a také mění historii	55
Drobná Andrewsova chyba.	56
Pumpy	58
Dva povely a dva časy	60
Harland & Wolff na kvalitě materiálu nikdy nešetřili	62
Nýty kam se podíváš	66
Opět ty nýty.	68
Nýty, tentokrát naposledy?	70
Zelená je teorie, skutečnost je šedivá aneb druhá chyba konstruktéra Andrewse?	72

III. Uhlí, uhlí... zase jen peníze	75
Dvě, nebo tři? To není otázka, ale konstatování.	76
Luxus a rozměry nade vše!	77
Na scénu přichází Velká čtyřka	78
Jsme zase u ekonomiky	80
V čem byl největší rozdíl	82
Snadno se poznají. Taky podle -ic	85
Dokonale zvládnutý marketing	86
Do třetice a naposledy	91
IV. Vítejte na palubě	93
Nervové srdce <i>Titaniku</i>	94
Navigační můstek.	95
Kormidelná	97
Funkčnost především aneb velení jako za admirála Nelsona.	98
Zametání stop	101
Mapovna	102
Vsuvka, pro následující vývoj asi jedna z nejdůležitějších!	103
Hlídky na můstku.	103
Vsuvka, možná ne tak důležitá, ale přece.....	105
Telefony	106
Je synonymum pro autoškolu loďškola?	107
Kapitán.	110
Vrchní palubní a ti druzí.	112
I ostatní museli někde odpočívat a spát	113
V. Bez člověka se nehne nic	115
Elita navigačního můstku. Vzdělání a praxe podmínkou.	116
Důstojníci <i>Titaniku</i> byli na výši	119
Nikdo nemá rád, co kdyby... ..	120
To nejlepší, co jsme mohli dát dohromady.	121
Kvalitní personalistika	122
Za byt a stravu?	137
Posádka, která je pořád vidět	141
Ale nejvíc na očích byli jen tři lidé.	142

Ta část, která je málo vidět – palubní oddělení	145
Marconi a ti druzí.	147
Placená služba především	149
Není jen Marconi	151
Posádka, která není vůbec vidět	155
Šéfové ze strojovny	156
Černí a umounění	158
Masní od šmíru	159
Jsou vidět, ale k posádce nepatří	159
Neměli bychom zapomenout na nikoho.	161
Ani na hudbu.	161
VI. Cestující jsou solí zisku	163
Absolutní pohodlí pro první třídu.	164
Luxus i pod kobercem	167
I druhá třída měla svůj vlastní výtah	171
Kapitánův stůl a ostatní	172
Co napáchaly americké imigrační zákony	174
Tady imigrant, ve staré vlasti emigrant	177
Ceny tehdy a dnes	181
Služby navíc, jenže placené	183
VII. Cestující, o kterých se obvykle nemluví.	185
Lístek do Cherbourgu	186
„Krvavé irské pobřeží“	189
Farář s koníčkem	191
Stále existuje několik hádanek, jenže ty už nikdo nerozluští!	193
VIII. Osud jednoho konstruktéra.	197
Thomas Andrews junior	198
Workoholik každým coulem.	199
Plavba v dopisech	200
Kajuta první třídy.	202
IX. Nutná vsuvka aneb na riziko si člověk snadno zvykne	205
Jízdní řád – kapitánova bible	206
Docela neviditelný šéf	208

Plavby přes kopírák	209
Píše se rok 1911.....	211
Ještě trocha velmi důležitých čísel k roku 1911	212
Píše se rok 1912.....	214
Šlapala jako hodinky	215
A šla by až na 80!	216
Aprílové počasí	217
Skupina veledůležitých souřadnic, například 41°46'N a 50°14'W.....	219
Marcinogramy, které došly... a některé zůstaly ležet.	225
X. Náráz	227
Na úvod dopis od konce	228
„A budu mluvit pravdu a nic než pravdu!“	229
Dvě otázky, které si nikdo nepoložil	230
<i>Pivot point</i>	233
Rychlé rozhodnutí	234
Jediná spekulace z celé knihy – nejdůležitějších 37 vteřin plavby.....	235
Náráz? Rozhodně ne!.....	237
Vsuvka o vodotěsných přepážkách	240
První, snad i dobré zprávy se snadnou zvrtnou.....	242
Strojovna opravdu nevěděla, co se děje.....	243
Radikální změna.....	244
Za chvíli jsme měli vody po kolena	245
Raději do Halifaxu	246
Přesvědčení o své pravdě.....	248
Andrews nevěřil svým uším	249
Stačilo tak málo	249
XI. Zabránit panice za každou cenu.....	251
Záchrané čluny.....	252
Malé odbočení, přesto k danému tématu	253
Dominanty lodních boků	258
Ještě jednou výslechy, pro změnu u britské komise.....	262
Co se o záchraných člunech nikdy neříkalo nahlas, ale všichni to dobře věděli	266

Jedna a ještě jedna maličkost	267
A pak už to šlo ráz na ráz	268
Vina padá i na E. J.	270
Náklon lodě.	271
Najednou čluny byly	272
XII. Osud vtělený do teček a čárek	273
XIII. Najít viníka je tak snadné.	289
Jen jedna tajemná loď?	290
SS <i>Californian</i> raději zastavil.	291
<i>Shut up, Californian</i>	295
Nuda na můstku	296
Rakety nebo meteority.	297
Neskutečný nepořádek v časech.	299
Na scénu se vrací SS <i>Californian</i> , ale o podstatný kus dál	300
My se případu <i>Californian</i> prostě nezbavíme.	302
První byli Američané.	303
Britská komise Lorda Merseye	306
Lordu Merseyovi se kapitán Lord velmi hodil	307
Byla to dobrá práce.	308
Co komise slyšet nechtěly!	309
K teorii „Za neštěstí mohly chybějící dalekohledy!“	310
Přece se něco v archivech po letech objevilo	313
SS <i>Birma</i> poprvé na scéně.	313
Drž hubu aneb <i>Birma</i> podruhé	316
Marconi kontra ostatní	317
Ještě se tam někde motal SS <i>Mount Temple</i>	319
Měl kapitán Moore černé svědomí, nebo ne?	321
Taky <i>Parisian</i> by se hodil.	321
Záchrana od Cunardů	323
Ismay podruhé	327
Zpočátku zmatený a později značně otřesený Herbert J. Haddock.	329
XIV. Ballard za to nemůže	333
Zlomila, nebo nezlomila?	334

I poloha je špatně	336
Skutečně to byla slabá loď	337
XV. Proč jen tak málo	341
Zajímavá struktura zachráněných	342
Možná je to příliš neuvěřitelné	345
Někdo měl čluny po ruce	348
Třetí třída – nejohroženější cestující	349
Největším nebezpečím třetí třídy byla ona sama	350
Zpátky do Rakouska-Uherska	351
Štouchnutí do vosího hnízda	354
XVI. Už jich víc nebude... skoro	357
Smutná práce	358
Identifikace před sto lety	360
Led, pytel, rakev	361
Jak vlastně zemřeli?	362
Stačily by dvě vteřiny	366
Vědecké, ale i super teorie	368
Místo závěru a ještě před poslední kapitolou	370
Rok za rokem, den za dnem, hodina za hodinou	375
Seznam lodí, o kterých se hovoří v textu	386
Lodě třídy Olympic	393
Použitá literatura	396

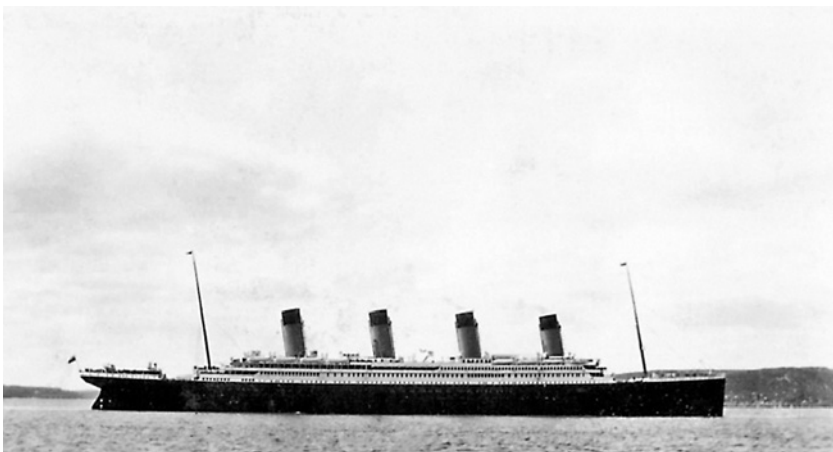
Než začnete číst

Že je tragédie *Titaniku* stále živá, toho jsme svědkem pravidelně každý rok počátkem dubna. Najednou je v médiích probírána ze všech stran. Bohužel se s neuvěřitelnou urputností neustále vynořují různé rádoby šokující polopravdy, či dokonce vyslovené nepravdy.

Od prvního vydání knihy uplynulo dlouhých sedm let a za tu dobu se podařilo snad některé omyly přece jen přivést na pravou míru. Jen díky pochopení nakladatelství se tak s nimi při vydání druhého, revidovaného vydání, můžete seznámit i vy.

Ač si to pravděpodobně jen nezřetelně uvědomujeme, *Titanic* – to je především jedno velké selhání člověka v jeho samolibosti a touze po dokonalosti. A to bychom si měli neustále připomínat, to by mělo být mementem této knihy.

Autor, Praha 2019



Místo úvodu pár slov o filmu

Je úžasné, jak lidstvo neustále fascinuje sto let stará tragédie potopení nejluxusnějšího parníku své doby. Časem se objevilo nesčetné množství knih, novinových článků, divadelních her, muzikálů a memoárů. Někteří autoři se poctivě snažili a stále snaží dobrat pravdy, pro jiné bylo potopení jen záminkou k rozvoji různých tajemných teorií, jakou byla například ta o záměně obou lodí, staršího *Olympiku* a nově postaveného *Titaniku*. U některých se dokonce objevila i mstící se mumie egyptského faraona, jiní odvozovali tragédii od toho, že loď nebyla správně pokřtěna... Fantastických teorií je velká řada. Mnozí dokázali transformovat různé smyšlenky do „skutečných příběhů“, vzpomínky přeživších trosečníků se postupně zamlžovaly a vydávaly nová svědectví, publikovaná s patřičným halasem jejich potomky...

Námětu s potopením *Titaniku* neodolali ani bratři Čapkové a zpracovali jej ve své povídce z roku 1916 *Zářivé hlubiny*.

Od roku 1912 příběh plní spolehlivě sály kin. Přesto se u nás takřka neví, že o *Titaniku* nechal za války, v roce 1943, natočit velkofilm i nacistický ministr propagandy Josef Goebbels. Pod vedením režiséra Herberta Selpina němečtí herci velmi přesvědčivě zahráli role naprosto neschopných, degenerujících Angličanů a Američanů.

Plakát k anglickému filmu
A Night to Remember.
Druhého palubního
Lightollera ztvárnil Kenneth
More a film se s velkým
úspěchem promítal i u nás.



Američané si film po válce odvezli domů jako válečnou kořist. A je ironií osudu, že právě scény potápějícího se *Titaniku*, na svou dobu dokonale trikově zvládnuté, byly použity znovu. Po mnoha letech se objevily v televizním dokumentu a ještě jednou v anglickém

filmu z roku 1958 *A Night to Remember* režiséra Roy Barkera. U nás se promítal pod trošku jiným názvem jako *Zkáza Titaniku*.

Naštěstí patří Barkerův film k tomu lepšímu, co bylo o *Titaniku* natočeno. Exteriéry se natáčely na starém parníku *Asturias*, pocházejícím také z loděnice Harland & Wolff, a třicet interiérových scén stavěli filmaři přímo podle zachovaných „modráků“ z archivu loděnice. Hecce si režisér vybíral podle jejich podoby se skutečnými postavami. Jedním z pozitivních vyznění filmu byla alespoň částečná rehabilitace osoby kapitána Lorda z *Californianu*.

Titanic si zahrála i slavná *SS Queen Mary*, v době filmování už nastálo zakotvená v Kalifornii.

Motiv potopení velkého osobního parníku použil filmový producent a exbeatle George Harrison ve filmu *Time Bandits*. Scénář filmu napsal a zároveň film režíroval Terry Gilliam, člen slavné skupiny Monty Python. Z filmu pochází i scéna odehrávající se na palubě těsně před nárazem, kdy hrdina vyjádří přání: „Dal bych si šampaňské se spoustou ledu.“

V roce 1996 se CBS vrátila k tématu potopení *Titaniku* svým dvoudílným televizním filmem.

Titaniku ve své tvorbě nedokázala odolat ani Danielle Steelová. Hrdinka jednoho z jejích románů Edwina ztratí rodiče i veškerý majetek během ztroskotání. Nebyla by to však Steelová, kdyby jí vše ještě před koncem knihy nevynahrádila.

Snad nejznámější zpracování nabídl divákům v roce 1997 režisér James Cameron. Plány na projekt jej prý poprvé napadly už v roce 1985. Nic překvapivého, protože v onom roce dr. Robert Ballard objevil skutečný vrak *Titaniku*. O to smutnější je, že se dlouhá příprava podepsala na filmu spíše negativně. Film stál přes 200 milionů dolarů, vydělal rekordní miliardu dolarů (v tržbách jej překonal až nový Cameronův film, *Avatar*), získal 11 Oskarů ze 14 nominací a režisérovi Cameronovi přinesl absolutní tvůrčí svobodu. Bohužel nejen zakonzervoval staré, ale přidal i nové mýty a omyly do historie potopení *Titaniku*.

Asi největší vytvořil v setkání obou hrdinů. Paradoxně právě americké imigrační úřady totiž v dobách před první světovou válkou tvrdě požadovaly absolutní segregaci cestujících třetí a čtvrté třídy od „slušných“ cestujících v druhé a pochopitelně především první třídě.

Ženy a děti první...

V okamžiku, kdy jí stevard hodil záchrannou vestu, sedmatřicetiletá Kristina Sofie Laitinenová pochopila, že její sen o krásné budoucnosti v Novém světě zmizel do nenávratna. Mysl se stále vzpírala uvěřit skutečnosti. Za loďní lístek dala skoro veškerý svůj majetek, stál jí celých 9 liber, 11 šilinků a 9 pencí. Při nalodění v Southamptonu ji ohromila a zároveň uklidnila velikost lodi, která ji poveze do zaslíbené Ameriky.

Nakonec se rozhodla a vrátila se zpátky do své kajuty. Pomalu jí docházelo, o čemže to vlastně byla vzrušená debata v chodbičce. Další slova, která přece jen pochytila, jí potvrdila, že už se loď v žádném případě na hladině dlouho neudrží a asi se brzy potopí. Postupně se zvětšující náklon podlahy byl toho neklamným důkazem. V kajutě si sedla na svůj kufr, jediný majetek, který si z Finska odvážela, a začala se modlit.

Snad se stane zázrak.

Záchrannou vestu odložila na lůžko vedle sebe.

Tělo slečny Kristiny Sofie Laitinenové z Ita-Suomen Laani ve Finsku, povoláním hospodyně v domácnosti, nebylo nalezeno.



Na rozdíl od Kristiny uměla její jen o dva roky mladší spolucestující Manta Josefina Nieminenová velmi dobře anglicky. Jako komorná pracovala takřka od svých devíti let a posledních deset let, kdy žila a pracovala v Americe, pravidelně podporovala své chudé rodiče doma ve Finsku. Žili sice nedaleko hlavního města, ale ani tak nebylo živobytí jednoduché. Proto jim každý rok posílala 100 finských

korun, a když se jí konečně na podzim podařilo dostat se na návštěvu domů, měli všichni velikou radost.

Probudilo ji ticho, trup se nechvěl vibracemi strojů a nad hlavou uslyšela silný hluk. Ještě rozespálá budila své spolucestující, ale těm se moc vstávat nechtělo. Hluk neustával, a proto vykoukla na chodbu. Pobíhalo tam několik žen a mezi nimi se proplétali stevardi, v rukou záchranné vesty.

Lekla se.

Ihned se vrhla na procházejícího stevarda a zasypala ho přívalem otázek. Přestože měl příkaz uklidňovat cestující, u Manty se mu to v žádném případě nepodařilo. Jeho blábolení o tom, že se nic nestalo, záchranné vesty jsou jen pro pořádek, opravdu neví, kdy budou moci vystoupit na palubu, a také, že muži jsou na tom stejně jako ona, bylo výmluvné. Korunu tomu nasadil větou, že se za chvíli popluje dál. To jí k pochopení závažnosti celé situace zcela stačilo. Ne, není to jen jednoduchá nehoda.

Proto nehodlala zůstat v podpalubí.

Když se loučila s rodiči, slíbila, že na sebe dá pozor, a to rozhodně chtěla udělat. Jen musela najít Johana. Johan Werner Salonen, její stejně starý přítel, cestoval s ní. Ona v ženské části třetí třídy, on v té mužské na přídi. Po přistání v New Yorku měli koupený lístek na vlak až do Aberdeenu ve státě Washington. I proto je lodní lístky stály více než sto dolarů. Jenže právě ty na vlak měl u sebe Johan. Zkontrolovala, zda má všechny peníze, a vydala se hledat přítele.

Vůbec ji nepřekvapilo, že jde mírně z kopce. Proti ní, směrem na záď, se chodbou zvanou Scotland Road neustále hrnuli jiní cestující, mnozí navlečení ve vestách, ale každý se svým majetkem v ruce. Vztekla si vzpomněla na stevarda. Prý jen drobné zdržení.

Ani Manta s Johanem nebyli mezi zachráněnými a těla nebyla nalezena.

Společnost White Star Line vyplatila rodičům Manty náhradu 50 liber.



Jednadvacetiletá Hanah Naughtonová z Donoughmore nedaleko Corku měla oproti ostatním výhodu. Narodila se u moře. I ji probudilo nenadálé ticho, hodnou chvíli ležela a přemýšlela, co se děje.

Loď stojí, o tom není pochyb.

Registrovala vzrůstající hluk z horních pater.

Její spolubydlící mezitím zase usnuly, přesto ji zvědavost přemohla a vyrazila na chodbu.

Pro jistotu přendala peníze uschované původně v kufříku na bezpečnější místo přímo na těle. Pak teprve opustila kajutu. Na chodbě už bylo několik žen a dětí, vzrušeně debatovaly o tom, co se děje. Většinou to nebyly Angličanky, a tak jim nerozuměla.

Když se ocitla u holičství, podařilo se jí za ruku zachytit právě procházejícího stewarda. Na její dotaz, proč loď stojí a nepluje, jí steward potichu, tak aby to nikdo jiný nezaslechl, varoval a doporučil jí vzít si záchrannou vestu. Ihned jí také jednu z těch, které držel v ruce, podával.

Z vyprávění námořníků a rybářů doma a v přístavu si uměla udělat představu o tom, co se asi děje. Ticho strojů a naopak sykot unikající páry ji vůbec nenechával na pochybách.

Z promenádní paluby své třetí třídy si pamatovala umístění záchranných člunů a byla pevně rozhodnuta se k nim jakýmkoliv způsobem dostat. Ani na chvíli neuvažovala nad možností skoku do moře. Tam by přežila sotva čtvrt hodiny v tom všem, co měla na sobě.

Už byla takřka u schodů, když ji uviděla.

Malou Treasteall.

Znala ji, stejně tak matku i jejího malého, ani ne ročního bratříčka Edwarda, od vidění. Uchopila ji za ruku a poprosila ji, aby jí ukázala kajutu, kde má maminku. Našly se mnohem dříve.

Stála na chodbě, chlapce v náručí.

Musí se všichni dostat nahoru ke člunům, to je jejich jediná šance. Ale kudy? Všude postupně víc a víc vládl zmatek. Mnoha lidem teprve nyní docházelo to, co ona věděla už delší dobu.

Loď se potápí.

Musí nahoru.

Tak tedy znova schodiště.

Treasteall statečně šlape vedle ní, paní Edita s Edwardem v náručí se jich snažila držet. Ani nevnímala prostředí knihovny pro cestující druhé třídy, soustředila se na hledání schodů. Aha, tady jsou, jenže na nich bylo už hodně cestujících. Najednou si všimla, že paní Edita kromě syna ještě vleče větší kufr. To nepůjde. Okamžitě jí řekla, ať ho odloží.

Edita zavrtěla hlavou, jak by mohla zanechat všechny nejdůležitější a pro ni tak cenné věci jen tak na chodbě? Raději se s nimi vrátí zpátky do kajuty.

Až bude čas, tak si je zase vezmou.

Jen s velkou námahou a s použitím veškeré výmluvnosti, které byla schopna, ji Hanah přesvědčila, že vracet se už nemohou. Už není čas.

Podlaha chodby se už mezitím znatelně naklonila směrem ke přídi.

Ještě zaslechla kohosi, jak rozzlobeně říká, že sem nesmějí, že to jsou prostory loď určené pro cestující první třídy, ale s Treasteall v náručí dělala hluchou a snažila se proklestit schodištěm na člunovou palubu.

Zarazil ji postarší pán, který se pomalu posunoval proti proudu.

Už nikam nemusíte spíchat, čluny už nejsou, je jen konec, smutně se usmál a pokračoval ve své pouti.

Podlomila se jí kolena, svezla se podél stěny, stiskla Treasteall a rozplakala se.

Jejich těla nebyla nalezena.



V mnohem horší situaci se ocitla Marija Oreskovicová, stále ještě občanka našeho rakousko-uherského mocnářství. Určitě věřila, když si ve Švýcarsku od agenta pana Büchela za 8 liber, 13 šilinků a 5 pencí kupovala lodní lístek a cestu až do dalekého South Chica-ga v Illinois, že si kupuje lístek ke skvělé budoucnosti.

I ona byla ohromena velikostí lodě, když v Southamptonu nastupovala. Na tak obřím kolosu se cítila naprosto bezpečně a stále si nemohla zvyknout na veškeré vymoženosti, které byly součástí služeb třetí třídy.

Práce v zemědělství se nebála, horší než v rodném Chorvatsku určitě nebude. Výhodou byl i její věk, necelých dvacet let. Necestovala sama, společně s ní putovali za dobrou prací i její stejně staří příbuzní Luka a Jelka Oreskovicovi.

Kdy a jak zahynuli nevíme, jejich těla nebyla nalezena.

Matka dostala od Mansion House Titanic Relief Fund, společnosti, která postupně pozůstalým vyplácela odškodnění, podporu 50 liber.



Mohli bychom pokračovat ještě dál...

Například rodina Sageových.

Když John Sage v roce 1911 psal manželce o nádherném kousku půdy, pevně věřil, že v Jacksonville, nejnádhernějším kousku Ameriky, najdou domov. Na palubě *Titaniku* byla celá rodina, oba rodiče i jejich devět dětí; od nejmladšího čtyřletého Thomase až po nejstarší dceru, dvacetiletou Stellu.

Ví se, že se celé rodině podařilo dostat na člunovou palubu.

Stella už dokonce seděla v záchranném člunu, ale protože tam byla z rodiny jen ona, opět se k ní vrátila.

Z celé rodiny záchranná loď *CS MacKay-Bennett* našla jen tělo dvanáctiletého Anthonyho Willama a 22. dubna jej na moři pohřbila.

Popis v seznamu vylovených mrtvých vypadal takto:

Položka 67 – muž, pravděpodobný věk 14, vlasy, střední postava.

Oblečení – šedivý oblek (kalhoty), pruhované triko, černé boty a ponožky.

Žádné značky na těle nebo na oblečení.

Lístek třetí třídy. Na lístku jméno Will Sage, číslo 20, kajuta 126.

Vše, co z celé rodiny zůstalo. Jedna kolonka v seznamu.

I. Zrod

Fenomén doby – emigrace

Rozvoj lodního stavitelství umožnil snadno přepravovat přes oceán neustále větší a větší množství cestujících a proud se nezmenšoval celá léta. První mohutnější vlny emigrantů ze starého kontinentu se objevily už počátkem třicátých let 19. století.

Největší proud směřoval do Severní Ameriky, přičemž v devadesátých letech 19. století začali převažovat vystěhovalci z jižní, jihovýchodní a východní Evropy. Stále sice pocházela zhruba třetina z Velké Británie a severozápadní části Evropy, ale přibývalo emigrantů z Itálie a východní části střední Evropy. Není divu, vždyť v propagačních brožurách, které se lidem dostávaly do rukou, byly věci nevídané. Zemědělské půdy je prý v Americe tolik, kolik jen bude člověk schopný obdělávat, a většinou opravdu za babku. Daně nízké nebo takřka žádné. Tehdy se v Americe z majetku platilo na daních kolem 5 až 75 centů ze 100 dolarů.

Po prudkém útlumu vystěhovalectví z přelomu století se počet emigrantů v prvních letech nového, dvacátého, opět začal zvyšovat. Právě tento nikým neočekávaný výkyv způsobil mnoha lodním společnostem nemalé ekonomické problémy. Důsledky silně pocítila i společnost White Star Line.

Odhaduje se, že jen z území Rakouska–Uherska se za novým domovem v průběhu několika desetiletí vypravilo přes jeden a půl milionu obyvatel. Pravděpodobně i z těchto důvodů otevřela společnost White Star Line svou kancelář nejen ve Vídni, Karntnerring číslo 4, ale i v Praze. Na už tehdy lukrativní adrese Václavské náměstí číslo 66. Dům je sice ve skutečnosti už v Mezibranské ulici, přesto podle adresy stále Václavák. Jen šikmo přes ulici nedávno dokončili Národní muzeum, stále zářící novotou.

Abychom mohli pochopit onen loďařsko-staviteleský boom, musíme si uvědomit, že v průběhu devatenáctého století až do prvního desetiletí dvacátého století, vlastně až do světové války, opustilo Evropu podle velmi hrubého odhadu na 50 milionů lidí. I když nebyl

odliv obyvatelstva pravidelný a většinou se projevoval v určitých vlnách, každý rok se do severní Ameriky, nejen do USA (tam směřoval největší proud), ale také do Kanady, stěhovalo až 800 tisíc budoucích Američanů a Kanadanů. A ty všechny bylo zapotřebí do jejich nové vlasti dopravit.

Přitom nešlo o cestující první či druhé třídy, ale o cestující, pro které lodní lístek představoval ve většině případů jejich jediný majetek. Cestující laciné třetí třídy plnili pokladny lodních společností. Aby toho nebylo málo, některé společnosti nabízely cestu přes oceán ještě laciněji, ve čtvrté třídě. Jenže v té podmínky cestování hraničily někdy až s lidskou důstojností. Často spíše připomínaly podpalubí otrokářských lodí.

Lodní společnosti vznikaly jako houby po dešti, kdo dal dohromady alespoň nějaký kapitál, okamžitě začal provozovat pravidelné lodní spojení přes Atlantik. Silné lodní společnosti pochopitelně měly výhodu velkých rychlých lodí, a tím pádem mnohem větší a rychlejší návratnosti vloženého kapitálu.

V tisku se sice dobře vyjímaly seznamy bohatých cestujících putujících první třídou, jenže opravdu největším ekonomickým přínosem lodních společností byli právě ti nejchudší, putující přes oceán v podpalubí a zpočátku se tísnící v nevhodných prostorách lodi. Většinou s sebou nepřeváželi hodně zavazadel, ba právě naopak. Na lodích bylo v rámci šetření mnohdy velmi spartánské vybavení kajut včetně hygienických zařízení. Přesto už jen samostatná postel pro jednoho, tekoucí studená a teplá voda, sice společné, ale přesto sprchy, pravidelně podávané poměrně chutné a vydatné jídlo pro spoustu z nich představovaly nikdy nepoznaný luxus.

Spálené mosty

Zakoupení lodního lístku pro většinu imigrantů, kteří nechtěli v Americe riskovat odmítnutí, tvořilo až poslední, nejméně složitou část dlouhodobého procesu. Lodní agenti úzce spolupracovali

s místními úřady a pochopitelně s americkým imigračním úřadem. Obvykle trvalo řadu týdnů, než se podařilo zkompletovat veškeré potřebné doklady. Každá země měla svůj mechanismus, jak vyřídit doklady člověku, který ji ve skutečnosti definitivně opouštěl. Vždyť většina cestujících třetí třídy putovala jen jedním směrem. A úřednický šiml nezahálel. Dobře věděl, jak ještě na poslední chvíli získat nějaké finance na doplnění státní pokladny. A také věděl, že je kde brát. Imigranti obvykle rozprodali svůj původní majetek, aby získali peníze na cestu, a v lepším případě ještě nějaké ty drobné do začátku.

Cesty za obchodem, jen tak na dovolenou či prázdniny se počátkem století stále ještě omezovaly na majetnější třídy. A o těch byly zase americké imigrační úřady přesvědčené, že už jejich původ jim zajišťuje dostatek financí na pobyt v zemi.

Cestovní pasy, jak je známe dnes, jsou výdobytkem až první třetiny dvacátého století.

Plachty pryč a plnou parou vpřed

Od poloviny devatenáctého století, od doby, kdy se v lodním trupu napevno zabydlil parní stroj a na zádi se mezi kormidlo a trup doslova vecpala lodní vrtule, docházelo k výrazným změnám v chování především mezi důstojníky.

Konstruktéři lodí však stále mysleli na zadní kolečka a lodě byly pravidelně a ještě hluboko do devatenáctého století osazovány stěžni s kompletním oplachtěním. K využití docházelo zpočátku často, uhlí bylo drahé, spotřeba vysoká a každá ušetřená tuna uhlí se připočítávala kapitánům k dobru. Pokud foukal vítr správným směrem a měl dostatečnou sílu, parníky plachty využívaly jako doplňkový pohon.

Většina lodních důstojníků koneckonců svou kariéru na plachetnicích začínala, skládala své první důstojnické zkoušky a získávala

důstojnické patenty. To se týkalo i všech důstojníků na palubě *Titaniku*.

Na moře se mladí muži vydávali už ve věku okolo patnácti let. První důstojnické zkoušky na čtvrtého důstojníka pak skládali obvykle po dvouleté praxi na lodi. Na každý prýmek našitý na rukávu uniformy se musela opět skládat zkouška před velmi přísnou komisí.

Jenže ani prýmky nezaručily, že se z důstojníka opravdu stane kapitán. Vše záleželo na velikosti rejdařství, zkušenostech a také trochu na štěstí. Na lodích se protekce nenosila, to by byl velmi drahý experiment – a ten si žádná společnost nemohla dovolit.

Znova na začátku

Přesto při přechodu z plachetních lodí na lodě poháněné stroji mohli důstojníci na většinu svých zkušeností zapomenout a učit se znovu. Základní změnou, která z lodní dopravy vytvořila dopravu pravidelnou a fungující podle přesných jízdních řádů, byl právě onen parní stroj. Umožňoval do té doby naprosto nevídanou plavbu za jakéhokoliv počasí a směrem, který udal velitel lodi bez ohledu na směr a sílu větru.

I obsluha lodi se na jednu stranu zjednodušovala. Na druhou se objevovaly profese, které už vlastně ani námořnické nebyly. Posádka nemusela šplhat vysoko do stěžňů a skutečných námořníků na lodích ubývalo. Díky přebytku páry se objevovaly takové vymoženosti jako parní vrátky nebo vytápění kajut v zimě. K pohonu různých strojních zařízení se postupně prosazovala elektřina. V kajutách se objevovaly první žárovky. Na lodích se zabydlovali topiči, přidavači, strojníci, mazači a elektrikáři. Postupně jich bylo mnohem víc než skutečných námořníků.

Technických novinek přibývalo. Geniální konstruktér Isambard Kingdom Brunel už v polovině devatenáctého století jako první na svých velkých lodích prakticky vyzkoušel ovládání kormidla motorem.

Nejdřív White Star Line a troška firemní historie

Tisíc liber stačilo 18. ledna 1868 Thomasi Henrymu Ismayovi k založení společnosti The Ocean Steam Navigation Company. Stala se jeho třetí firmou v řadě. Ta první pomalu skomírala, T. H. Ismay & Company vlastnil malou flotilu plachetních lodí, ale těm už zvonila hrana. Upřel proto oči na velikou, ale ve stejně velikých problémech se potácející společnost. Na tehdejší dobu neuvěřitelně předluženou The White Star Line of British & Australian Ex Royal Mail Packets. Mezi její lodě patřily slavné klipry *Chariot of Fire*, *Shalimar* a také *White Star*. V posledním tažení se trochu vzmohla a v roce 1863 seznam lodí společnosti doplnil první parník *Royal Standard*. Jenže už o pár let později, v roce 1867 dlužila své bance, The Royal Bank of Liverpool, 527 000 liber. Na tehdejší dobu astronomickou částku.

Ismay se spojil s velmi vlivným finančníkem Gustavem Christianem Schwabem a oba během bankrotu koupili v podstatě jen prázdný název. Jenže s tradicí. Ismay okamžitě své lodě nasadil na trasy do Austrálie a na Nový Zéland. Spolupráce obou mužů se začala zdárně rozvíjet. Další Ismayovou akvizicí byla loď *Broughton*, shodou okolností postavená loděnicí Harland & Wolff.

Dobrý oběd a ještě příjemnější partie billiardu byly nejlepšími prvopočátečními podmínkami k úspěšnému



Zakladatel a první ředitel společnosti White Star Line Thomas Henry Ismay.

obchodnímu jednání. Schwabe to dobře věděl. Psal se rok 1869 a nad zeleným sukem se oba velmi rychle dohodli. Schwabe jménem svým a jménem několika dalších finančníků nabídl dostatek peněžních prostředků k rozvoji nové lodní společnosti, jistěže pod vedením Ismaye. Měl jen jedinou podmínku: Všechny lodě, které si White Star Line kdy pro svou potřebu objedná, postaví loděnice Harland & Wolff. Ismayovi podmínka pochopitelně nevadila.

Ruka ruku myje a krom toho i zde Schwabe v pozadí tahal za nitky financí. Spolumajitelem loděnice byl jeho mladý synovec.

V pondělí 6. září 1869 vydala The Oceanic Steam Navigation Company 400 akcií po jednom tisíci liber. Schwabe jich odkoupil dvanáct, Ismay padesát. O ostatní se podělili kromě jiných Edward Harland, Gustav Wolff, George H. Fletcher, James K. Bibby, James a John Dugdaleovi a William Imrie, partner Thomase v jiné společnosti – Ismay, Imrie and Company.

Oboustranně výhodná spolupráce začala. Dalších šedesát let sjížděly ze skluzů loděnice jeden pěkný parník za druhým. Hned první čtveřice lodí pořádně zahýbala s trhem. Ismay si objednal nové lodě se specifikací okolo 4000 BRT výtlaku. Jako první sjela ze skluzů loď



Na svou panenskou plavbu se první loď společnosti *RMS Oceanic* vydala v březnu roku 1871.

číslo 73 dne 27. srpna 1870. Ismay ji pojmenoval *RMS Oceanic*. Na svou dobu byla neuvěřitelně štíhlá, poměr délky a šířky trupu byl 10 : 1, zatímco obvykle se stavěly lodě s poměrem 8 : 1. Měla velké prostorné kabiny, dokonce elektrické zvonky na stěvardy a v každé kabině umyvadlo s tekoucí vodou. Na tehdejší poměry neuvěřitelný přepych. Velmi brzo dostala přezdívku „Matka moderních parníků“.

RMS Oceanic brzy následovaly *RMS Atlantic*, *SS Baltic* a *SS Republic*. Měly sice být původně jen tři, ale když úspěch byl tak fenomenální! Okamžitě vytvořil silnou konkurenci ostatním společnostem a *White Star Line* se pevně usadila na dobyté pozici. Když pak *SS Adriatic* v roce 1872 přebíral od *SS Scotie*, patřící Cunardovi, Modrou stuhu, zdálo se že je vyhráno.

Protihráči v souboji o Modrou stuhu – prestižní ocenění, k němuž se ještě vrátíme – zůstali jen dva. *White Star Line* a *Cunard*.

Společnost rostla a rostla. Parníky přibývaly. Celkový výtlak flotily v roce 1871 tvořil ještě úsměvných 3808 tun. V roce 1901 už přesahoval 213 297 tun a další lodě byly na obzoru.

Ve čtvrtek 23. listopadu 1899 *Thomas Ismay* zemřel. Zdálo se, že *White Star Line* nemůže už nikdy nic ohrozit. Doménou společnosti byly severoatlantické lodní trasy, ale lodě plavící se pod znakem bílé pěticípé hvězdy byly doma i ve Středomoří, na Dálném východě, našli bychom je v přístavech Austrálie i Nového Zélandu.

Poslední loď, kterou u *Harlanda & Wolffa* starý pán objednal, byl *RMS Celtic*. První loď ze série později známé jako tzv. Velká čtyřka (*Celtic*, *Cedric*, *Baltic*, *Adriatic*). Spuštění na vodu se už nedožil.

Do čela společnosti nastoupil jeho syn *Bruce*.

Harland & Wolff, taky kousek historie

Když v roce 1858 *Edward James Harland* jako sedmadvacetiletý kupoval malou loděnici na *Queen's Islandu* od jejího zakladatele *Roberta Hicksona*, nikdo nemohl tušit, v jak veliký podnik se jeho firma postupem doby rozroste.

Harland potřeboval v prvopočátcích především dobře honorované zakázky, a tak neváhal nabídnout podíl v loděnici *Gustavu Wilhelmu Wolffovi*. Dobře totiž věděl, že jeho strýc, *Gustav Schwabe*, finančník z *Hamburku*, nedávno investoval nemalé peníze

do loďarství Bibby Line. Do společnosti, která dnes existuje již přes 200 let, ale zdroj jejich příjmů se od konce minulého století odklonil od lodní dopravy a přesunul se spíše do oblastí finančnictví.



Zakladatel a také majitel loděnice – Edward James Harland.

První tři lodě, stavěné novou loděnicí Harland & Wolff, byly právě pro Bibby Line.

Od počátku se loděnice profilovala jako loděnice pokrokových názorů a vysoké kvality. Dřevo na palubách nahradila železem. Tím se zesílil trup lodí a jeho hranatější tvar umožnil naložit mnohem větší množství nákladu.

V sobotu 27. srpna 1870 spustili pánové Harland a Wolff pro pana Ismaye, ředitele Oceanic Line první loď *RMS Oceanic*. Začala dlouholetá spolupráce loděnice a velkého rejdářství.

Ismay byl s prací loděnice velmi spokojený a postupně, přesně podle dohody, zadával jednu zakázku za druhou. *SS Baltic*, *SS Adriatic*, *SS Celtic*, *SS Britannic*, *SS Germanic*, *SS Coptic*, *SS Ionic* a další; v průběhu let postavili Harland & Wolff pro White Star Line (WSL) přes osmdesát lodí. Některé dokonce dvakrát pod stejným jménem. První *SS Adriatic* spustili na vodu v roce 1871, loď stejného jména, ale patřící do Velké čtyřky, ještě jednou v roce 1907. Poprvé ji objednával Thomas Ismay a objednávku druhé zase podepsal syn Bruce.

Harland zemřel v roce 1894 a šéfem společnosti se stal William James Pirrie. Ještě před smrtí prvních společníků se mu podařilo vyplatit jejich podíl. Firmu vedl třicet let. Kromě *Olympiku*, *Titaniku* a *Britanniku* postavila loděnice v průběhu století mnoho dalších krásných lodí. Ze skluzů sjela na moře například sněhobílá

SS Canberra, jeden z nejkrásnějších osobních parníků své doby. Za války o Falklandy mu britští vojáci, které převážel, dali příhodnou přezdívku „Velká bílá velryba“.

U Harlandů se stavěly i lodě válečné. Z těch nejznámějších například křižník *HMS Belfast*, proslavený svou účastí na potopení německého bitevního křižníku *Scharnhorst* v roce 1943. Také *HMS Penelope*, lehký křižník, nebo letadlová loď *HMS Bulwark*, výčet by byl nekonečný.

Harland & Wolff existují do dnešních dnů. Jako mnoho firem prošla i tato několika bouřlivými etapami. Došlo to tak daleko, že ji koncem osmdesátých let 20. století zestátnili. Následně ji vláda opětovně prodala a nyní je v soukromých rukou. Jen lodě už nepatří mezi její dominantní produkty.



V dále, vlevo od tramvaje, tušíme čnít mezi jeřáby rozestavěný trup *Titaniku*, zatímco dělníci od Harlandů jdou z práce domů.

Příbuzní Lorda Pirrie



Šéfdesignér interiérů nejnovějších obrů White Star Line Alexander Carlisle mohl dokončený *Titanic* obdivovat jen jednou.



Konstruktér a později i jeden z ředitelů u Harlandů Thomas Andrews.

Pirrie nastoupil do firmy na zkušenou v roce 1862. Bylo mu právě patnáct let. Za dvanáct let se stal společníkem a za dalších dvacet let byl šéfem velké, vynikající pověsti se těšící loděnice se 12 000 zaměstnanci. Kromě toho se angažoval v dalších firmách a také v politice. Po mnoho let byl starostou Belfastu. I proto se mu podařilo pro stavbu nových velkých lodí celkem bez námahy zvětšit loděnici a upravit samotný přístav.

V roce 1879 se oženil s Margaret, dcerou Alexandra Carlislea. Carlisle měl jako jeden z ředitelů loděnice na starosti především vybavení nově postavených lodí. Jeho mistrovskými díly se staly *RMS Olympic* a *RMS Titanic*. Jenže právě v průběhu dokončování *Titaniku* se jeho horká hlava dostala do sporu s Pirriem a z loděnice odešel. Hlavním důvodem byly politické ambice, které Pirrie u svého tchána jen těžko snášel.

Na svůj nejkrásnější výtvar se přišel podívat, teprve až když zakotvil, zářící novotou, v Southamptonu. Na velkou slávu spojenou se spuštěním *Titaniku* na vodu jej totiž loděnice nějak zapomněla pozvat.

Z dalšího příbuzného, synovce Thomase Andrewse, se zase pro změnu vyklubal vynikající lodní konstruktér.

Ale ani on se na svou pozici nedostal zadarmo. Nejdřív musel projít všemi odděleními loděnice, a teprve když se dostatečně osvědčil, povýšil do řídicí funkce. Andrews si velmi rychle vybudoval pověst člověka, kterému žádná práce není cizí. Pravidelně chodil do práce mezi prvními a končil často až hluboko za tmy. Ředitelem se stal v roce 1907 a hned mu na stole přistála práce nad novými supervelkými osobními parníky pro White Star Line.

Svou politickou váhou dokázal Pirrie po potopení *Titaniku* ovlivnit britskou vyšetřovací komisi, a především jejího předsedu Lorda Merseye směrem, který byl pro zachování pověsti a cti loděnice potřebný. A přestože byl Edward Wilding, muž který částečně nahradil Carlislea, před vyšetřováním patřičně instruován, některé jeho odpovědi zamotaly hlavu i Pirriemu. Výsledkem byl předčasný odchod jinak velmi loajálního zaměstnance z firmy. Nikdo přece nebude řediteli, starostovi, politikovi a váženému občanovi ani jen náznakem předhazovat, že jeho milovaná firma někde udělala chybu.

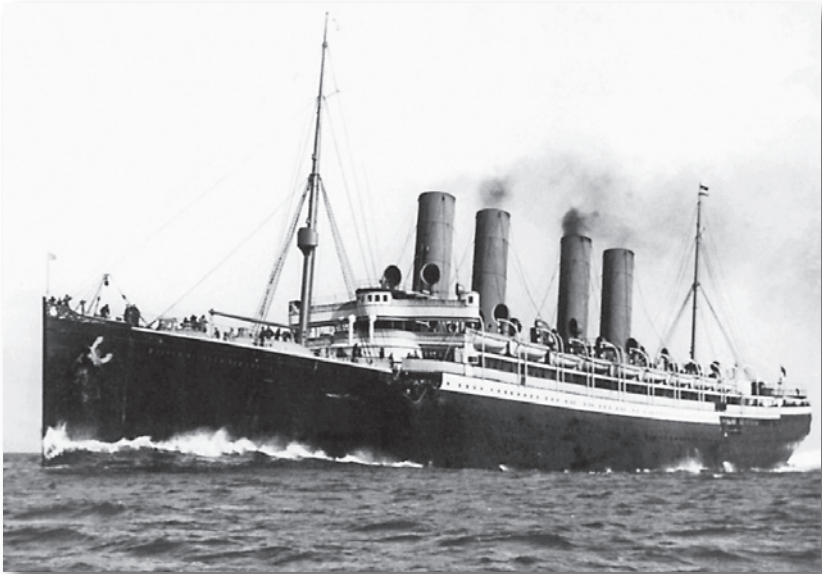
Jednou ten, podruhé onen, hlavně když to nebudou Němci(!) aneb modrostuhové šílenství

Na atlantických trasách došlo velmi brzy ke stanovování zprvu dost odhadovaných, ale posléze čím dál více prestižně dodržovaných jízdních řádů. S nimi ruku v ruce přišlo soutěžení mezi lodními společnostmi. Jako první vznikla revnivost o to, kdo dřív. Jasným vyjádřením prvenství se stal zisk ocenění známého pod názvem Modrá stuha.

Modrou stuhu získala loď, která na určené trase přeplula Atlantik v nejkratším možném čase. Prvním držitelem se stal v roce 1838 parník *Sirius* s časem 18 dní. Už za tři roky srazila loď *Columbia* společnosti Cunard dobu plavby jen na deset dní a devatenáct

hodin. Stuhu získala za cestu na trase Liverpool–Halifax, zatímco opačným směrem Modrou stuhu už rok držela *Britannia* od stejné společnosti za čas lehce pod deset dní. Závody pokračovaly. Zúčastnila se jich každá loďní společnost. Začaly se navrhovat lodě nejen pro pohodlí cestujících, ale také pro získání Modré stuhu.

Postupem doby se soutěž, jak jsme již naznačili, vyvinula jen v souboj dvou společností – Cunard Line a White Star Line. Až počátkem 20. století do souboje výrazně zasáhly německé loďní společnosti a White Star Line najednou zůstala úplně mimo hru.

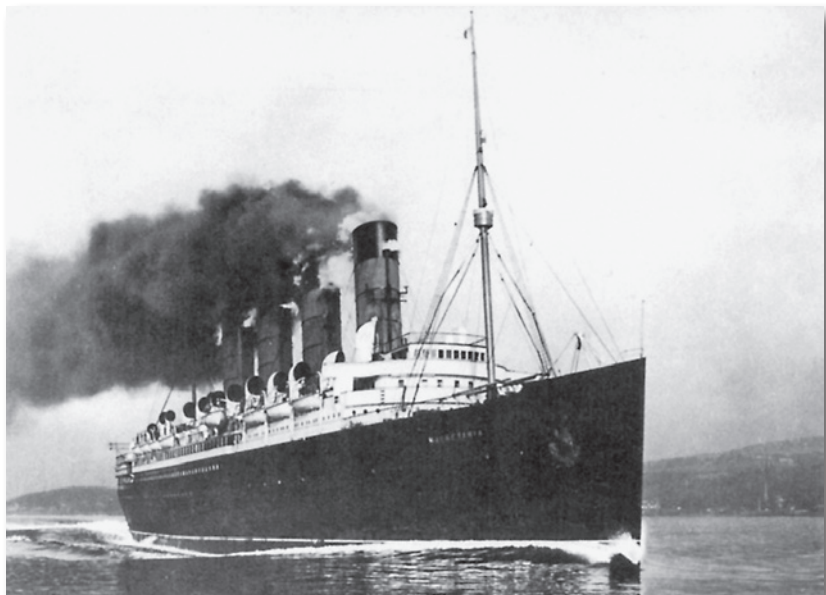


Loď, která pokořila britské osobní parníky. Ve své době nejrychlejší čtyřkomínový parník na světě *SS Kaiser Wilhelm der Grosse*.

Britská veřejnost závody sledovala bedlivě, velmi těžko snášela vítězství lodi *SS Kaiser Wilhelm der Grosse* společnosti Norddeutscher Lloyd (NDL) v roce 1897 při plavbě do Evropy s časem pět dní a sedmáct a půl hodiny a hned v následujícím roce při plavbě do Ameriky s časem pět dní a dvacet hodin.

Modrá stuha musí patřit Velké Británii

Německá loď prostě *nemohla* být těm britským konkurencí! Aby došlo k napravení pošramocené prestiže, uzavřela Cunard Line s britskou vládou v roce 1903 velmi výhodnou dohodu: Cunard postaví dva superrychlé osobní parníky, které budou stabilně schopné plout rychlostí nejméně 24 uzlů. Při splnění této podmínky se britská vláda projektu zúčastní vstupním kapitálem ve výši 2 600 000 liber šterlinků. Budoucí *RMS Lusitania* a *RMS Mauretania* ale budou navrženy a postaveny tak, aby je v případě válečného konfliktu bylo možné snadno přestavět na „Armed Merchant Crusier“, čili ozbrojený obchodní pomocný křižník. Za to bude Admiralita v případě potřeby vyplácet částku 150 000 liber ročně. Aby dohoda nebyla tak dokonale



RMS Mauretania s elegantní, jemně načechranou vlnkou u příďe.

výhodná a nevyvážená pouze pro jednu stranu, bude Cunard Line každý rok z té až neuvěřitelné sumy splácet vládě 2,75 procenta z celkové částky ročně.

Přesto trvalo ještě čtyři roky, než se *RMS Lusitania* a *RMS Mauretania* vydaly na své pravidelné plavby a dobu nutnou na plavbu přes Atlantik srazily pod pět dní o několik hodin.

Ale za jakou cenu?

Boj o lukrativní převoz pošty

Kromě převozu cestujících a posléze i neustále se zvětšujícího podílu dopravy módního či žádaného zboží souvisejícího se zkrácením doby plavby, byl finančně velmi zajímavý především převoz pošty. Společnosti Cunard, Inman Line a německý Norddeutscher Lloyd (NDL) tak v roce 1867 získaly od Britské pošty každá po jedné ze tří týdenních poštovních linek do New Yorku. Inman Line získala ještě čtrnáctidenní převoz pošty do Halifaxu.

Protože šlo i zde – což bylo už tehdy obvyklé – o určité národní zájmy, Cunard dostával na převoz pošty pravidelnou dotaci ve výši 80 000 liber, zatímco ostatní dvě společnosti byly placené pouze za skutečnou přepravu pošty.

Za necelé dva roky se situace opět změnila, došlo k určité reorganizaci a Britská pošta podepsala pravidelný kontrakt nejen s Cunardem, tentokrát na pravidelnou přepravu pošty dvakrát týdně do New Yorku po dobu sedmi let se stálou roční dotací 70 000 liber, ale i s konkurenční Inman Line. Je načase, abychom si tuto společnost trochu přiblížili. Byla založena v roce 1850; bohužel fungovala jen do roku 1885, kdy její aktiva převzaly American Line a Red Star Line. Nejenže ztratila několik lodí, *SS City of Boston* či *SS City of Brussels*, ale navíc byla dlouhodobě prodělečná. Přesto ještě v roce 1869, kdy naopak stále expandovala, získala kontrakt na převoz pošty třikrát týdně. Oproti Cunardu jen s poloviční pravidelnou dotací 35 000 liber ročně.

Krach na vídeňské burze v roce 1873 postihl i lodní dopravu. O několik let později společnostem vypršely i dlouholeté kontrakty na převoz pošty, a to už se mezi přepravce dokázala probojovat i White Star Line. Cunard se musel v její prospěch vzdát jedné z pravidelných linek a od té doby i White Star Line převážela poštu do USA.

Při panenské plavbě *Titaniku* patřily právě poštovní zásilky mezi tu část nákladu, která se jako první ocitla pod vodou. Poštovní úředníci se pokusili poštu zachránit. Nejenže se jim to nepodařilo, ale ani nikdo z nich se nezachránil.

II. U Harlandů v loděnici

Jedny plány pro tři lodě

Už tehdy, když v setmělém domě lorda Pirrie počátkem roku 1907 vznikaly první vize nových obřích osobních parníků, věděl Bruce Ismay, že jeho společnost nepodlehne módě nových turbínových lodí. Stejně tak mu bylo od počátku jasné, že objednávka skončí na počtu tří lodí. Schéma nakonec vypadalo následovně: zatímco jedna kotvila v Liverpoolu (ještě netušili, že nakonec budou muset přistávat v Southamptonu, protože do domovského přístavu se prostě nevejdou), z druhé vystupovali cestující v New Yorku a třetí byla, přestože sice původně s určením pro jiné trasy, neustále připravena v záloze, aby mohla zaskočit za ostatní dvě.

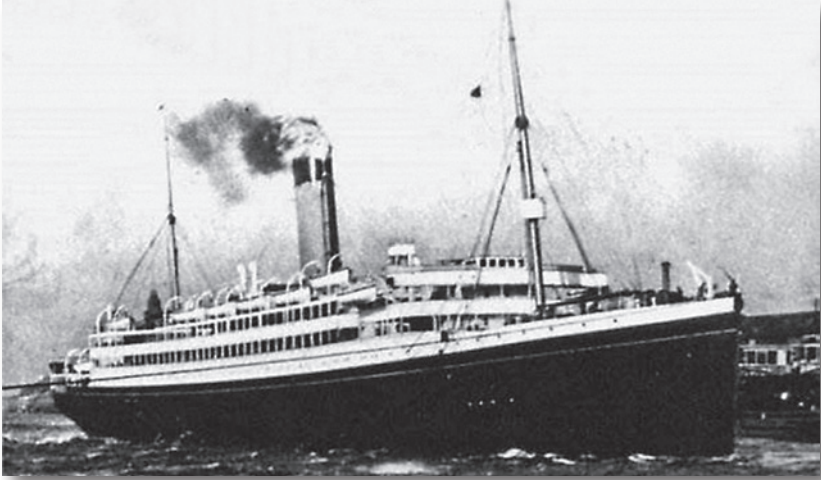
Ismayovu vizi přepravy cestujících tvořily vším možným komfortem přetékanými interiéry, prostorné kabiny pro bohaté cestující obou tříd (včetně společenských prostor) a také dostatečně pohodlné prostory pro cestující třetí třídy.

Na lodích White Star Line se už v budoucnu neměli objevovat „steerage“, čili cestující čtvrté třídy. Pojmenování získali během let podle kormidlovacího stroje, nad kterým byli obvykle na starších typech lodí ubytováni. Na rozdíl od pravidelného chodu parních strojů, které spíše uspávaly, kormidlovací stroj se pohyboval nepravidelně a neustále, jak kormidelník vyrovnával loď. Navíc byly zvuky vydávané strojem velmi nepříjemné.

Ismay věděl o ekonomice dost na to, aby si velmi rychle spočítal nevýhody nejmodernějšího druhu pohonu vzhledem ke tvarům připravovaných nových lodí společnosti.

Trojice nových obrů dostala do vínku tradiční pohon parními stroji trojčinného expanzního typu pro levou i pravou třílistou vrtuli. A jako doplněk nízkotlakou turbínu pro pohon středové čtyřlísté menší vrtule. Neocenitelnou výhodu takto navrženého pohonu ještě umocnila skutečnost, že pro pohon turbíny se využívala vlastně pára z parních strojů. Aby si Ismay ověřil, zda jeho myšlenka, co se týče uvažovaného pohonu nových lodí, je správná, loděnice Harland & Wolff navrhla

v témže roce pro White Star Line osobní parník *SS Laurentic*, u kterého poprvé Andrews použil ideu kombinovaného pohonu. Když o dva roky později, roku 1909, vstoupil parník do služby, plně potvrdil své přednosti. Kombinace pohonu přispěla k pohodlnému provozu ještě jednou, neméně důležitou věcí. Snížila se spotřeba páry a výrazně se omezily vibrace způsobované lodními stroji.



Parník *SS Laurentic*, na kterém se kombinovaný pohon plně osvědčil.

Konstrukčně se nově navrhované lodě velmi podobaly Velké čtyřce. Jen výtlač lodí byl dvojnásobný a při délce 269 metrů a šíři 28 metrů činil 46 000 BRT a přibližně 52 300 při plném vytížení.

V roce 1907 se Thomas Andrews stal výkonným ředitelem společnosti a hlavou konstrukčního oddělení. Ve dne v noci kreslil tento neúnavný a skromný člověk plány nových lodí pro Ismaye. Prací v průběhu roku postupně zaměstnal celé konstrukční oddělení společnosti. Stejně pečlivě dohlížel Andrews na jejich stavbu a na kvalitu dodávaných materiálů i na skluzech. Byl prostě všude, o všem musel vědět. Když o něm dělníci hovořili, tak jedině s lehkým nádechem pýchy na šéfa, protože neexistovalo nic, co by nedokázal. Jejich pan Andrews prostě uměl všechno.

Silná, nebo slabá loď? Sázka do loterie

Alfou a omegou životaschopnosti každé lodě je odolnost trupu vůči pohybům moře. Především jde o odborníky přesně definovanou „vhodnost pro plavbu na moři“. Při hodnocení kvality stavby se vychází z celkové pevnosti lodě, odolnosti a bezpečnosti palubních průřezů, dveří, ale také různých rozvodů páry, elektřiny, vody nebo sanitárních rozvodů. Loď je ve skutečnosti malé plovoucí město.

Ještě v polovině minulého století se mnohé z těchto faktorů odhadovaly spíše citem a zkušenostmi, než aby se skutečně počítaly. Na potřebné propočty potřebujeme totiž znát a využít teorii pravděpodobnosti a také se dnes díky počítačům zkrátila doba na jejich provedení. Andrews při mnoha výpočtech musel vycházet pouze ze zkušeností svých a předchůdců.

Jeho činnost navíc ještě komplikovalo neuvěřitelné množství různých otvorů. Nešlo jen o různé průchody a propojení uvnitř trupu; podstatně větším oříškem jsou u osobních parníků okna. Až stovky kulatých otvorů v trupu lodě a obdobné množství obdélníkových v nástavbách. Dobře věděl, že každé okno zeslabuje lodní trup, jenže osobní loď nemohla zůstat bez dostatečného množství oken.

Andrews při dosud nestavěné velikosti lodí musel především dbát na určité násobky pevnosti lodě při třech základních pohybech.

Podél délky lodě – vlnění.

Nahoru a dolů – zvedání a klesání.

Pohyb do stran – kývání a houpání.

Všechny tyto pohyby musely nové lodě zvládnout stejně jako jejich předchůdkyně. Při velikosti lodí už nebylo tak závažné houpání z příde na zád, tedy podélný pohyb, přesto trup musel být

dostatečně odolný a pevný. Velikost kladla o to větší důraz na nebezpečí narušení nastaveného kurzu. Přesněji řečeno, loď v žádném případě nesměla při kolébání vybočovat z nastaveného kurzu.



Dobře viditelná dilatační spára v přední části trupu na vraku *Titaniku*.

Aby situace nebyla příliš jednoduchá, musela se loď chovat dobře i při různých směrech vln, nemluvě o jejich velikosti a četnosti.

Andrews sice navrhoval trup nových lodí vcelku, ale protože si byl vědom hrozících pnutí, navrhl ve své době revoluční řešení. Do nástaveb implantoval dvě místa ohybu, jakési dilatační spáry, o nichž věřil, že dokáží vyrovnávat nebezpečné pnutí nástaveb. Loďe chtěl stavět z dostatečně odolných materiálů. Na oplechování trupů v původních dispozicích navrhoval ocelové pláty o síle nejméně tří centimetrů a zmnohonásobil také žebrovní lodí. Samotný trup zpevňovaly ještě dva boční kýly pod čarou ponoru.

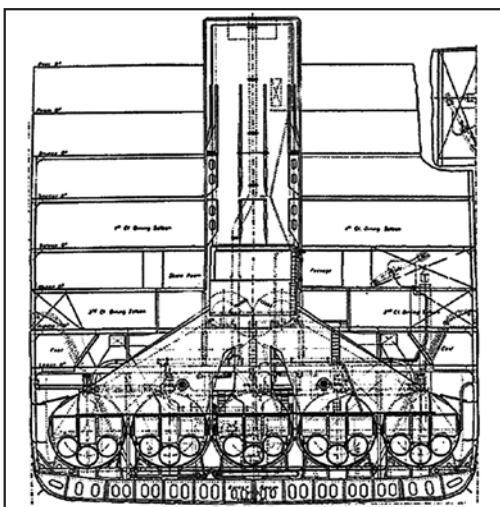
Že některé technické parametry související s bezpečností a pevností trupu nebyly zrealizovány tak, jak chtěl, nebylo částečně jeho vinou.

Jeho vinou bohužel zůstává, že souhlasil s kompromisem. Není důležité, že výsledné parametry materiálů odpovídaly požadavkům obchodní komory. Všichni věděli o jejich zastaralosti. Normy platné před dvaceti lety a hovořící o síle plechů jen 2 ½ centimetru už nemohly dostačovat u podstatně větších lodních trupů. Andrews postavil loď sice pěkné na pohled, ale jak zkušenosti s jejich provozem následně ukázaly, loď ve skutečnosti velmi slabé.

Naštěstí ještě v době probíhající stavby *Titaniku* ukázal *Olympic* během panenské plavby překvapenému Andrewsovi některé slabiny své konstrukce. Stihl tedy určitě části rozestavěného trupu *Titaniku* nenápadně upravit, a především zesílit. Co změnit nemohl, byla dvojitá obšívka spodní části trupu. Končila hluboko v bocích a nesahala ani do výše vodní hladiny.

Druhým velkým překvapením byl rozsah poškození *Olympiku* po srážce s křižníkem *HMS Hawke*.

Po katastrofě *Titaniku* prošel *Olympic* nákladnou přestavbou. 9. října 1912 jej společnost potichu stáhla ze služby a předala do rukou dělníkům od Harlanda. Během zimy se velmi pracně zpevňoval trup, doplňovalo se zdvojené opláštování boků, zvyšovaly se horní hrany vodotěsných přepážek a ztrojnásobilo se množství záchraných člunů. Všechny úpravy stály White Star Line takřka půl



Průřez trupem s umístěnými kotli a komínovou šachtou.

milionu liber šterlingů. Za ty peníze se dal postavit menší osobní parník. Loď následně sloužila k plné spokojenosti až do roku 1935. Ale to už se White Star Line dávno sloučila s Cunardem.

Štěstím pro *HMHS Britannic* byla jeho malá rozestavěnost. Kýl založili teprve v listopadu 1911. Stav trupu proto umožnil ještě v průběhu stavby snadnější provedení veškerých změn obdobných těm, které se pracně prováděly na *Olympiku*.

Největší, nejluxusnější, nejmodernější a také nejbezpečnější?

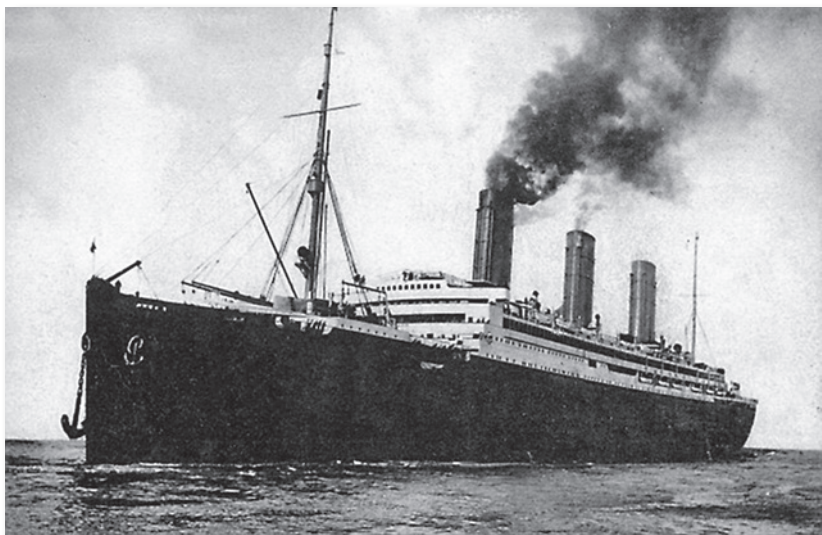
Setmělý večer, kdy se Ismay společně s Pirriem opájeli u krbu nad plány budoucích obřích a zároveň neuvěřitelně luxusních parníků, patřil v životě obou asi k těm nejspokojenějším. V duchu už nadšeně viděli své nádherné lodě, přeplněné tisíci a tisíci pasažérů putujících mezi Evropou a Amerikou. Ismay se usmíval při představě, jak se White Star Line plní pokladna, a Harlandové? Těm zůstane sláva stavitelů.

Navrhované rozměry lodí byly skutečně imponující. S délkou 269 metrů, šířkou 28 metrů a výtlakem 45 000 se opravdu staly největšími loděmi světa.

Zatím držel prvenství *RMS Baltic* z Velké čtyřky se svou délkou 223 metrů, šířkou 23 metrů a výtlakem 24 000 BRT. Cunard sice stavěl dvě velké lodě, Luisitanií a Mauretanií, ale Pirrie byl klidný. Dobře znal technické možnosti konkurenčních loděnic – stejně jako té své – a už věděl, že rozměry nových parníků nebudou nijak překvapující. *RMS Lusitania*, spuštěná na vodu v roce 1907, byla jen o 17 metrů delší než *RMS Baltic*. Zato výtlak měla o 8000 tisíc tun větší. Její mladší sestřička *RMS Mauretania* byla dokonce o 5 metrů kratší, ale výtlak už dosahoval 35 300 BRT.

Všechno to bylo hluboko pod technickými parametry trojice nových lodí White Star Line.

Časem se Ismay dozví, ještě v době stavby *Olympiku* a *Titaniku*, že německé loděnice budují mnohem větší obry. Oba vyplují rok po panenské plavbě nešťastného *Titaniku*. *SS Imperator* sice bude jen o 6 metrů delší, ale výtlaček dosáhne už 52 000 BRT. *SS Vaterland*, druhý v pořadí, svou délkou 289 metrů a výtlačkem 54 000 BRT předčí všechny lodě světa a na dlouhá léta se stane největším osobním parníkem.

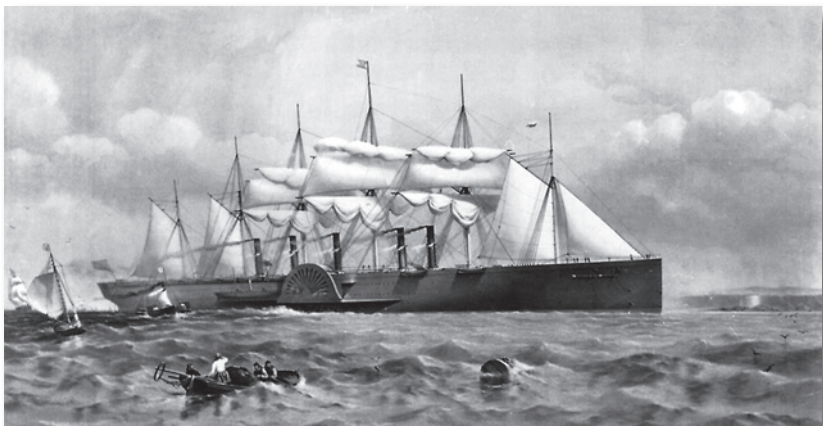


Již o rok později překonal *RMS Titanic* svou velikostí nový německý osobní parník *SS Vaterland*.

Zatím jedinou neshodu, ke které došlo nad počátečními nákresey budoucích lodí pro WSL, Andrews hbitě napravil. Šlo opravdu jen o drobnost; tři komíny čnící do výše nad ubytovacími palubami. Bruce Ismay trval neústupně na čtyřech.

V prvopočátcích parníků některé velké lodě opravdu víc komínů potřebovaly. Loď *SS Great Eastern* geniálního stavitele

a konstruktéra v jedné osobě Isambarda Kingdoma Brunela, postavená v polovině devatenáctého století, jich měla dokonce pět.



První opravdový lodní obr konstruktéra Isambarda Kingdoma Brunela *SS Great Eastern* s pěti komíny.

Hlavním účelem bylo skutečně odvádět kouř z kotelen, ale postupem času se staly čtyři komíny určitým symbolem velikosti loď. Konec devatenáctého století přinesl hned několik čtyřkomínových krasavců. Prvenství držela německá Norddeutscher Lloyd, když v roce 1897 spustila na moře nový osobní parník *SS Kaiser Wilhelm der Grosse* – tato loď je nám ostatně již známa. O pár let později pro změnu HAPAG (Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gessellschaft, anglicky Hamburg America Line) postavila *SS Deutschland*. Němci měli na moři už čtyři čtyřkomínové parníky, když Cunard konečně vyplul se svou *RMS Lusitanií*. Jenže ta, stejně jako ostatní, měla na každý komín přímo napojenou kotelnu.

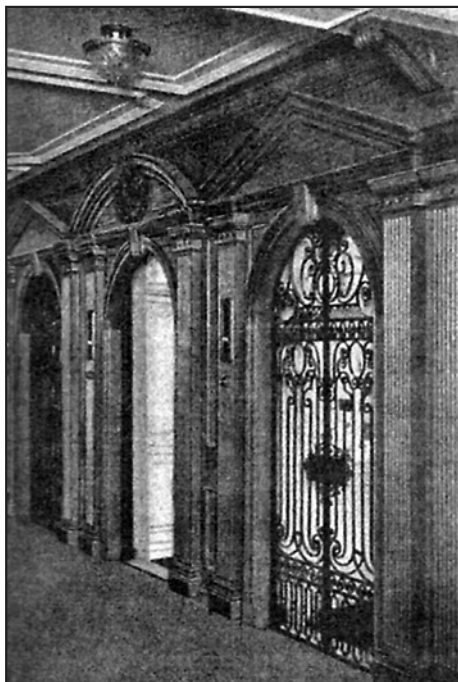
Proto Ismay bezpodmínečně trval na čtyřech komínech. Nové loď sice potřebovaly jen tři opravdu funkční komíny, přesto Andrews do plánů dokreslil komín čtvrtý. Bez napojení na kotelnu neodváděl kouř, ale to na moři, když loď plula, stejně vidět nebylo.

Komín našel využití při ventilaci turbíny. Byl to vlastně takový ventilační komín nekomín.

Důležité pro všechny bylo, že Ismay zářil spokojeností. Veřejnost citlivě vnímala množství komínů na lodích a čtyři symbolizovaly velkou, bezpečnou, silnou a rychlou loď. I když právě rychlost nebyla u nových lodí dominantní.

Po dokončení *HMHS Britannic*, v pořadí šlo o dvanáctý parník se čtyřmi komíny, se ve dvacátých letech 20. století objevily ještě tři, ale ty byly na mořích opravdu poslední.

Na navrhovaných lodích převládal luxus. Přesně podle požadavků zadavatele. Na interiérech první třídy se nešetřilo a k vybavení použil Alexandr Carlisle jen to nejlepší a nejdražší. Koberce nechal položit i na podlahy spojovacích chodeb první třídy, nejen ve společenských místnostech a kajutách. Všude dominovalo umělecky řezané dřevo, leptané sklo, zdobná litina a další umělecké doplňky šité na míru. Kliky, věšáky, osvětlení; vše dokonale ladilo s vybavením kajut. Z celkové ceny každé loď utratil na jejich vnitřní vybavení Carlisle více než polovinu jen v první třídě. K odpočinku sloužily prostorné salonky a alternativou přepychově vybavené jídelny se stal *Restaurant à la carte*. Sportovněji založeným



Výtahy určené pro cestující první třídy na *RMS Olympic*. Obdobně vypadaly i na sesterském *Titaniku*.

cestujícím určitě vyhovovaly všechny moderní přístroje v tělocvičně, mohli se za pěkného počasí procházet po vlastní promenádní palubě, k dispozici byl squashový kurt, bazén a specialita lodě – pravé turecké lázně. K pohodlnému pohybu mezi palubami sloužily kromě dvou velkých schodišť a několika menších také tři výtahy.

Vybavení druhé třídy sice bylo skromnější, ale ti, kdo je zažili již na *Olympiku*, shodně prohlašovali, že se vyrovná třídě první u jiných společností. Mezi samozřejmosti patřila knihovna a společenská místnost, a dokonce i zde měli cestující pro své pohodlí k dispozici samostatný výtah v zadní části ubytovací paluby.

Na rozdíl od jiných lodí se ve vybavení třetí třídy také nehledělo na využití každého čtverečního palce místa. Skromný, přesto velmi účelný nábytek včetně bíle natřených zdí i dveří navozoval pocit čistoty a pořádku. Do jídelny nechal Carlisle nainstalovat luxus u třetí třídy nevídaný – pianino. Kromě dostatečně veliké jídelny měla i třetí třída svůj společenský prostor.

Zato po technické stránce trojice nových lodí ke špičce lodního stavitelství až tak nepatřila. Ve skutečnosti šlo jen o zvětšený trup nápadně se podobající lodím Velké čtyřky. Samotný tvar kompaktního celku navigačního můstku Andrews použil už v prototypu na dříve postavené lodi. Při navrhování pohonu respektoval přání Bruce Ismaye, které rozhodně preferovalo ekonomickou stránku nad rychlostí. V době, kdy Cunard poháněl své nové lodě čtyřmi moderními turbínami, dostaly pohon klasický. Dva parní stroje doplněné nízkotlakou středovou turbínou se sice dokonale osvědčily, ale výkřik moderní techniky to rozhodně nebyl. Jak se posléze ukázalo, Achillovou patou se staly i vodotěsné přepážky. Tím, že nedosahovaly až do maximální výše a neuzavíraly ohraničený prostor ze všech stran, došlo při kolizi k jejich postupnému zatopení. Na obranu konstruktéra ale musíme přiznat, že on, ani nikdo jiný, si nedokázal představit takový druh poškození, jakému byl *Titanic* vystaven. Čtyři zatopené přepážky stále neměly ohrozit loď a bez problémů ji měly udržet na hladině, a to v době vzniku plánů určitý vrchol lodního stavitelství přece jen představovalo.

TITANIC: NIKDO NECHTĚL UVĚŘIT

Průřez trupem s jasným uspořádáním palub.

Člunová paluba

Navigační můstek, kormidelna

Kajuty důstojníků, kužárna

a prostory radiostanice

Důstojnická promenáda

Záchonné čluny

Tělocvična

Promenáda první třídy

Promenáda druhé třídy

A – paluba

Veranda, odpočívárna a Palm

Court cestujících první třídy

Kužárna cestujících první třídy

Vstup a schodiště do prostor první třídy

Čítárna a písárna první třídy

Prostory první třídy

Kajuty první třídy

B – paluba

Kajuty první třídy

Kryté promenády první a druhé třídy

Restaurant à la carte

Café parisien na pravoboku

Kužárna cestujících druhé třídy

C – paluba

Kajuty první a druhé třídy

Holičství pro cestující první třídy

Čítárna druhé třídy

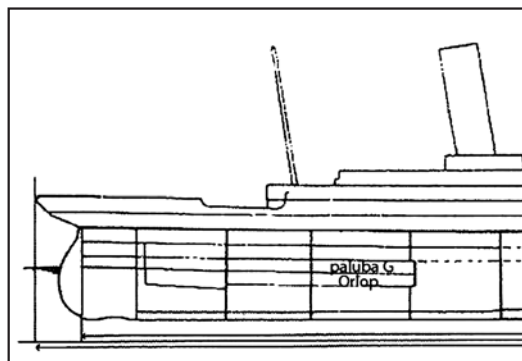
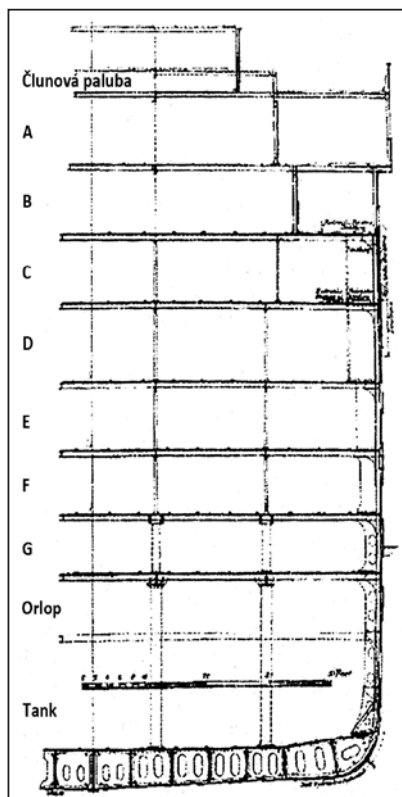
Recepce

Otevřená promenáda třetí třídy –
pouze na zádi lodi

Krytá odpočívárna a kužárna pro
cestující třetí třídy

D – paluba

Kajuty první a druhé třídy



Boční pohled na uspořádání palub.

Vstupní hala s recepcí pro první třídu
 Jídelna první třídy
 Jídelna druhé třídy
 Nemocniční oddělení – pro cestující první a druhé třídy, pro cestující třetí třídy
 Ubikace topičů na přídi
 Kajuty třetí třídy – na zádi lodi (steerage)

E – paluba

Vstupní hala pro druhou třídu
 Alternativní kajuty první či druhé třídy
 Vstup na palubu pro cestující třetí třídy
 Kajuty třetí třídy
 Scotland Road – hlavní spojnice přídě se zádí pro třetí třídu situovaná na levoboku
 Ubikace námořníků a mazačů na přídi a na levoboku pro hotelový personál
 Část paluby již zabírá strojovna

F – paluba

Kajuty třetí třídy na přídi a zádi
 Squashový kurt
 Bazén
 Turecké lázně
 Jídelna třetí třídy
 Prostory strojovny
 Ubikace strojního oddělení

G – paluba

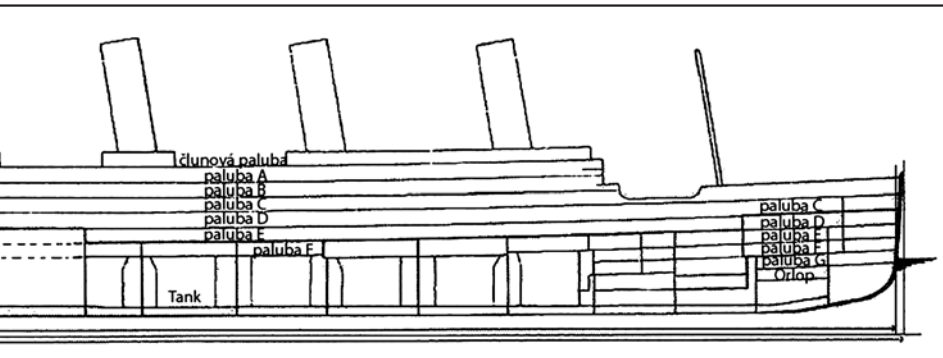
Kajuty třetí třídy
 Sklady potravin
 Zavazadla cestujících první třídy
 Náklad
 Ubikace topičů
 Poštovna
 Většinu paluby zabírá strojovna a kotelny

Orlop – paluba

Mrazicí boxy
 Strojovny, kotelny
 Uhelny

Tank – paluba

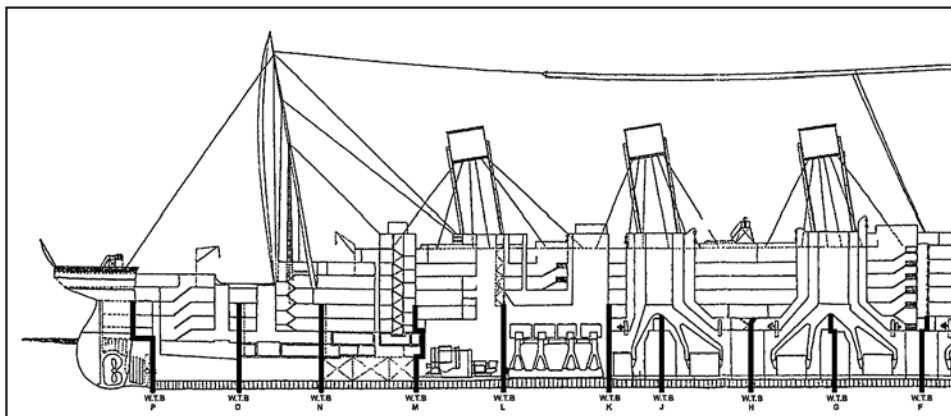
Nejspodnější paluba, v podstatě dvojité dno loďe



Co rozhodně moderní bylo, byl systém ovládání práce kotelen přímo řízený ze strojovny pomocí telegrafů. Rozvod telefonů včetně telefonní ústředny také odpovídal duchu moderní doby.

Není příliš známo, že kajuty pro radisty a jejich přístroje se na *Olympiku* dokreslovaly do plánů až dodatečně a na úkor využití prostor pro cestující. Na *Olympiku* okupovali radisté původní kajutu na pravém boku loď. Andrewsovi se šikovným doplněním plánů *Titaniku*, prováděným až během stavby, podařilo vytvořit zcela jiný, uzavřený prostor uprostřed lodi, sloužící jen radistům. Původně měly být instalovány slabší přístroje, ale ještě během stavby Marconi vyvinul vysílačku takřka třikrát silnější a tu v rámci exkluzivní smlouvy dostaly obě loď.

Že je *Titanic* nepotopitelný, to v době jeho vzniku nikdo z WSL ani z loděnice netvrdil. Pouze kapitán E. J. Smith v jednom rozhovoru s novinářem kdysi směle prohlásil, že s rozvojem moderní techniky se loď pomalu a jistě stávají nepotopitelnými. V propagačních materiálech a v novinových článkách autoři pouze vyzdvihovali všechna bezpečnostní opatření, včetně vodotěsných přepážek, kterými byly loď vybaveny. Hlavním lákadlem se stalo absolutní pohodlí. Tisk se předháněl v popisu velikosti stavěných



Rozmístění a výška vodotěsných přepážek.

lodí. Všichni zdůrazňovali ohromující přepych a pohodlí ve vybavení prostor určených pro cestující.

Stroje, to je půlka loď

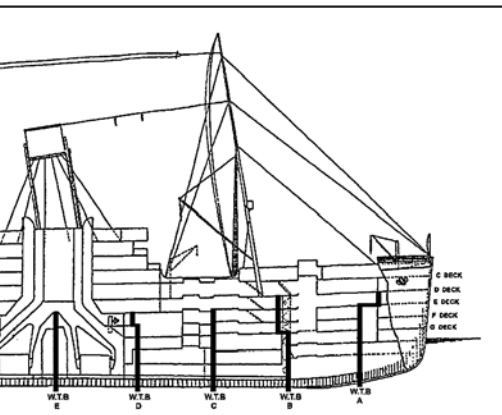
Prostory určené k instalaci pohonu, kotlů, parních strojů, turbíny a dynam zabíraly více než dvě třetiny celé délky loďe a jejich výška místy dosahovala až přes čtyři paluby. Samotné parní stroje svou výškou převyšovaly třípatrový dům a do trupu se, stejně jako kotle, usazovaly ještě před montáží nástaveb. Velkoryse pojatý prostor strojoven i kotelen umožňoval posádkám, na rozdíl od obdobných lodí, jejich pohodlnou obsluhu.

Pístové parní stroje použité na *Titaniku* patřily k trojčitému typu s vysokotlakým válcem, středotlakým a dvěma nízkotlakými válci. Nízkotlakou turbínu Parsonsonova typu poháněla pára až poté, co prošla pístovými parními stroji. Parní stroje měly projektovaný výkon 15 000 koňských sil při 75 otáčkách za minutu. Turbína pracovala na dvojnásobných otáčkách. Při 165 otáčkách za minutu dokázala vyvinout sílu 16 000 koňských sil.

Levý parní stroj při chodu vpřed otáčel velkou lodní vrtulí proti směru hodinových ručiček, pravý stroj a turbína otáčely vrtulemi ve směru hodinových ručiček.

Podle propočtů dosahovaly loď standardní rychlosti při 78 otáčkách vrtulí za minutu. Při těchto otáčkách dokázaly vyvinout rychlost něco málo přes 22 ½ uzlu. Rychlost dostatečnou pro spokojenost Bruce Ismaye.

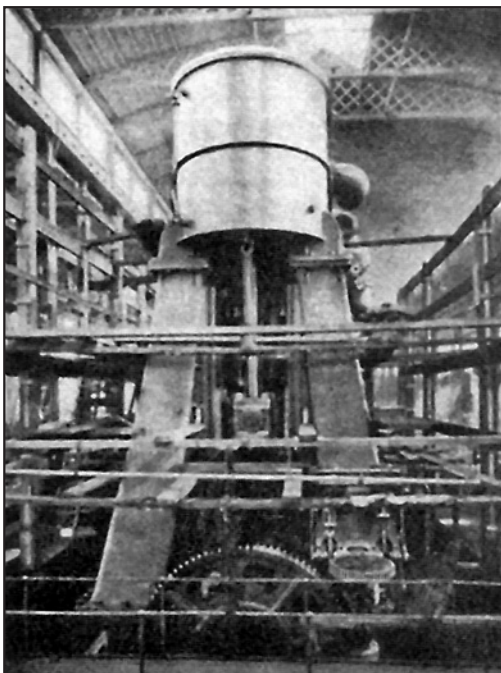
Šéfinženýr Bell ze zkušeností nasbíraných při plavbách *Olympiku* dobře věděl, že lze ze strojů



bez větší námahy dostat až 83 otáček za minutu. Výkon strojů se pak pohyboval okolo 59 000 koňských sil. Z toho na samotnou turbínu připadalo 18 000 koňských sil. Loď při těchto vysokých otáčkách uháněla mořem rychlostí velmi blízkou 24 uzlům za hodinu.

Ismayem sice bedlivě sledování, přesto na veřejnosti neustále okázale ignorovaní konkurenti – nově postavené parníky Cunardu – měli cestovní rychlost při výkonu strojů 76 000 koňských sil o dva uzle vyšší. Pokud se hlavnímu strojnímu inženýrovi podařilo dostat z turbín jejich maximální výkon, zvládly *RMS Mauretania* a *RMS Lusitania* plout rychlostí až 26 uzlů.

Ihned po své první plavbě v říjnu roku 1907 vrátila *RMS Lusitania*



Parní stroj určený na pravobok.

Modrou stuhu, k radosti patriotů, zpět do rukou Britů. Při dalších plavbách dokázala svůj rekord ještě několikrát překonat. Loď to byly štíhlé, jen o dvacet metrů kratší než rozestavená dvojice WSL, s mnohem nižším výtlakem, přesto k dosažení této rychlosti musely jejich stroje vyvinout o třetinu větší výkon než Ismayovy.

A ještě jedna věc od sebe obě konkurenční konstrukce odlišovala. Inženýři při navrhování Cunardových lodí doplnili kolmé vodotěsné přepážky ještě o jednu, podélně probíhající osou celého trupu. Poté, co německá ponorka *Lusitanii* za první světové války

torpédovala, způsobilo právě toto rozdělení vysoký náklon, při kterém se na druhém boku nedaly spustit záchranné čluny na vodu. *Titanic* se potápěl zprvu pozvolna, přídí napřed, a po počátečním lehkém náklonu k pravé straně se loď s přibývajícím množstvím vody v trupu postupně takřka vyrovnala, a neměla proto žádné potíže se spouštěním záchranných člunů.

Podstatně důležitější a Ismayem bedlivě sledovaná skutečnost rozhodla o správné volbě pohonu *Olympiku* a *Titaniku* – moderní, vysoce výkonné turbíny obou rychlých Cunardových lodí potřebovaly téměř polovinu svého výkonu k tomu, aby jejich maximální rychlost byla jen o 4 uzly vyšší než lodí White Star Line.

K získání Modré stuhy a zároveň pokoření rychlostního rekordu spotřebovala *Lusitania* na své třetí cestě na západ z Queenstownu do New Yorku denně 1090 tun uhlí, aby udržela standardní rychlost 24,25 uzlu za hodinu.



RMS Lusitania kotví u mola (Pier) 54 v New Yorku po své panenské plavbě 13. září 1907.

Na stejné trase při panenské plavbě a průměrné rychlosti 21,43 uzlu za hodinu, spotřeboval *Olympic*, přestože se posádka snažila stroje dostat na maximální výkony, jen 629 tun uhlí. *Lusitania* tedy při rychlosti jen o 2,8 uzlu vyšší než *Olympic* potřebovala pro své kotle dalších 460 tun uhlí. Množství jen o málo menší než dostačovalo *Olympiku* na celý den při obvyklé cestovní rychlosti.

Loď o výtlaku 31 600 BRT spálila za jednu plavbu 4976 tun uhlí. Za tu cenu převezla 2198 cestujících ve všech třídách, zatímco 45 000 BRT *Olympiku* postačilo k překonání stejné vzdálenosti a k převozu 2435 cestujících jen 3540 tun uhlí.

Poměrně neúprosná matematika.

Není divu, že majitel International Mercantile Marine Co. (zkráceně IMM) a také od roku 1902, kdy společnost White Star Line do IMM začlenil jako svou nejvýznamnější akvizici v námořní dopravě, americký milionář J. P. Morgan mohl být se svými spolupracovníky jen spokojen.

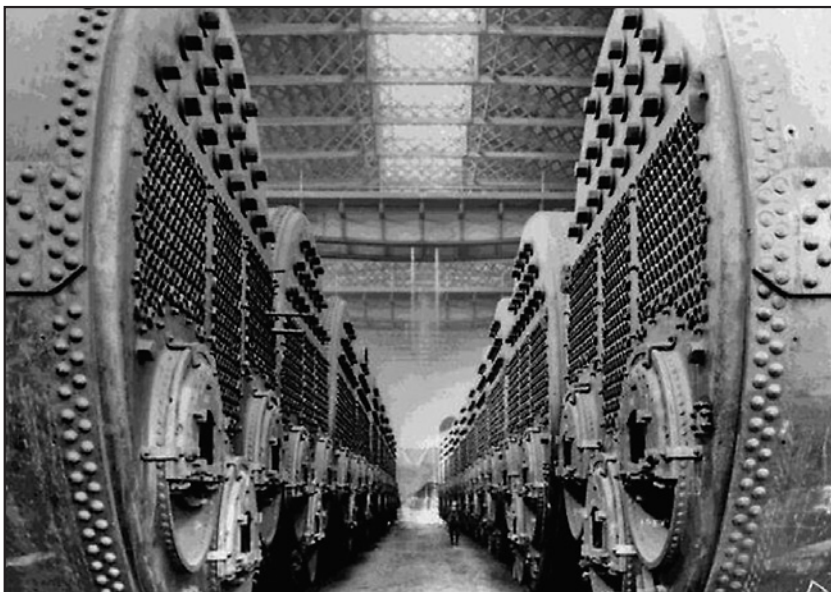
Velká láska inženýra Bella

V království šéfinženýra Josepha Bella vládla pára. Pro pohon pístových strojů ji vyrábělo 24 oboustranných a 5 jednostranných kotlů. Oboustranné kotle měly tři topeniště na protilehlých stranách a každý vážil 91 ½ tuny. Jednostranné kotle byly o něco lehčí, jen 48 ½ tuny každý. Jejich určení bylo trošku jiné, obvykle se používaly za pobytu v přístavu na výrobu páry pro generátory elektrické energie a ostatní doplňkové stroje. *Titanic* měl tak v případě potřeby k dispozici páru vyráběnou až 159 topeništi.

Všechny kotle vyrobili z dodané oceli přímo v loděnici Harland & Wolff. Požadavky Obchodní komory na bezpečnost byly velmi přísné, a tak musely všechny kotle projít zatěžovacím testem. V jeho průběhu došlo k zatížení až na tlak 430 liber na palec čtvereční. Přitom obvyklé pracovní zatížení bylo za plného provozu jen poloviční a pohybovalo se kolem 215 liber na palec čtvereční.

Přívod vzduchu zajišťovaly ventilátory nasměrované do otevřených topenišť. Pro dosažení rychlosti 75 otáček za minutu vytvářel každý ze 24 zapálených oboustranných kotlů páru o váze 260 liber za minutu.

Kotle typu Scotch marine pracovaly s velkým množstvím vody, a proto trvalo velmi dlouho, než se je podařilo rozpálit na provozní teplotu. Od okamžiku zapálení ohně potřebovaly až 12 hodin, než dosáhly běžného pracovního tlaku.



Lodní kotle čekají ve skladu, až je jeřáby usadí do trupu nově budovaného parníku.

Veškeré odváděné spaliny se soustřeďovaly do tří lodních komínů. Od přídě vždy párově. Kotelna č. 6 a 5 pro přední komín, kotelna č. 4 a 3 pro druhý komín a kotelna č. 2 a 1 pro třetí komín.

Na všechny kotelny kromě kotelny číslo 1 navazovaly z obou stran bunkry s uhlím. Do nich se uhlí dopravovalo zauhlovacími kanály nad palubou F po obou stranách lodě. Celková kapacita

bunkrů na uhlí činila něco přes 6600 tun. Dostatečné množství na osm dní plavby plnou rychlostí.

Popel se na volném moři odváděl ven z lodě speciálním vysokotlakým potrubím. Topič naložil popel do sklápěče a voda jej pod vysokým tlakem vytryskla na boku lodě otvorem nad čarou ponoru. V přístavu museli používat úplně jiný systém. Popel se po vychladnutí skladoval v plátěných pytlích ve speciální prostoře na palubě E. Posádka ji příznačně přezdila „Popelárna“.

Každou kotelnu od ostatních oddělovaly vodotěsné dveře, které končily na palubě E.

Stlačenou páru z kondenzátoru přiváděla složitá soustava potrubí k pístům parních strojů.

Nízkotlaká turbína pracovala, až když parní stroje hnaly loď kupředu poloviční rychlostí 50 otáček za minutu. Při nižších otáčkách se automaticky odpojovala. Mimo provoz zůstávala i při manévrování v přístavu, a také když byly parní stroje přestavěny na chod vzad.

Při výrobě páry vždy dochází k určitým ztrátám vody. Pro tyto případy si vezl *Titanic* v zásobnících ve dvojitém dně v prostorách pod turbínou a parními stroji zásobu 1000 tun sladké vody. Jinak se potřebná voda vyráběla ve třech výparnících umístěných na pravoboku turbíny a strojovny. Výparník dokázal během dvaceti čtyř hodin vyrobit až 60 tun sladké vody.

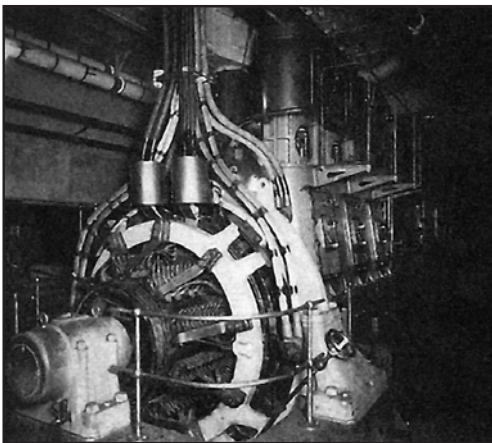
Kromě hlavního rozvodu páry vedeného ke strojům pohánějícím loď existovaly ještě další stroje, na pohonu párou také závislé. Pára poháněla pumpy, chladírenské aparáty, vyráběla elektřinu nutnou pro provoz lodě, pohybovala kormidlovacím strojem, navijáky a pochopitelně bez páry pohánějící pumpy se nedal ani likvidovat popel z kotlů.

Právě pro tyto účely konstruktéři vyčlenili především pět jednostranných kotlů v kotelně č. 1. Ovšem na žádné lodi neexistuje zařízení jen jako jeden kus. Pro jistotu se všechno zdvojuje nebo různě propojuje, a tak mohly v případě potřeby k témuž účelu

sloužit oba levoboké oboustranné kotle v kotelně číslo 2 a další dva v kotelně číslo 4 na pravoboku.

Svítlí, hřeje, pohybuje výtahy, vysílá a také mění historii

Čtyři velká hlavní dynama, každé o výkonu 400 kW a společně 16 000 ampérů, vyrobená firmou W. H. Allen, Son & Co. z Bedfordu, dodávala do elektrické sítě stejnosměrný proud o 100 voltech. Tvůrci je umístili v trupu do prostor před turbínou a pohon zabezpečovaly samostatné parní stroje. Přesto byly právě z důvodů jistění ještě rozvodem propojeny na kotelný číslo 1, 2 a 4.



Jedno ze čtyř hlavních dynam.

Jako záložní zdroje sloužila dvě dynama o výkonu 30 kW. Nacházela se na palubě D; asi šest metrů nad čarou ponoru v prostorech nad turbínou. Obě dynama dokázala v případě nouze dostatečně zásobovat elektrickým proudem světla v prostorách cestujících, posádky, strojovny a na důležitých spojovacích chodbách. Právě díky

nim mohlo fungovat i osvětlení člunové paluby a ještě na ně byla napojena světla velkých lamp osvětlujících paluby. Dynama dodávala dostatek proudu pozičním lampám, osvětlení můstku včetně kormidelny a mapovny a v neposlední řadě také proudem zásobovala chod Marconiho radiostanice. I ta byla pro případ poruchy vybavena dalším záložním zdrojem nahoře na člunové palubě.

Každou noc, obvykle po západu slunce, uvádělo strojní oddělení jako součást běžné rutiny záložní zdroje elektrické energie do provozu. Ne do pohotovostní polohy, ale do skutečného chodu. Z provozního řádu vyplývala nutnost mít zdroje pohotově připravené pro případ nenadálého výpadku hlavních dynam. Nemáme proto žádný důvod předpokládat, že v noci ze 14. na 15. dubna bylo vše jinak a záložní zdroje nefungovaly.

Naopak, právě díky jejich činnosti můžeme jednoduše vysvětlit onen všemi neustále zdůrazňovaný fakt překvapivě fungujícího osvětlení lodě až do posledních momentů před potopením. Umístěním na zádi navíc nebyla nijak dotčena jejich provozuschopnost až do okamžiku, kdy se pravděpodobně již díky velikému nachýlení lodního trupu dynamy nebo elektrické vedení vytrhly ze svého usazení.

Páru pro pohon dynam dodávaly kotelný číslo 2, 3 a 5. I při postupném zaplávání trupu *Titaniku* tak mohla kotelná číslo 2 dodávat dynamům páru po většinu doby.

Drobná Andrewsova chyba

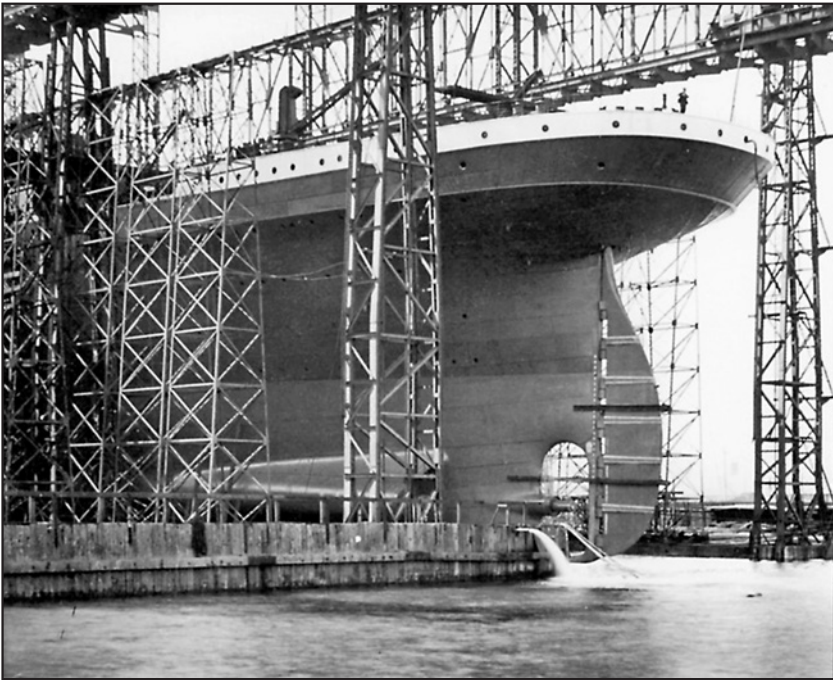
Titanic vybavili osvědčeným kormidelním strojem typu Wilson-Pirrie, vyrobeným v loděnici Harland & Wolff. Mechanismus poháněly dva nezávislé parní stroje. Když byl jeden v provozu, druhý čekal připravený v záloze. Pohon stroje se ovládal z můstku a kormidelný Brownovým telemotorem prostřednictvím jednoho ze dvou kormidel. Z dokového můstku se kormidlo ovládalo mechanicky. Obří kormidelní stroj vyplňoval většinu prostoru zádi nejen na palubě C.

Jak silný musel být kormidelní stroj, si můžeme představit z následujícího údaje. Jen samotné těleso kormidla vážilo 101 tun.

Zadě velkých osobních parníků svými elegantně vyklenutými tvary ještě dlouhá léta připomínaly předchůdce – velké čajové klipy. Jeden z nich, *Cutty Sark*, dodnes umístěný v suchém doku

v Greenwichi, stále uchvacuje svou krásou – a i přes poškození požárem je opět součástí námořního muzea. Thomas Andrews byl vynikající technik a částečně i umělec, když zádim lodí třídy *Olympic* dával tyto tvary.

Nebylo to nejšťastnější řešení. Nechtěně obětoval funkčnost na úkor elegance. Kormidlo opisovalo svými tvary krásnou elipsu, a díky tomu se dostalo na spodní hranici užité plochy požadované odborníky. Loď tak reagovala o něco pomaleji, než byli důstojníci z předchozí služby na mnohem menších lodích zvyklí. Prvnímu palubnímu Murdochovi onu nedělní noc chybělo možná jen pár metrů, aby se vše mohlo vyvíjet úplně jinak. V hojně citované knize *Naval Architecture* Thomase Reeda se uvádějí rozměry vhodné pro



Zád *Titaniku*, na které je velmi dobře vidět elegantní tvar kormidla. Na připravené hřídele se budou lodní vrtule montovat až mnohem později.

optimální velikost kormidla u rychlých lodí 1/60 z plochy trupu nebo u pomalých 1/70 trupu. Podle této rovnice měla být plocha kormidla přibližně 482 nebo 413 čtverečních stop. Kapitán Charles B. Weeks jr. v roce 2002 došel propočtem k ploše kormidla *Titaniku* necelých 402 čtverečních stop. K běžnému manévrování i tato menší plocha v podstatě vyhovovala, zvláště když na ni působil tlak vytvářený vrtulemi lodě.

Dostatečně to svým následným mnohaletým provozem prokázal samotný *Olympic*, hlavně za první světové války. Nikdy se neobjevily výtky na jeho obratnost.

Britannic už takové štěstí neměl. Nešťastná mina a následná exploze uhlí v předních uhelnách ukončily jeho pouť na mořích 21. listopadu 1916 nedaleko břehů řecké Attiky, dva roky po uvedení do provozu.

Pumpy

Dobře postavená loď musí být dostatečně vodotěsná, přesto se vždy nějaká voda v trupu objeví. Zpravidla ji způsobují drobné průsaky z různých otvorů v trupu, okolí ložisek lodních šroubů, ventilů, větráků nebo nakládacích otvorů na palubě. Další vydatný zdroj vody v podpalubí obvykle zajistí špatné počasí. Déšť a vlny dopadající na palubu se dostanou všude. Vodě k průniku do trupu a podpalubí stačí jen nepatrný otvor. Přesto je za běžné plavby největším zdrojem neustále se objevující vody v trupu voda vysrážená ze všech funkčních parních zařízení.

Veškerá voda se shromažďuje na nejspodnější palubě nazývané Tank deck a odtud ji průběžně odčerpávají pumpy. Vody sice příliš není, přesto by – pokud by stoupla – mohla ohrozit přepravovaný náklad nebo stroje v trupu.

K hlavním činnostem pump patří vyrovnávání zátěže ve dvojitém dně lodě, aby nedošlo k narušení těžiště lodi. Netýká se to jen naloženého nákladu, o ten se zátěž v tancích dvojitého dna snižovala

již v přístavu a pod tlakem vzduchu se vypouštěla, ale především se v průběhu plavby musel neustále dorovnávat rozdíl mezi váhou spotřebovaného uhlí a správným zatížením lodě. *Titanic* si na svou první plavbu vezl více než 5800 tun uhlí a o váhu snižovanou s jeho spotřebou musela vzrůst váha lodě zase někde jinde.

Do základního vybavení *Titaniku* patřilo pět velkých lodních pump. Jejich rozvody a potrubí se proplétaly po celém dnu lodě včetně napojení na veškeré zásobní tanky dvojitého dna. Jejich projektované umístění bylo v kotelnách číslo 2, 3 a 5. Při plném výkonu odčerpala každá z velkých pump snadno 250 tun vody za hodinu. Společně vypumpovaly až 1250 tun vody.

Soustavu doplňovala ještě menší kalová čerpadla. Ta byla určena, jak už napovídá jejich název, především na odstraňování kalové vody ze dna lodě. Výkonově měla menší parametry než čerpadla hlavní. Každé z nich dokázalo za hodinu odčerpat 150 tun vody.

Pokud všechny pumpy pracovaly na plný výkon, snadno si poradily s až 1700 tunami vody v trupu za hodinu.

Základní soustavu doplňovalo ještě mnoho dalších přečerpávacích zařízení na pitnou vodu, vodu ke kotlům, rozvody užitkové vody, ale jejich výkon nebyl tak veliký.

Pumpy své kvality prokázaly hned v prvních deseti minutách po narušení kompaktnosti lodního trupu, kdy je strojníci postupně zapojovali do odčerpávání vody pronikající do lodi od poškozeného dna. Jakmile uvedli do provozu všechny pumpy, podařilo se vodní hladinu dostat pod kontrolu. Dokonce se hladina vody v kotelně číslo 5 začala pomalu snižovat.

Veškerá snaha strojníků se bohužel zhroutila krátce poté, co dal kapitán povel „Poloviční vpřed“. Voda do trupu společně se vzrůstajícím tlakem na poškozená místa začala pronikat v takovém množství, které pumpy zvládnout prostě nemohly. Konstruktor Wilding následně pomocí propočtů odhadl, že do trupu velmi rychle vniklo takřka 6000 tun vody. Navíc, aby se situace ještě více zkomplikovala, během krátké doby došlo k zatopení nejméně jedné