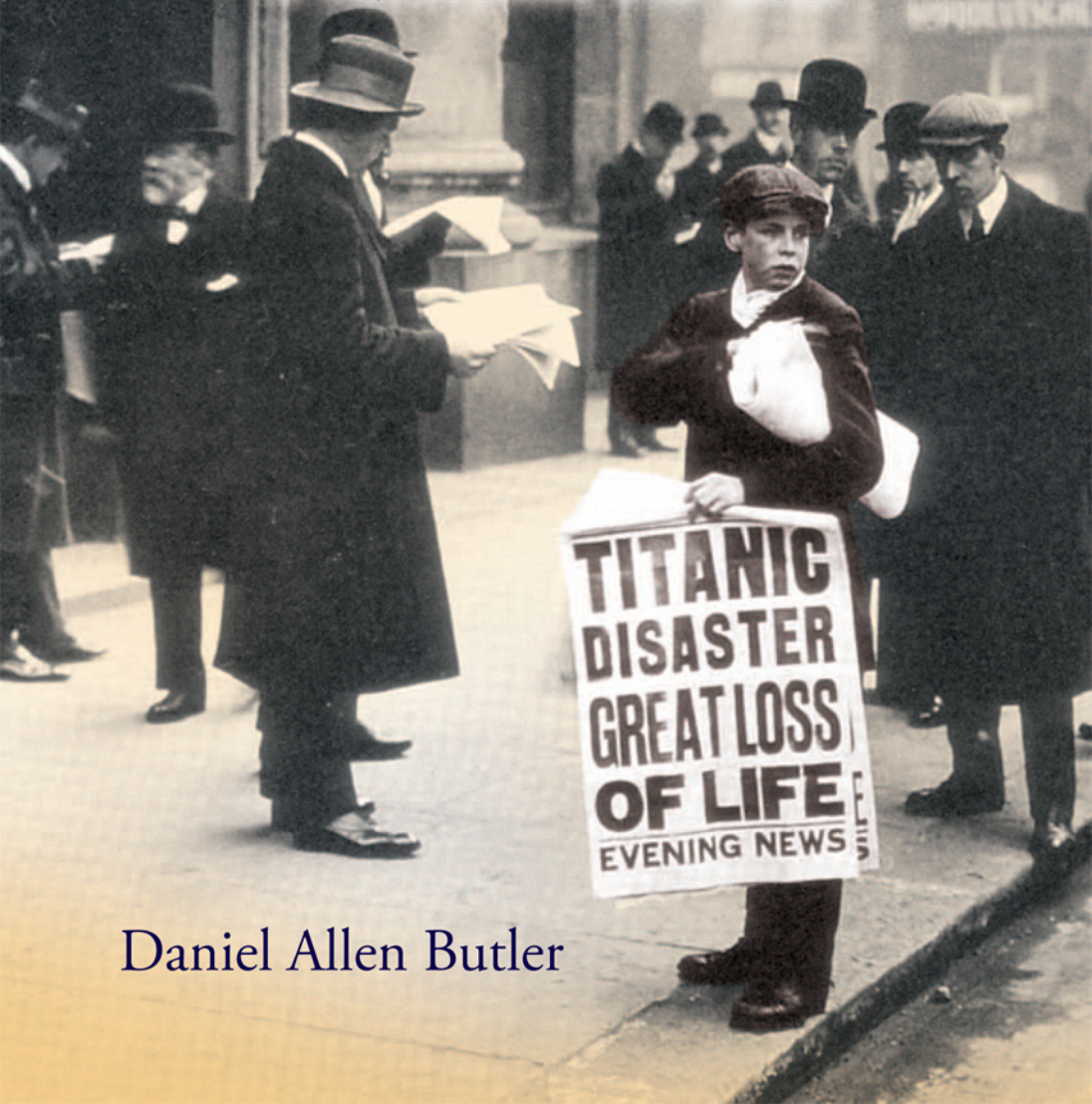


NOC, KDY SE POTOPIL TITANIC

Lodě *Carpathia* a *Californian*
a odvrácená tvář noci



Daniel Allen Butler



Daniel Allen Butler

**NOC,
KDY SE POTOPIL
TITANIC**

Lodě *Carpathia* a *Californian*
a odvrácená tvář noci

Praha 2012

Daniel Allen Butler

Noc, kdy se potopil TITANIC

Lodě *Carpathia* a *Californian* a odvrácená tvář noci

Přeloženo z anglického vydání

The Other Side of The Night

The Carpathia, the Californian, and the Night the Titanic Was Lost,

původně vydaného v USA a Velké Británii v roce 2011

nakladatelstvím CASEMATE PUBLISHERS,

908 Darby Road, Havertown, PA 19083

a

17 Cheap Street, Newbury, Berkshire, RG14 5DD

Copyright 2009 © Daniel Allen Butler

Reprinted February 2011

Tato kniha ani žádná její část nesmí být kopírována, rozmnožována ani jinak šířena bez písemného souhlasu nakladatelství Casemate Publishers.

Copyright 2009 © Daniel Allen Butler

Translation © Jiří Dolanský, 2012

Czech Edition © Leonid Křížek, Elka Press, Praha 2012

ISBN 978-80-87057-13-1

Na památku
Waltera Lorda,
přítele a učitele,
jenž nás všechny poprvé seznámil s celou tou
„nezapomenutelnou nocí“
před tolika lety...

OBSAH

Prolog	
„Všem, kteří jsou vystaveni nástrahám moře...“	9
1. Nejkrutější z oceánů	11
2. <i>Carpathia</i> a Arthur Rostron	26
3. <i>Californian</i> a Stanley Lord	42
4. S O S – <i>Titanic</i>	61
5. V bílé záři signálních raket	85
6. Záchrana za svítání	103
7. New York a Boston	130
8. Americké vyšetřování	143
9. Britské vyšetřování	160
10. Nedoručený verdikt	184
Epilog: Plovoucí a odhozené	199
DODATKY	
I: Rezoluce schvalující senátní vyšetřování potopení RMS <i>Titanik</i> a jeho obětí	214
II: Příkaz pro vyšetřovací komisi Britské obchodní rady a otázky, jež mají být vyšetřeny	216
III: Výňatek ze zprávy Britského komisaře pro ztroskotaná plavidla o výsledcích vyšetřování	222
Poznámka autora	229
Zdroje informací a seznam použité literatury	236

PROLOG

VŠEM, KTEŘÍ JSOU VYSTAVENI NÁSTRAHÁM MOŘE...

Věčný Otče na nebesích, mocný Spasiteli náš,
ty paží svou vlnu neklidnou spoutáváš,
jež v mocného oceánu hlubinách dlí,
a nutíš ji držet se určených mezí;
vyslyš naše prosby, utiš naše hoře
nad lidmi v ohrožení nástrahami moře.

Ach Kriste, tvůj hlas bouřné vody vyslyšely
a běsnění své divé na tvé slovo utišily,
to slovo proniklo do zpěněných moře propastí
a klidný spánek zvítězil nad jejich zuřivostí;
vyslyš naše prosby, utiš naše hoře
nad lidmi v ohrožení nástrahami moře.

Nejsvětější Duchu, ty vznášel ses nad prvotním
Chaosem temným a nezformovaným
a donutil ho svou vřavu zlobnou usadit
a divokému tomu zmatku daroval jsi klid;
vyslyš naše prosby, utiš naše hoře
nad lidmi v ohrožení nástrahami moře.

Ach Svatá Trojice nesmírné lásky a moci božské,
v hodině nebezpečí ochraňuj naše blízké
před útesy i bouří, nepřitelem i ohněm
ochraňuj nás na moři, kamkoli plujem;
pak navěky bude radostně stoupat k tobě
náš velebný hymnus, ze země i z moře.

William Whiting:
„*Eternal Father, Strong to Save*“ (1860)

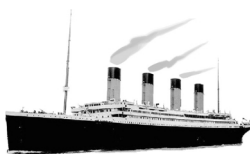
A ti, kdo přežili, teď chtějí v klidu
zapomenout na mrtvé: nechtějí si pamatovat,
kdo byl kdo a který byl který.
Už je po všem.

Jean Anouilh: *Antigona* (1946)

Kdo zemřel? Kdo spáchal tu vraždu?
Okamžitě nám to povězte!

Sofokles: *Antigona* (500 př.Kr.)

1



NEJKRUTĚJŠÍ Z OCEÁNŮ

Na úsvitu Věku objevů, kdy se v temnotách středověku začalo rozjasňovat, patřila k nejdůležitějším námořním trasám světa cesta začínající ve vodách obklopujících západní Evropu. Směřovala dolů na jih k pobřeží Afriky, kolem Mysu dobré naděje a mířila do ohromných rozloh Indického oceánu. Byla to tato trasa, jež umožnila portugalským a nizozemským obchodníkům, využívajícím navigační tajemství žárlivě střežené před zraky jejich španělských a anglických konkurentů, přivážet chutě, vůně a látky tajemného a exotického Dálného východu na chladný a všední evropský kontinent: koření, hedvábí, slonovinu, nefrit, drahokamy, ovocné stromy a čaj.

Ale přestože obchodní trasa na východ zůstala zdrojem nesmírného bohatství ještě další tři století, jakmile Kryštof Kolumbus náhodou objevil v roce 1492 Nový svět, začala pozvolna uvolňovat čestné první místo jiné plavební trase. V desetiletích, jež následovala po Kolumbových objevitelských cestách, začali Španělé a Portugalci systematicky plnit kultury a říše Střední a Jižní Ameriky a po další dvě století proplouvalo mezi Evropou a Amerikami oběma směry procesí galeon. Ty, jež se plavily na východ, byly naloženy poklady, zatímco lodě plující na západ vezly objevitele, misionáře, dobrodruhy a nakonec osadníky. Tato plavidla s bachratými boky, s příliš vysokými trupy a vysoko posazenými příďovými i záďovými nástavbami byla pomalá, nemotorná a v nejlepších případech měla jen průměrné plavební vlastnosti, takže byla uprostřed zuřivých bouří, jež bičovaly pobřeží Ameriky, nesmírně zranitelná. Nicméně už jenom pouhý objem kořisti, kterou vezla zpátky do Lisabonu a Cádizu byl příčinou toho, že západní trasa přes Atlantik si vydobyla

převahu nad trasou kolem jižního cípu Afriky, jež zvolna upadala do zapomenutí, z něhož se už nikdy nevzpamatovala, neboť bohatství z prodeje indického koření bylo brzy překonáno jměním získaným z prodeje naloupených pokladů Inků, Majů, Toltéků a Aztéků.

V 17. a 18. století začaly španělská a portugalská říše upadat a počet galeon vyplouvajících přes Atlantik klesal – jejich místo zaujaly především britské lodě. Říkalo se jim východoindické plachetníky, *East Indiamen*. Byly to odolné, strohé a pro plavbu způsobilé lodě, a mezi Starým a Novým světem převážely spíše obchodní komodity než kořist. S přibližujícím se 19. stoletím se klenotem v námořní koruně lodních linek stala trasa, jež se klenula přes Atlantik z Velké Británie do Severní Ameriky.

Její hodnota spočívala v prostém faktu, že britská ekonomika rostla nejrychleji na světě, zatímco Kanada a americké kolonie představovaly její největší trhy. Británie uspokojovala většinu poptávky Severní Ameriky po průmyslových potřebách, jakož i po kvalitních výrobcích, včetně specializovaných materiálů a luxusního zboží, jaké tehdy ještě Američané ani Kanadčané nedokázali vyrábět. Ruské dubové dřevo z pobaltských států, britský železniční vozový park, rakouský křišťál, německá optika, francouzská vína a látky, irské krajky, to vše převážely do Spojených států britské lodě. Na zpáteční cestě měly ty samé lodě nákladové prostory plné surové bavlny z amerického Jihu, kanadské a americké rudy, borovicového a jedlového dřeva z tichomořského severozápadu a Kanady a bezpočtu tun obilí. Jak se rozvíjela a zdokonalovala rozličná obchodní odvětví, lodě se začaly specializovat. Jejich velikost, tvary trupů a plachtovní se přizpůsobovaly specifickým účelům, ať už měly převážet bavlnu či tabák, čaj či kávová zrna, cestující do Evropy či přistěhovalce do Spojených států – anebo byly určeny k temnějším účelům, k pašování rumu či převážení otroků.

Ale ať už lodě plující přes Atlantik provozovaly jakoukoliv formu obchodu, nikdy to nebyla snadná či bezpečná přeplavba. Zejména severní Atlantský oceán začal být brzy považován za nejkrutější z oceánů. Severní Atlantik byl vrtošivý, klamný, a mohl se proměnit z líné se převalujících vln pod azurovou oblohou na propastný vír vysoko se tyčících vln, hnaných burácejícími větry pod zamračenými, olověně šedými oblaky, a pak najednou přejít do poklidné hladiny pod neskutečně jasnými hvězdami, a to všechno v rozmezí několika málo hodin. Triky tohoto oceánu byly přemnohé, a zbraní měl bezpočet: severní Atlantský oceán mohl vyčarovat neproniknutelnou

mlhu, jež mátlá a ochromovala kormidelníky, mohl spustit prudký déšť, jež oslepil jak kormidelníka, tak lodní hlídky, větrem bičovaný déšť se sněhem, jež dokázal sedřít lak z lodního trupu či servat hlídku s vrcholku stěžně, jeho větry mohly mít sílu hurikánu a vlny mohly být dvacet... pětadvacet... třicet metrů vysoké – a vždycky měl navíc k dispozici jeden ze svých nejlstivějších prostředků, a sice led.

Bonmot Samuela Johnsona, že plavba po oceánu velice připomíná uvrhnutí do žaláře, ale navíc se tam ještě dá utonout, byl opakován tolikrát, až se z něj stal vyčpělý vtíp. Avšak v Johnsonově době to byl pronikavý, byť trpký postřeh, tím spíš, že byl neoddiskutovatelně pravdivý. Plavit se přes Atlantik znamenalo být po celé týdny, někdy i měsíce bez konce uzavřen v přečpaném, spoře osvětleném a špatně větraném ubytovacím prostoru, přičemž výživu představoval monotónní jídelníček složený ze stěží požitelné potravy. Ani vyhlídka na utopení nebyla zanedbatelná, neboť po většinu 18. století téměř každá pátá loď, jež vyplula z Londýna či z Bristolu, z New Yorku, Bostonu, Halifaxu, Southamptonu či Liverpoolu, nikdy nedorazila do cílového přístavu.

Existují záznamy, jež to dosvědčují. Historikové odhadují, že během uplynulých 400 let bylo ztraceno více než tisíc lodí jenom podél pobřeží samotné Severní Karolíny, což jsou zrádné vody známé jako „oceánský hřbitov“. Výše na sever, u pobřeží Nové Anglie, hovoří záznamy o tom, že mezi lety 1790 a 1850 se nakonec utopili tři z každých pěti amerických námořníků, plavících se v těchto vodách. Je oficiálně prokázáno, že od roku 1840 do roku 1893 zahynulo 7 523 lidí cestujících na palubách 125 osobních lodí, jež se v severním Atlantiku potopily. Okolnosti byly často takové, že loď, jež vyplula na cestu, která se posléze ukázala jako její poslední, prostě zmizela v neznámu. Ať už se dostala do kolize s ledem, s větry, vlnami, či s vsudypřítomnou hrozbou požáru na palubě, pokud neměla to štěstí, že kolem náhodou plula jiná loď a mohla jí poskytnout pomoc, byla taková loď v nouzi odsouzena k záhubě.

Nezvěstnými byla z velké části obchodní plavidla převážející především lodní náklad a k tomu hrstku cestujících, jejichž posádku tvořilo nějakých padesát až šedesát námořníků. Záznamy o ztrátách, ačkoliv nejsou tak důkladné, jak by odpovídalo současným standardům, jsou početné, avšak vcelku neúplné: větší pozornost než ztraceným životům se tehdy věnovala pohřešovanému lodnímu nákladu, neboť autoři těchto dokumentů byli většinou pojištní agen-

ti a jejich hlavní prioritou, i když k osudu posádek lodí nebyli úplně lhostejní, byla především finanční ztráta. Co se týkalo cestujících na palubách lodí, kteří byli nezáživní, jejich osud byl přijímán prostě jako jedno z rizik plavby přes rozlehlý oceán. Jednou ze skrytých uštěpačných narážek v Johnsonově bonmotu byl varovný logický závěr, že plavba přes oceán je něco, co by žádný rozumný člověk dobrovolně nepodnikl, a že i když je nutná, přesto se jedná v podstatě o dosti pochybný podnik.

Tento postoj se začal měnit s tím, jak se západní Evropa a Severní Amerika přibližovaly k 19. století. Jakmile na obou kontinentech propukla průmyslová revoluce, obchod začal dostávat více mezinárodní charakter a nutil stále více průmyslníků, podnikatelů a obchodníků riskovat z komerčních důvodů plavbu přes severní Atlantský oceán. Společenské změny probíhající ve státech západní Evropy, především ve Velké Británii, zároveň měnily zemědělské komunity v průmyslovou společnost a vytvářely nadbytečnou populaci, jež začala emigrovat z Evropy do Kanady a do Spojených států. Tato migrace pak postupně měnila charakter obou kontinentů.

Na vlnách severního Atlantiku náhle vzniklo zcela nové průmyslové odvětví, objevily se zcela nové plavební společnosti, zabývající se vedle dopravy zboží také přepravou cestujících. V novinách se začala objevovat jména, jež se pak během několika příštích desetiletí stala všeobecně známými. Jednalo se o společnosti nabízející přepravu oběma směry z Liverpoolu, Cobhu (pozdější Queenstown), Londýna, Hamburku, Brém, New Yorku, Bostonu, Philadelphie a Halifaxu – se jmény jako Cunard, White Star, Collins, Inman, Hamburg-Amerika, Norddeutscher-Lloyd a Holland-America. Lidé se začali plavit přes oceán v dosud nevídaném množství, až nakonec jediná loď mohla převážet najednou stovky a posléze tisíce pasažérů. Avšak zatímco se podstata podnikání na vlnách severního Atlantiku změnila, samotný oceán se neměnil, a když některá z těchto lodí obtížených pasažéry zmizela, ztráty na životech už nebyly zanedbatelné. Ve skutečnosti mohly být dokonce strašlivé.

Jednou z prvních osobních lodí, jež beze stopy zmizela, byla poštovní loď s příčným oplachtěním *Lady of the Lake*, plující v roce 1833 z Anglie do Québecu. S 215 cestujícími a posádkou na palubě zmizela uprostřed Atlantiku. Mělo se za to, že narazila na ledovou kru. Podobný osud stihl *Ocean Queen*, jež v roce 1834 zmizela někde uprostřed oceánu s devadesáti nešťastníky na palubě. O dva roky později vyplula z Bostonu poštovní loď *Driver* s 372 lidmi na palubě,

a nikdo nikdy ji už nespatriil. Další tragédie se odehrála v roce 1840, kdy 222tunová *Rosalie*, postavená v roce 1838, zmizela v Sargasosém moři. V září 1853 loď *Annie Jane* s vystěhovalci na palubě se potopila někde západně od Skotska a vzala s sebou pod hladinu 348 cestujících a členů posádky, aniž zanechala jedinou stopu.

Někdy se o osudech neznámých lodí šířily trýznivé zvěsti. V srpnu 1840 parní loď *President*, údajně pýcha amerického obchodního loďstva, uskutečnila svou nikterak oslnivou první přeplavbu z New Yorku do Liverpoolu, jež jí zabrala šedesát dní. Navzdory přemrštěným tvrzením jejích vlastníků o údajné rychlosti lodi potřeboval *President* k přeplutí oceánu o plné tři dny více než konkurenční loď rejdářství Cunard Line *Acadia*, rovněž na své první plavbě. Ale *President* si brzy získal popularitu a obvykle se plavil s kompletním či téměř kompletním seznamem cestujících. Jedinou přetrvávající výhradou některých důstojníků lodi bylo to, že považovali její spotřebu uhlí za nadměrnou; při jedné příležitosti se dokonce musela vrátit zpátky do New Yorku, aby se vyhnula riziku, že jí uprostřed Atlantiku uhlí dojde.

11. března 1841 vyplula loď *President* z New Yorku se 136 cestujícími a členy posádky na palubě, a téměř okamžitě se ocitla uprostřed mohutné vichřice. Americká poštovní loď *Orpheus* ji o dva dny později pozorovala, jak „stoupá pohazována na vrcholku ohromných vln, a namáhavě se prodírá kupředu“. Pak už ji nikdy nikdo nespatriil. O jejím osudu existuje jen několik záhytných bodů, většinou ojedinělé záznamy o troskách nalezených na volném moři, nakonec však byl vyvozen nevyhnutelný závěr – *President* se potopil a vzal s sebou ke dnu všechny na palubě.

Stejně jako každá jiná parní loď těch dní byl i *President* vystrojen kompletní sestavou stěžňů a ráhen a dokázal se dostat z jakékoliv bouře pod plachtami, dokonce i kdyby nemohl využít výkon svých parních strojů. Nejpravděpodobnější vysvětlení jeho zániku je, že narazil na nějakou ničivou vlnu – což byl v těch dobách vcelku málo známý fenomén – na jednu z těch ohromných vodních stěn, jež se náhle zvednou před lodí nebo podél ní a zavalí ji tisíci tunami vody, jež dokáží v několika málo okamžicích rozlámat na třísky i ty nejobtější dřevěné trupy. To byla jen jedna ze zbraní, jež měl severní Atlantik ve svém arzenálu, aby naučil patřičnému respektu ty, kdo mu nedokázali projevit dostatek úcty.

Ať už byla konkrétní příčina jakákoliv, zmizení *Presidenta* bylo skličujícím příznakem, jenž se vznášel nad vodami Atlantiku po

dlouhou dobu. Tato katastrofa notně vystrašila cestovatele, kteří se museli vydat přes oceán, a ti v celých houfech měnili své rezervace z parních poštovních lodí na plachetní, ačkoliv nikdy nebylo vysvětleno, jak by mohla skutečnost, že *President* byl parní lodí, přispět k jejímu zmizení. Nicméně příštího roku byl počet pasažérů přepravujících se na palubách parních lodí sotva poloviční ve srovnání s počty před zmizením *Presidenta*. A měly nastat ještě horší časy.

Ne všechny lodě, jež byly ztraceny, zmizely prostě v neznámu. 27. září 1854 nejlepší loď Collins Line, rychlá *Arctic*, šestý den po vyplutí z Liverpoolu a zhruba šedesát mil jižně od newfoundlandského Cape Race vplula do husté mlhy, kde do ní narazila malá francouzská parní loď *Vesta*. Zpočátku se poškození *Arcticu* zdálo nepatrné, ale brzy bylo zřejmé, že voda zaplavuje loď rychleji, než si s ní dokáží lodní čerpadla poradit. Kapitán *Arcticu*, James Luce, zamířil se svou lodí k Newfoundlandu v naději, že dopluje do mělčích vod a zachrání ji.

Avšak když byla *Arctic* ještě asi dvacet mil od svého cíle, stoupající voda uhasila oheň v parních kotlích a loď přišla o veškerý výkon. Situace byla v tu chvíli beznadějná a kapitán proto nařídil cestujícím, aby přestoupili do záchraných člunů. Posádka *Arcticu* ovšem přestala předstírat jakékoliv zdání disciplíny, zmocnila se člunů – v některých případech z nich cestující přímo vyhodila – odveslovala od lodi a lidi na palubě přitom zanechala jejich osudu. Krátce poté se loď potopila a vzala s sebou pod hladinu téměř 400 životů. Katastrofu přežilo pouze pětáctýřicet trosečníků. Byla to jedna z nejsmutnějších kapitol v historii amerického obchodního loďstva.

Společnost Collins Line postihla o dva roky později další tragédie. Koncem ledna 1856 měla z Liverpoolu do New Yorku vyplout na svou první plavbu zbrusu nová loď společnosti Cunard Line *Persia*. Čirou náhodou pouhé tři dny předtím vyplula z Liverpoolu tehdy nejrychlejší loď na atlantských trasách, *Pacific*, patřící společnosti Collins Line. Měla na palubě pětáctýřicet pasažérů a 141 členů posádky. Ačkoliv kapitán *Persie* rozhořčeně popíral, že by mezi jeho lodí a *Pacificem* mělo dojít k nějakému „závodu“ do New Yorku, veřejnost samozřejmě takové utkání očekávala. Za ohromného chrlení kouře a zběsilého otáčení lopatkových koles vyplula *Persia* toho rána z loděnice. Ti, kteří přihlíželi jejímu odplutí, samozřejmě nemohli vědět, že na této plavbě *Persia* žádný rekord nepřekoná. Pět dní po vyplutí z Liverpoolu, při rychlosti více než jedenáct uzlů, prudce narazila do ledovcového pole. Její příď byla poškozena –

náraz vyrval nýty z pěti metrů její lodní obšívky – a pravoboční lopatkové koleso a jeho kryt byly rozdraceny a rozmačkány. Rychlost klesla více než o polovinu ze svého maxima, nicméně *Persia* pokračovala v plavbě do New Yorku. Její železný trup vydržel náraz, jenž by dřevěnou loď rozlámal na třísky.

Když se *Persia* dobelhala 9. února do New Yorku, po *Pacificu* nebylo ani vidu ani slechu – ta loď doslova beze stopy zmizela. S tím, jak stále více a více lodí přistávalo v New Yorku a Bostonu a hlásily rozsah ledovcových polí, do nichž vplula *Persia*, začínalo být stále jasnější, co se asi přihodilo *Pacificu*. V rychlosti jedenáct a více uzlů tato loď vplula do ledu a náraz, jenž železný trup Persie dokázal absorbovat, dřevěný kýl a žebroví *Pacificu* vydržet nemohly, takže loď šla ke dnu se všemi lidmi na palubě. Ještě více než století pak trvalo, než byl její vrak nalezen – ve stejných vodách, kde do velké plochy ledu narazila *Persia*.

Katastrofa dvakrát postihla rovněž společnost Inman Line. V roce 1854 zmizela v severním Atlantiku krásná loď *City of Glasgow*, postavená v Clyde, se 480 pasažéry a členy posádky na palubě. O šestnáct let později někde mezi New Yorkem a Liverpoolem navždy zmizela loď *City of Boston* se 177 pasažéry a členy posádky na palubě. Má se za to, že se stala obětí požáru na palubě; požár byl určitě příčinou ztráty lodi *Austria* společnosti Hamburg-Amerika, při níž v roce 1858 zahynulo 471 lidí.

Velké nebezpečí představovaly také kolize, neboť lodě mohly zabloudit v mlze, v bouři, nebo v mlžných oparech a narazit jedna do druhé. Téměř 400 lidí utonulo, když trup lodi *Cimbria* společnosti Hamburg-Amerika byl neúmyslně proražen přídí jiné lodi a *Cimbria* se potopila. V roce 1891 se loď *Utopia* společnosti Anchor Line potopila po kolizi s uhelnou lodí, a 562 lidí na palubě zahynulo. Loď *Elbe* společnosti Norddeutscher-Lloyd se stala obětí kolize v roce 1895 za cenu 332 životů pasažérů a posádky. V roce 1898 narazila do lodi *La Bourgogne* společnosti French Line obchodní loď, *La Bourgogne* se rychle potopila a vzala s sebou pod hladinu 549 životů.

Proti běsnění severního Atlantiku nebyly rozhodně odolné ani lodě válečného námořnictva. HMS *Atalanta* zahájila službu v královském britském námořnictvu jako HMS *Juno* v roce 1844. Po službě v Tichém oceánu se z ní postupně stala zásobovací loď, kasárna a velitelský policejní v loděnici v Portsmouthu, a nakonec byla v roce 1878 přestavěna na výcvikovou loď a přejmenována. V lednu 1888 vyplula *Atalanta* k Bermudám, kam dorazila 29. ledna a 31. téhož měsíce

napnula znovu plachty a vyplula k domovu s 250 mladými kadety a jedenatřiceti důstojníky a řadovými námořníky na palubě. Do Portsmouthu nikdy nedoplula, ani se nikdy nenašla sebemenší stopa či náznak, jaký osud ji asi postihl. V Británii bylo její zmizení považováno za národní katastrofu.

Podstatným rysem této tragédie – stejně jako bezpočtu jiných – byla skutečnost, že loď v nouzi neměla možnost zavolat na pomoc jakoukoliv jinou loď kromě těch, jež v daném okamžiku byly v dohledu nebo v doslechu. Problémem bylo, stručně řečeno, spojení – či lépe řečeno jeho neexistence. Prostou skutečností bylo, že jakmile jednou loď odplula z dohledu pevniny, byla pro zbytek světa tak vzdálená a nedostupná, jako kdyby byla na odvrácené straně měsíce. Avšak lodě se jen tak snadno nevzdávají, a s výjimkou těch zřídka-vých případů, kdy se moře doslova vzedmulo a jedním rázem zničilo nějakou nešťastnou loď a její trosky srazilo na dno, vždycky byl čas, aby loď bojující o záchranu přivolala pomoc a signalizovala svůj stav nouze – ale to bylo možné jedině tehdy, jestliže byla nějaká loď dostatečně blízko, aby mohla její signály vidět či slyšet. Dokud ovšem nebyly vynalezeny prostředky, jež by umožňovaly plavidlu na moři poslat signál jiné lodi či dokonce pobřeží „mimo dohled“, byl osud každé osamocené lodě nalézající se ve stavu nouze nevyhnutelně zpečetěn.

S řešením přišel začátkem 20. století mladý italský inženýr Guglielmo Marconi. Narodil se v Bologni v Itálii 25. dubna 1874 jako druhý syn Giuseppa Marconiho, italského venkovského šlechtice a Annie Jamesonové, dcery příslušníka irské nižší šlechty, jež se narodila a byla vychovávána na hradě Daphne v irském hrabství Wexford. Marconi již v mládí dal najevo pronikavý intelekt a dostalo se mu soukromého vzdělání na školách v Bologni, Florencii a v Leghornu, kde již od raného mládí projevoval nadšený zájem o fyzikální obory – především o nauku o elektřině. Na venkovském panství svého otce v Pontecchii si zařídil vlastní laboratoř a v roce 1895 začal s pokusy. Vycházel přitom z poznatků badatelů, jako byli Hertz, Preece, Lodge, Maxwell, Righi a další vědci, kteří se specializovali na výzkum elektřiny.

Na základě pečlivé a metodické práce dokázal Marconi ještě téhož roku sestavit přístroj, jež vyvolával ovládané, modulované elektrické jiskry, jež byly převáděny do elektrických signálů a ty zase bylo možné zachytit přijímačem vzdáleným více než půldruhé míle, aniž by bylo nutné použít elektrické vedení. Systém byl praktický,

spolehlivý a Marconi se stal jedním rázem vynálezcem „bezdrátové“ telegrafie. Potenciální využití takového systému bylo Marconimu okamžitě jasné, proto se pokusil zainteresovat na svém vynálezu italskou vládu, dostalo se mu však odmítnutí. A tak udělal přesně to, co každý jiný mladý vynálezce, jenž v 90. letech 19. století stvořil nějaký nový technický zázrak – odvezl jej do Londýna.

Komunikační prostředky představovaly pro obyvatele viktoriánské Anglie jedno z největších kouzel. Doručování pošty ve městech šestkrát denně, telegrafní dráty vedoucí do všech měst a většiny vesnic, velké podmořské kabely natažené křížem krážem po dně oceánů – to byly charakteristické znaky vzestupu britského impéria. Vzhledem k množství kolonií, protektorátů, teritorií, mandátních území, velvyslanectví a konzulátů obepínajících zeměkouli, nemluvě o stejně početném souboru obchodních podniků, byla posedlost poddaných královny Viktorie komunikací pochopitelným následkem potřeby řídit rozlehlé impérium. Když mladý Marconi dorazil v roce 1896 do Londýna, okamžitě zanesl svůj aparát vedoucímu inženýrovi poštovního úřadu, panu (později siru) Williamu Preecevi. Preece – ten byl naprostým protikladem omezeného, krátkozrakého státního zaměstnance, jenž by své místo získal nikoliv na základě znalostí, ale známostí – okamžitě pochopil význam, stejně jako potenciální možnosti bezdrátového spojení, a zahájil kroky, na jejichž základě Marconi obdržel později téhož roku první světový patent na systém bezdrátové telegrafie.

Následovala série úspěšných názorných ukázek v Londýně, na Salisbury Plain a přes Bristolský kanál, a všem se dostalo velké pozornosti britského tisku. Marconi se o to osobně postaral, neboť kromě toho, že byl technický génius, měl také pronikavý obchodní talent a chápal, že úspěch jeho dalšímu počínu zajistí jediné pozornost novinářů. Došlo k tomu v červenci 1897, kdy založil Wireless Telegraph & Signal Company, telegrafní společnost, jež byla o tři roky později přejmenována na Marconi's Wireless Telegraph Company Limited. V prosazování svého vynálezu byl tak úspěšný, a jeho bezdrátový systém byl natolik spolehlivý, že v několika málo letech se slovo „Marconi“ stalo synonymem pro „bezdrátové spojení“ a oba výrazy byly často zaměňovány.

V roce 1898 jak britské královské námořnictvo, tak válečné námořnictvo Spojených států začaly na palubách některých svých válečných lodí instalovat experimentální bezdrátové přístroje, a tak prokázaly, že bezdrátová komunikace na moři je vynález upotřebi-

telný v praxi. Následujícího roku Marconi vybudoval pravidelné rádiové spojení mezi Francií a Anglií přes Lamanšský průliv a postavil stálé stanice na ostrově Wight, v Bournemouthu a později v Dorsetu. V roce 1900 získal svůj slavný patent č. 7777 na „laděnou“ a „syntonickou telegrafii“ – to znamená na bezdrátové okruhy, jež mohou být „naladěny“ tak, aby mohly vysílat a přijímat zprávy na specifické, regulované frekvenci, nikoliv jen po celém elektromagnetickém spektru. Tento jedinečný objev, jak se později ukázalo, položil základy rádia, televize a počítačového průmyslu dvacátého a dalších století.

Marconi ve svých experimentech pokračoval a zvyšoval schopnosti svých přístrojů. V dubnu 1900 vznikla Marconiho mezinárodní námořní společnost, jež vyvíjela palubní bezdrátové přístroje pro obchodní plavidla a pasažérské lodě, a následujícího roku byly instalovány jejich první sestavy. V prosinci 1901 zorganizoval předvádění přístroje, při němž dokázal, že elektromagnetické vlny nejsou ovlivněny zakřivením země. Poprvé uskutečnil transatlantický bezdrátový přenos signálů mezi Poldhu v Cornwallu – blízko Land's End, („konce světa“), nejjihozápadnějšího výběžku Anglie – a St. John's na Newfoundlandu, na vzdálenost 2 100 mil. Přesně o rok později uskutečnil dokonalý přenos úplných zpráv do Poldhu ze stanic v Glace Bay v kanadském Novém Skotsku a později z Cape Cod v Massachusetts. Tyto zkoušky vedly v roce 1907 k založení první transatlantické komerční bezdrátové telegrafní služby.

Téměř okamžitě se objevili konkurenti. Byla tu francouzská Compagnie Générale Télégraphique, jež hrála hlavní roli v položení prvních transatlantických telegrafních kabelů v 80. letech 19. století; dále American Marconi Company, zcela nezávislá na různých Marconiho britských korporacích, jež vznikla v roce 1899 a začala zásobovat většinu amerického obchodního loďstva; největším konkurentem však byla německá elektrotechnická firma Telefunken. Ta vznikla v roce 1903 sloučením divizí dvou soupeřících firem, AEG a Braun-Siemens, dodávala bezdrátové telegrafní přístroje používané německou vládou, německou armádou a německým válečným námořnictvem a také měla monopol na přístroje instalované na německých obchodních plavidlech.

Soupeření mezi britskou a americkou Marconiho společnostmi bylo intenzivní, ale přátelské; jedinou příčinou neshod byla skutečnost, že Britové používali mezinárodní Morseův kód, zatímco American Marconi trvala na používání amerického Morseova kódu. Rozdíl byl

do značné míry stejný jako mezi britskou a americkou mluvenou angličtinou – tyto kódy byly velice podobné, ale ne vždy úplně shodné. Zato Francouzi prostě lpěli na tom, že jsou Francouzi, a jejich operátoři kontaktovali bezdrátovou telegrafní stanicí jiných národností jedině tehdy, když to bylo absolutně nezbytné.

Na druhé straně Marconiho soupeření se společnostmi Telefunken zdaleka nebylo ohleduplné. Ačkoliv v té době přetrvávaly stížnosti na to, že operátoři jedné společnosti často úmyslně ruší signály společnosti druhé, nejhoršími a nejčastějšími hříšníky byli spojaři německého Telefunkenu, kteří na potvrzení údajné převahy německé bezdrátové telegrafie rušili telegramy Marconiho společnosti a mívali z toho až téměř dětinské potěšení.

Aby bezdrátový telegrafní systém fungoval, bylo k jeho obsluze zapotřebí vyškoleného personálu. Spojáři společnosti Marconi Marine prodělávali školení v Marconiho škole v Liverpoolu (studenti ji přezdívali „plechový svatostánek“), kde se učili daleko více, než jen prosté základní prvky Morseovy abecedy, sestávající z teček a čárek. Škola měla několik sad fungujících bezdrátových telegrafních aparatur, jež se používaly pro výuku, včetně půlkilowattového přístroje, jenž měl dosah asi 160 kilometrů a používal se pro základní výuku, stejně jako řadu standardních jedenapůlkilowattových přístrojů, jež se používaly na většinu zaoceánských parníků vybavených Marconiho přístroji, a také výkonný pětakilowattový vysílač. Kapacita školy byla šedesát žáků a běžná doba školení byla deset měsíců. Součástí kursu byla výuka elektřiny, magnetismu, šíření rádiových vln, opravy poškozených přístrojů a také výuka nových předpisů, jaké v té době existovaly ve formě mezinárodní konvence o bezdrátové telegrafii.

Tato úmluva jednoznačně vymezovala, jak se mají bezdrátoví telegrafisté chovat, a zcela explicitně stanovila priority konkrétních typů bezdrátového vysílání. Cykly přednášek o šíření rádiových vln budoucím telegrafistům objasnily, jaký je vliv ionosféry na bezdrátový přenos, a proč jak vysílání, tak příjem jsou v noci srozumitelnější a mají delší dosah než ve dne. Samozřejmě takhle výhoda většího dosahu a lepší srozumitelnosti často znamenala, že převážná část práce radiotelegrafisty se odehrávala během hodin, jež většina zbytku světa věnovala spánku.

Mladí muži, kteří absolvovali „plechový svatostánek“, rychle nacházeli zaměstnání na lodích všude po celém světě. Byl to osobitý typ lidí, mládenci značně inteligentní, často nervní, energičtí a náruživí, a přece znovu a znovu prokazující pozoruhodnou rozvážnost

a chladnokrevnost během mimořádných událostí, kdy vykonávali svou službu nehledě na to, že i jejich život mohl být v ohrožení. Jejich postavení na lodích, kde sloužili, bylo poněkud zvláštní. I když museli dodržovat lodní řád a podléhali rozkazům a kázeňským trestům od kapitána a lodních důstojníků, ve skutečnosti k posádce lodi nepatřili. Společnost vlastníci danou loď pokaždé uzavřela se společností Marconi Marine smlouvu o poskytování služeb, takže bez ohledu na jakou loď či na jakou plavební linku byli umístěni, zůstávali zaměstnanci Marconioho.

V té době nebylo třeba, aby na lodích, kromě válečných, byla udržována čtyřiaadvacetihodinová vysílací pohotovost, takže telegrafisté obvykle pracovali podle časového plánu, který jim stanovil kapitán lodi. Na velkých lodích, jako byly rychlé německé zaoceánské parníky nebo *Lusitania* a *Mauretania*, jež měla brzy spustit na vodu společnost Cunard Line, byli dva telegrafisté střídající se ve službě, vždy dvanáct hodin služby a dvanáct hodin volna, celých sedm dní v týdnu. Menší lodě si vyžadovaly jen jednoho operátora, a ten obvykle sloužil během patnácti- až osmnáctihodinových plavebních úseků.

Nebyla to těžká práce v obecném smyslu slova, ale dlouhé hodiny nucené nehybností a intenzivního soustředění, kdy operátor seděl za svým stolem se sluchátky na uších a telegrafickým klíčem u ruky, byly skutečně vyčerpávající. Výše mzdy to příliš nevyvažovala. Starší radiotelegrafista vydělal 8 britských liber (40 \$) měsíčně, mladší operátor jen 5 britských liber (25 \$). Většinu telegrafistů drželo u jejich stanic vědomí, že patří k nevelkému vybranému bratrstvu, k průkopníkům nové, revoluční technologie, jíž rozumí jen málo lidí a dokonce ještě méně ji umí ovládat tak, že dokážou svým těžkopádně vypadajícím přístrojem zachytit zprávy přicházející zdánlivě odnikud.

Dovednost těchto prvních operátorů bezdrátové telegrafie byla naprosto úžasná. Dlouhé hodiny trávili vsedě, téměř bez hnutí, a v pohybu byly jen jejich ruce, jimiž ovládali telegrafní klíč svého přístroje; nebo tím, že pomocí svých objemných sluchátek pozorně naslouchali a snažili se v telegrafním šumu v éteru rozpoznat a zachytit signály ostatních stanic. To všechno bylo mnohem obtížnější, než jak si to většina lidí představuje. Místo pečlivě modulovaných bzučivých nebo pípavých zvuků nebo tónů, jež jsou dnes nejběžněji spojeny s Morseovou abecedou, se zvuky produkované jiskrovými vysílači rádiových vln té doby spíš podobaly praskání a třeskání řízených

výbojů statické elektřiny, srovnatelnému s rušením rozhlasového příjmu způsobeným vzdáleným úderem blesku. A přece tohle praskání a třeskání a nejrůznější signály, jež se z nich daly vyvodit, měly během následujících desetiletí zachránit tisíce životů.

Od samého počátku své práce dával Marconi jasně najevo, že jeho prvořadým cílem je dovést bezdrátové spojení k dokonalosti, aby skoncovalo s izolací lodí na mořích. První důkaz toho, že uspěl, přinesla nehoda majákové lodi *East Goodwin*, zakotvené u písčiny Goodwin Sands v Doverské úžině Lamanšského průlivu. Večer 28. dubna 1899, když plula v husté mlze, do ní svou přídíl vrazila nákladní loď *R. F. Matthews*. Majáková loď byla vybavena jedním z prvních Marconiho palubních přístrojů a během několika minut vyslala zprávu bezdrátové stanicí majáku South Foreland: „Pomozte nám, právě do nás narazil parník *R. F. Matthews* ... máme poškozenou přídíl.“

K majákové lodi byl rychle vyslán záchranný člun, její poškození však bylo naštěstí malé a tak posádka nebyla ohrožena. Přesto tento incident dal i těm nejlhostejnějším pozorovatelům jasně najevo, že spojení mezi loděmi, a také mezi loděmi a pobřežím, už není pouze možné, ale také prakticky proveditelné. Slovy historika Warrena Tutea z jeho knihy *Atlantic Conquest*: „Bezdrátová telegrafie měla zbavit moře jeho odvěkého děsu z ticha.“ Definitivní důkaz přišel o deset let později.

22. ledna 1909 vyplula z New Yorku do Neapole v Itálii R.M.S. *Republic* rejdařství White Star Line s 525 pasažéry a 297 členy posádky na palubě. Druhý den těsně před šestou hodinou se 175 mil od majáku Ambrose najednou octla v husté mlze. Její kapitán, námořní kapitán William Sealby, nařídil zpomalit témeř na minimální kormidlovací rychlost a začít v krátkých intervalech vysílat lodní parní sirénou varovné signály. Byla to velmi nebezpečná situace, protože v husté mlze mohlo vést k pohromě cokoli, pro co by se kapitán rozhodl – včetně rozhodnutí nedělat nic. Byly to okolnosti, jež dříve vedly ke katastrofě mnoha jiných lodí – a brzy se to mělo stát znovu.

Aniž o tom Sealby věděl, nacházel se nedaleko od jeho lodi parník *Florida* společnosti Lloyd-Italiano, mířící k New Yorku z Neapole a také naprosto ztracený v mlze. Mlha pohlcovala zvuk sirény z *Republiky*, a i když byla loď osvětlená od příděl po zád', byla mlha tak hustá, že toto světlo bylo po pouhých několika stovkách metrů rozptýleno a utlumené. V 5.51 ráno se na levoboku *Republiky* náhle

ze tmy vynořila *Florida* a zarazila svou příď hluboko do zaoceánského parníku společnosti White Star Line, téměř přesně doprostřed lodi. Do strojovny *Republiky* se začala okamžitě hrnout voda a vrchnímu lodnímu inženýrovi bylo brzy jasné, že čerpadla, i když přívál vody zpomalí, nedokážou ho zastavit. Kdyby hladina vody vystoupila až ke kotlům, přišla by *Republika* o výkon a rychle by šla ke dnu. Kapitán Sealby okamžitě shromáždil pasažéry i posádku a zahájil přípravy na opuštění lodi.

Kdyby se tahle srážka stala o deset let dřív, byla by situace *Republiky* velmi zlá, protože jediná loď, o níž na *Republice* věděli, že je poblíž, byla *Florida*, teď unášená proudem kdesi v mlze, navíc s neznámým rozsahem poškození. Avšak v tomto případě byly okolnosti jiné: *Republika* byla vybavená prvním modelem Marconioho bezdrátového přístroje s výkonem jeden a půl kilowattu, a Sealby přikázal Marconioho operátorovi, pětadvacetiletému Jacku Binnsovi, aby vysílal žádost o pomoc – mezinárodní nouzový signál „CQD“. Binns rychle navázal spojení s jednou ze sesterských lodí White Star Line, s *Balticem*, vzdáleným 200 mil, avšak rychle se blížícím, a také s radiotelegrafickou stanicí Pobřežní stráže USA v Nantucketu. Tato stanice brzy začala předávat signály z *Republiky* dál, protože na potápějící se lodi začal slábnout proud. Během následujících šestatřiceti hodin zůstal Binns na svém stanovišti, zatímco se začalo z různých stran k *Republice* blížít půl tuctu lodí, včetně *Lucanie* společnosti Cunar Line, *La Tourraine* společnosti Franch Line, *New Yorku* společnosti Inman Line a kutru Pobřežní stráže USA *Greshamu*.

Mezitím byla *Florida* zanesena proudem zpátky a vynořila se z mlhy na levoboku *Republiky*, kde zůstala ve vzdálenosti několika set metrů stát. Její kapitán nechal změřit výšku vody v trupu lodi a zjistil, že kolizní přepážka náraz vydržela, a tak kapitán Sealby navrhl, aby italská loď vzala pasažéry a posádku *Republiky* na palubu. Začal odvážný přesun cestujících a posádky postupně v malých skupinách na záchranných člunech *Republiky*, jež pluly ve vzdouvajících se vlnách a za deště sem a tam mezi potápějícím se zaoceánským parníkem a *Floridou*. Dostat všechny cestující a námořníky s výjimkou skupiny lodních důstojníků a členů posádky *Republiky* z potápějící se lodi zabralo téměř dvanáct hodin. Pak vyvstal problém v tom, že *Florida* byla nebezpečně přetížená; teprve když se na scéně objevil *Baltic* a převzal nadbytečné pasažéry, nebezpečí pro malý italský parník konečně pominulo.

Pak se mlha začala zvedat a kapitán Sealby spolu s šestačtyřiceti