Archibald Gracie

PRAVDA O TITANIKU

Splendidum družstvo

PRAVDA O TITANIKU

ARCHIBALD GRACIE

Splendidum družstvo • Vražné, Hynčice

PRAVDA O TITANIKU

Copyright © Archibald Gracie, 1912

Translation © Tereza Novotná, 2021

Czech Edition © Splendidum družstvo

Vražné, Hynčice, 2022

První el. vydání

ISBN 978-80-7681-132-4 (EPUB)

ISBN 978-80-7681-133-1 (MOBI)

ISBN 978-80-7681-134-8 (PDF)

Podle anglického originálu The Truth about the Titanic – Archibald Gracie, přeložila a text upravila Tereza Novotná.

Kreslený obrázek na titulní straně – "Untergang der Titanic ", jak jej koncipoval Willy Stöwer, 1912.

Obsah

PROLOG
POSLEDNÍ DEN NA PALUBĚ LODI
ZASAŽENÍ LEDOVCEM
ZTROSKOTÁNÍ TITANIKU
BOJ O ŽIVOT VE VODĚ
CELOU NOC NA DNĚ NAPŮL POTOPENÉ PŘEVRÁCENÉ LODI
PŘÍSTAVNÍ STRANA: ŽENY A DĚTI JAKO PRVNÍ
ČLUN Č. 6
HITCHENSOVO ZBABĚLÉ CHOVÁNÍ
ČLUN Č. 8
ČLUN Č. 10
ČLUN Č. 12
ČLUN Č. 14
ČLUN Č. 16
ČLUN Č. 4
ENGELHARDTŮV ČLUN "D"
ENGELHARDTŮV ČLUN "B"
PRAVOBOK: NEJDŘÍV ŽENY, ALE KDYŽ NEBYLY ŽENY, TAK MUŽI
ČLUN Č. 5
ČLUN Č. 3
NOUZOVÝ ČLUN Č. 1
ČLUN Č. 9
ČLUN Č. 11
ČLUN Č. 13
ČLUN Č. 15
ENGELHARDTŮV ČLUN "C"
ENGELHARDTŮV ČLUN "A"

Závěrečná poznámka po smrti autora knihy Pravda o Titaniku
Jak byl Titanic ztracen a nalezen

PROLOG

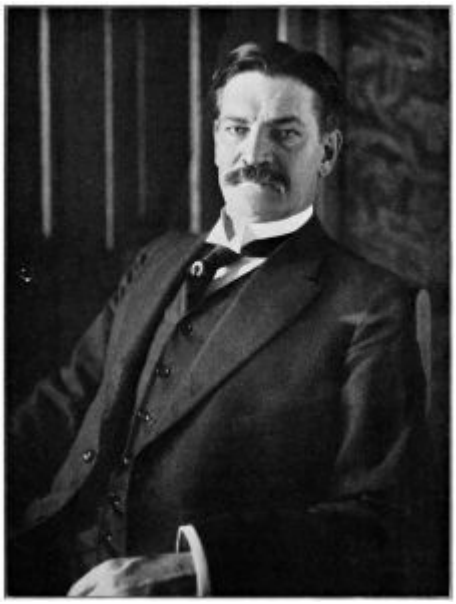
Plukovník Archibald Gracie, kterého probudil otřes obrovské ledové hory prorážející bok lodi, se rychle oblékl a vydal se na palubu, aby viděl následky nejslavnější srážky v dějinách. V noci 14. dubna 1912 šel brzy spát s tím, že vstane se skřivany a před snídaní si užije posilovnu a hru squash, ale ráno už stál na převráceném záchranném člunu a čekal na záchranu ze zamrzlého severního Atlantiku. Noční námaha měla na Gracieho velký vliv. Příběh tragických událostí začal psát brzy poté, co se vrátil na souš, a většinu práce dokončil na podzim roku 1912. Gracieho kniha, která vypráví o posledních hodinách potápějícího se Titaniku a o jeho zázračném útěku, když se loď propadla do hloubky 14 000 stop a klesla na dno oceánu, je považována za nejlepší popis katastrofy. Zemřel v prosinci 1912 při korekturách rukopisu, ale *Pravda o Titaniku* zůstává dodnes nejpřesnějším ze svědectví očitých svědků, kteří zaznamenali Gracieho vlastní příběh i příběhy jednotlivých záchranných člunů, které opouštěly osudný Titanik.

Pozn.

V obsahu jsou názvy kapitol označené jako ČLUN Č. 6, 8, 10, 12 atd. Jednotlivé kapitoly takto označené obsahují příběhy lidí z těchto záchranných člunů.

Kniha je doplněna o 36 autentických fotografií …

POSLEDNÍ DEN NA PALUBĚ LODI



PLUKOVNÍK ARCHIBALD GRACIE

Jako jediný přeživší ze všech mužských pasažérů Titaniku, kteří stáli během nakládání šesti nebo více záchranných člunů se ženami a dětmi na levoboku lodi, vpředu na prosklené palubě A a později na palubě člunů nad ní, mám povinnost podat svědectví o hrdinství

všech zúčastněných. Především mým mužským společníkům, kteří klidně stáli, dokud záchranné čluny naložené ženami a dostupným počtem členů posádky neodpluly, a kteří se o patnáct až dvacet minut později potopili spolu s lodí, vědomi si toho, že se vzdávají svých životů, aby zachránili slabé a bezmocné.

Za druhé, druhému důstojníkovi Lightollerovi a jeho posádce lodi, kteří plnili své povinnosti, jako by podobné události byly na denním pořádku, a za třetí, ženám, které v podmínkách, jež byly děsivější, než jaké kdy byly zaznamenány v dějinách námořních katastrof, neprojevily žádné známky strachu nebo paniky.

Myslím, že ti z mých čtenářů, kteří jsou zvyklí na napínavé dobrodružné příběhy, se rádi z první ruky dozvědí o hrdinství, které na Titaniku prokázali ti, jimž mám tu čest a smutnou povinnost vzdát tento hold. Ve svém vyprávění se z větší části omezím na to, co jsem osobně viděl, dělal a slyšel během oné nikdy nezapomenutelné první plavby Titaniku, která skončila ztroskotáním v pondělí 15. dubna 1912 kolem 2:22 ráno po nárazu do ledovce "na 41 stupni 46 minut severní šířky a 50 stupních 14 minut západní délky v severním Atlantiku", při níž přišlo o život 1490 lidí.

V neděli ráno 14. dubna se tato podivuhodná loď, dokonalost všech plavidel, která dosud lidský mozek vymyslel, tři a půl dne plavila ze Southamptonu do New Yorku po klidném moři, tak klidném, že nenarazila na jedinou vlnku, kterou na hladinu posléze přinesla bouře.

TITANIC

(Vyfotografováno v Southampton Water v den vyplutí)

Kapitán každý den zvyšoval rychlost a prorokoval, že při pokračujícím příznivém počasí bychom měli dosáhnout rekordu v brzkém připlutí na této první plavbě. Jeho výpočty však nikdy nebraly v úvahu onu proteovskou příšeru severních moří, která byla i předtím tak osudná pro navigátorovy výpočty a tak hrozivou ničivou zbraní.

Naši objevitelé pronikli až na nejzazší sever a jih ústupu ledovců, ale znalost jejich biotopu, pojišťující naše velké zaoceánské parníky v jejich úspěšném úsilí vyhnout se jim, nedosáhla detailu času a místa, kde se oddělují a překážejí jim v cestě.

Za čtyřiadvacet hodin plavby končících 14. září urazila loď podle vyvěšeného počítadla 546 mil a bylo nám řečeno, že za dalších čtyřiadvacet hodin bude dosaženo ještě lepšího rekordu.

K večeru se rozšířila zpráva, kterou jsem zaslechl, že z projíždějících parníků byly přijaty bezdrátové zprávy, které důstojníky naší lodi informovaly o přítomnosti ledových hor a ledových ker. Stále větší chlad a nutnost být tepleji oblečen, když se objevíme na palubě, byly vnějšími a viditelnými znaky potvrzujícími

tato varování. Navzdory tomu všemu však nebylo zaznamenáno žádné snížení rychlosti a motory pokračovaly ve svém stabilním chodu.

Podle vyprávění starých námořníků se už padesát let nestalo, že by v tuto roční dobu byla tak daleko na jihu vidět tak velká masa ledu a ledových ker.

Potěšení a pohodlí, kterému jsme se všichni těšili v tomto plovoucím paláci s mimořádnými zásobami pro takové účely, se mnohým z nás, včetně mě, zdálo zlověstné, protože jsme cítili, že je to téměř příliš dobré na to, aby to vydrželo bez nějaké strašlivé odplaty způsobené rukou rozhněvané všemohoucnosti. Naše pocity v tomto ohledu vyjádřil jeden z nejschopnějších a nejvýznamnějších spolucestujících, pan Charles M. Hays, prezident kanadské železnice Grand Trunk Railroad. Byl tehdy zaměstnán studiem a zajišťováním hotelového vybavení na trati nového rozšíření svého vlastního velkého železničního systému, a tak se mu úvahy o tomto tématu a o velkoleposti ubytovacích prostor Titaniku dostaly do mysli. To byl prorocký výrok, kterým bohužel o několik hodin později zpečetil svůj osud: „Společnosti White Star, Cunard a Hamburg-American lines," řekl, „nyní věnují svou pozornost boji o prvenství v získávání co nejluxusnějšího vybavení svých lodí, ale brzy přijde čas, kdy výsledkem bude největší a nejstrašnější ze všech námořních katastrof."

Při různých cestách přes Atlantik jsem měl ve zvyku na palubě lodi, kdykoli to počasí dovolilo, denně se věnovat tolika cvičením, kolik bylo potřeba k tomu, abych se dostal do nejlepší fyzické kondice, ale na palubě Titaniku jsem během prvních dnů plavby, od středy do soboty, od tohoto svého obvyklého režimu upustil,

protože jsem se během této přestávky věnoval společenským radovánkám a četbě knih z dobře zásobené lodní knihovny.

Užíval jsem si, jako bych byl v letním paláci na břehu moře, obklopen veškerým pohodlím – nic nenasvědčovalo tomu, že se nacházíme na rozbouřeném Atlantiku. Pohyb lodi a hluk jejích strojů byl na palubě i v salonech ve dne i v noci sotva znatelný. Když však přišlo nedělní ráno, považoval jsem za nejvyšší čas začít s obvyklým cvičením a rozhodl jsem se po zbytek plavby hlídat kurt na squash, tělocvičnu, bazén atd.

Vstal jsem brzy před snídaní a setkal se s profesionálním sportovcem při půlhodinové rozcvičce, která byla přípravou na plavání v šest stop hluboké nádrži se slanou vodou, vyhřátou na osvěžující teplotu. V žádných plaveckých lázních jsem si ještě nikdy neužil takového potěšení. Jak moc by se tento požitek zkrátil, kdyby se ke mně donesla předtucha, která mi říkala, jak blízko je můj poslední ponor a že ještě před úsvitem dalšího dne budu plavat o život uprostřed oceánu, pod vodou i na hladině, v teplotě 28 stupňů Fahrenheita!

V paměti mi utkvělo, jako by to bylo teprve včera, a tak si představuji osobní vzhled a vzpomínám na rozhovor, který jsem vedl s každým z těchto zaměstnanců lodi. Profesionální sportovec F. Wright byl čistotný, typický mladý Angličan, podobný stovkám těch, které jsem viděl a s nimiž jsem v minulých letech hrál svou oblíbenou hru kriket, která pro můj fyzický rozvoj udělala víc než kterýkoli jiný sport. V žádném popisu katastrofy jsem neviděl jeho jméno, a proto využívám této příležitosti, abych o něm promluvil a vyprávěl něco o jeho posledních dnech na zemi.

Nám, kteří jsme přežili, byly napsány stovky dopisů, z nichž mnohé obsahovaly fotografie pro identifikaci některého ztraceného blízkého, kterého jsme možná viděli nebo s ním mluvili, než ho dostihl zlý osud. Na tyto četné dotazy jsem byl schopen uspokojivě odpovědět jen ve výjimečných případech. Příště a naposledy jsem Wrighta viděl na schodišti paluby C během tři čtvrtě hodiny po srážce. Šel jsem do své kajuty, když jsem ho potkal na schodech, které vedly nahoru.

„Neměli bychom tu schůzku na zítřejší ráno raději zrušit?“

„Ano,“ odpověděl jsem. Řekl jsem mu poněkud žertovně.

„Ano,“ odpověděl, ale nezastavil se, aby mi řekl, co tehdy musel vědět o poměrech na tenisovém kurtu na palubě G, který byl podle jiných svědků v té době zaplavený. Jeho hlas zněl klidně, bez nadšení, a snad jen jeho tvář byla o něco bělejší než obvykle.

Obsluze bazénu jsem také slíbil, že budu druhý den ráno dříve po ruce, ale už jsem je nikdy neviděl.

Jednou z postav na lodi, kterou jsme všichni znali nejlépe, byl tělocvikář T. W. McCawley. Také on očekával, že se zítra poprvé objevím na opravdovém cvičení, ale bohužel i jeho pohltilo moře. Jak dobře si všichni pamětníci pamatujeme tohoto robustního mužíčka v bílých flanelkách a s širokým anglickým přízvukem! S jakým neúnavným nadšením nám ukazoval spoustu mechanických zařízení, která měl na starosti, a nabádal nás, abychom využili příležitosti k jejich použití, a procházel s námi cyklistické závody, veslování, box, jízdu na velbloudech a koních atd.

Taková byla moje ranní příprava na nepředvídané fyzické úsilí, které jsem musel o několik hodin později o půlnoci vynaložit, když mi šlo o život.

Mohl být naplánován lepší trénink na takovou strašlivou zkoušku?

Cvičení a plavání mi dodalo chuť na vydatnou snídani. Pak následovala bohoslužba v jídelním salonu a vzpomínám si, jak na mě zapůsobila "Modlitba za ty, kdo jsou na moři", a také slova hymny, kterou jsme zpívali, č. 418 ze Zpěvníku.

Asi o čtrnáct dní později, když jsem ji slyšel zpívat příště, jsem se v malém kostelíku ve Smithtownu na Long Islandu účastnil zádušní mše na počest mého starého přítele a kolegy z Union Clubu Jamese Clinche Smithe. Jeho sestru, která seděla vedle mě v lavici, jsem upozornil na to, že to byla poslední hymna, kterou jsme zpívali v toto nedělní ráno na palubě Titaniku. Velmi se jí to dotklo a jako důvod jejího výběru pro zádušní mši za svého bratra uvedla, že byla známá jako Jimova oblíbená hymna, protože to byla první zhudebněná skladba, kterou kdy jako dítě hrál a za kterou byl odměněn slíbenou cenou, věnovanou jeho otcem.

Jaká pozoruhodná náhoda, že při první a poslední lodní bohoslužbě na palubě Titaniku začínala hymna, kterou jsme zpívali, těmito působivými verši:

Ó Bože, náš pomocníku v dávných věcích,
naše naděje pro léta příští,
naše útočiště před bouřlivým vichrem
a náš věčný domov.

Jeden den byl tak podobný druhému, že je těžké v našem popisu rozlišit všechny podrobnosti událostí tohoto posledního dne na lodi.

Kniha, kterou jsem dočetl a vrátil do lodní knihovny, byla “Old Dominion” od Mary Johnstonové. Zatímco jsem si v klidu četl dobrodružné příběhy a vyprávění o neobyčejných útěcích, jak málo mě napadlo, že se v příštích několika hodinách stanu svědkem a účastníkem scény, k níž tato kniha nemůže poskytnout žádný protějšek, a že moje vlastní záchrana před vodním hrobem bude pozoruhodnou ilustrací toho, jak často je “pravda podivnější než fikce”.

Během tohoto dne jsem se hodně vídal s manželi Isidorovými a Strausovými. Vlastně od samého začátku až do konce naší cesty na Titaniku jsme byli každý den několikrát spolu. Byl jsem s nimi na palubě v den, kdy jsme opouštěli Southampton, a byl jsem svědkem oné zlověstné nehody amerického parníku New York, který byl u svého mola, když přemístění vody pohybem naší obrovské lodi způsobilo sání, které vytrhlo menší loď z kotviště a málem způsobilo srážku.

V době, kdy se to stalo, mi pan Straus vyprávěl, že se mu zdálo, že je to jen pár let zpátky, kdy se plavil na téže lodi New York na její první plavbě a kdy se o ní mluvilo jako o “posledním slově v lodním stavitelství”. Pak upozornil svou ženu i mne na pokrok, kterého bylo od té doby dosaženo, a porovnal obě lodě.

Během našich následných každodenních rozhovorů vyprávěl mnoho zajímavého o událostech své pozoruhodné kariéry, počínaje jeho raným mužstvím v Georgii, kdy s vládními komisaři Konfederace jako agent pro nákup zásob řídil blokádu Evropy. Jeho přátelství s prezidentem Clevelandem a to, jak ho ten vyznamenal, patřilo k tématům každodenního rozhovoru, která mě zajímala nejvíce.

V neděli, náš poslední den na lodi, dočetl knihu, kterou jsem mu půjčil a o kterou projevil velký zájem. Tou knihou byla “Pravda o Chickamaugě”, jejímž jsem autorem, a právě proto, abych si po sedmi letech práce na ní dopřál tolik potřebný odpočinek, jsem podnikl tuto cestu přes oceán a zpět. Moje zkušenost byla velmi účinnou dávkou proti podráždění.

Vzpomínám si, jak byli manželé Strausovi kolem poledne téhož dne obzvlášť šťastní v očekávání, že budou bezdrátovou telegrafií komunikovat se svým synem a jeho ženou na cestě do Evropy na palubě proplouvající lodi Amerika. Někdy před šestou hodinou, plni spokojenosti, mi sdělili zprávu o pozdravu, který obdrželi v odpověď. Toto poslední rozloučení s jejich blízkými muselo být útěšnou myšlenkou, když o několik hodin později přišel konec.

Toho večera jsme se po večeři s mými společníky u stolu, pány Jamesem Clinchem Smithem a Edwardem A. Kentem, podle obvyklého zvyku odebrali spolu s mnoha dalšími do palmového sálu na obvyklou kávu k jednotlivým stolům, kde jsme poslouchali vždy rozkošnou hudbu kapely Titaniku. Při těchto příležitostech ženy předváděly své šaty; bylo skvělé, že na palubě lodi bylo tolik krásných žen.

Během těchto rozkošných večerů jsem se vždy pohyboval kolem a povídal si s těmi, které jsem znal, i s těmi, s nimiž jsem se během plavby seznámil. Mohl bych uvést jména a konkretizovat témata rozhovoru, ale podrobnosti, ačkoli jsou pro dotyčné zajímavé, by nemusely být zajímavé pro všechny mé čtenáře.

Vzpomínky těch, s nimiž jsem byl takto úzce spjat při této katastrofě, včetně těch, kteří utrpěli smrt, před níž jsem unikl, a těch, kteří přežili se mnou, mi budou až do smrti drahou vzpomínkou a

poutem svazku. Z palmové místnosti chodili muži z mé skupiny vždy do kuřárny a téměř každý večer se zapojovali do konverzace s některými známými muži, které jsme tam potkávali, včetně v rámci mých vlastních vzpomínek majora Archieho Butta, vojenského pomocníka prezidenta Tafta, který diskutoval o politice; Clarence Moora z Washingtonu, D. C., vyprávěl o své riskantní cestě po lesích a horách Západní Virginie před několika lety, kdy pomáhal novinovému reportérovi získat rozhovor s psancem, kapitánem Anse Hatfieldem; Frank D. Millet, známý umělec, plánující cestu na západ; Arthur Ryerson a další.

Během těchto večerů jsem také hovořil s panem Johnem B. Thayerem, druhým viceprezidentem Pennsylvánské železnice, a s panem Georgem D. Widenerem, synem filadelfského magnáta v oblasti tramvají, pana P. A. B. Widenera.

Můj pobyt v kuřárně byl v tento konkrétní večer poprvé krátký a odešel jsem brzy s tím, že mě můj kajutový stevard Cullen slíbil vzbudit příští ráno, abych se připravil na závazky, které jsem si před snídaní stanovil – tenis, cvičení v tělocvičně a plavání, které mělo následovat.

PROMENÁDNÍ PALUBA TITANIKU

(Fotografie od Underwood & Underwood, New York)

Nemohu považovat za pouhou náhodu, že právě v tuto nedělní noc jsem byl takto podnícen k brzkému odchodu na téměř tři hodiny osvěžujícího spánku, zatímco nehoda, k níž by došlo o půlnoci kteréhokoli z předchozích čtyř dnů, by mě zastihla duševně i fyzicky unaveného. To, že jsem byl takto posílen na strašlivou zkoušku dokonce lépe, než kdybych byl před ní varován, považuji naopak za první opatření pro mé bezpečí (vyslyšení neustálých modliteb těch, kteří byli doma), které učinil anděl strážný, do jehož péče jsem byl svěřen během série zázračných úniků, o nichž bude nyní pojednáno.

ZASAŽENÍ LEDOVCEM

Moje kajuta byla venkovní na palubě C na pravoboku, poněkud vzadu uprostřed lodi. Byla to kajuta č. C, 51. Právě jsem odpočíval, když mě probudil náhlý náraz a hluk v přídi na pravoboku, z čehož jsem okamžitě usoudil, že to byla srážka, snad s nějakou jinou lodí.

Vyskočil jsem z postele, rozsvítil elektrické světlo, podíval se na hodinky poblíž na komodě, které jsem předešlého dne přeřídil, aby souhlasily s lodním časem, a které teď ukazovaly dvanáct hodin. Správný lodní čas by znamenal, že je asi 11.45. Otevřel jsem dveře své kajuty, vyhlédl na chodbu, ale nikoho jsem neviděl ani neslyšel – nebyl tam žádný rozruch, ale hned po srážce se ozval velký hluk unikající páry. Pozorně jsem naslouchal, ale neslyšel jsem žádné stroje. Nebylo pochyb o tom, že se stalo něco špatného, protože loď se zastavila a vypustila páru.

Sundal jsem si noční oděv a spěšně se oblékl do spodního prádla, bot a punčoch, kalhot a norfolského kabátu. Tyto podrobnosti uvádím proto, aby si člověk mohl udělat představu o tom, co jsem dělal během přestávky. Od mé kajuty to bylo přes chodbu ke schodišti jen kousek a já vystoupal na třetí palubu nad ní, tedy na palubu lodní. Zde jsem našel pouze jednoho mladíka, který se zřejmě vydal na stejnou výpravu jako já.

Z první kajutové čtvrti, vpředu na levoboku, jsme napínali zrak, abychom zjistili, co nás zasáhlo. Z vyhlídkových míst, kde výhledu nebránily záchranné čluny na této palubě, jsem hledal ten objekt, ale marně, i když jsem přejel obzor zblízka i zdaleka – nic jsem neobjevil.

Byla krásná noc, bez mráčku a hvězdy jasně zářily. Atmosféra byla poměrně chladná, ale žádný led ani ledovec nebyl v dohledu. Pokud do nás narazila jiná loď, nebylo po ní ani stopy a mě zatím nenapadlo, že by to byla ledová hora, s níž jsme se srazili. Nespokojil jsem se s částečným průzkumem, a tak jsem provedl kompletní prohlídku paluby a očima prohledal každé místo.

Šel jsem směrem k zádi a přelezl jsem železnou bránu a plot, které oddělují první a druhou kajutu pro cestující. Nebral jsem ohled na nápis "vstup zakázán". Rozhlédl jsem se kolem sebe směrem k důstojnickým kajutám v očekávání, že budu vyzván k dodržování pravidel.

Vzhledem ke srážce jsem očekával, že na lodní palubě uvidím některého z lodních důstojníků, ale nikde nebylo po žádném důstojníkovi ani stopy a nikdo se nemohl informovat o tom, co se stalo. Když jsem obcházel lodní palubu, jediné další bytosti, které jsem viděl, byl pár středního věku z druhé kajuty, který se bezstarostně promenádoval ruku v ruce vpředu na pravoboku, proti větru, muž v šedém kabátě a vycházkové čepici.

Když jsem se nedočkal žádného uspokojení, sestoupil jsem na prosklenou palubu A na levoboku a podíval se přes zábradlí, jestli je loď v pořádku, ale stále jsem neviděl nic špatného. Vstoupil jsem na palubu a minul pana Ismaye s jedním členem posádky, který spěchal po schodišti. Měl na sobě denní oblek a jako obvykle byl bez

klobouku. Zdálo se, že je příliš zaujatý, než aby si někoho všiml. Proto jsem na něj nepromluvil, ale pozorně jsem si prohlížel jeho tvář, snad abych se z jeho chování dozvěděl, jak vážná může být nehoda. Tehdy mě napadlo, že se tváří co nejstatečněji, aby nezpůsobil poplach mezi cestujícími.

U paty schodiště stálo několik mužských pasažérů a já jsem nyní poprvé zjistil, že kromě mě jsou probuzeni i další, mezi nimi i můj přítel Clinch Smith, od něhož jsem se poprvé dozvěděl, že jsme narazili do ledové hory. Otevřel ruku a ukázal mi led, plochý jako moje hodinky, a chladně mi naznačil, že bych si ho mohl vzít domů na památku. Všichni si budeme pamatovat, jak uměl bez úsměvu vtipkovat. Zatímco jsme tam stáli, přišla na řadu historka o srážce – jak někdo z kuřárny, když loď narazila, vyběhl ven, aby se podíval, co to je, a když se vrátil, řekl, že zahlédl ledovec tyčící se padesát stop nad palubou.

A, což by, pokud je to pravda, znamenalo výšku přes sto stop. Zde jsem se také dozvěděl, že poštovní místnost je zatopená a že stateční poštovní úředníci jsou ve dvou stopách vody na svých místech. Zabývali se tím, že na horní palubu přenášeli z lodní pošty dvě stě pytlů doporučené pošty, které obsahovaly čtyři sta tisíc dopisů. Jména těchto mužů, kteří se všichni potopili s lodí, si zaslouží být zaznamenána. Byli to: John S. Marsh, William L. Gwynn, Oscar S. Woody, Jago Smith a E. D. Williamson. První tři byli Američané, ostatní Angličané a rodiny prvních z nich byly zaopatřeny jejich vládou.

A teď jsme si s Clinchem Smithem všimli seznamu na podlaze u kajuty. Radili jsme se o tom sami, nechtěli jsme nikoho vyděsit ani vyvolat zbytečný poplach, zejména mezi dámami, které se pak

objevily na scéně. Nepovažovali jsme za svou povinnost vyjádřit svůj individuální názor na vážnost nehody, která nás nyní oslovila s největší silou. Rozhodli jsme se, že v poslední nouzové situaci budeme držet při sobě, spojeni tichým poutem přátelství, a podáme si navzájem pomocnou ruku, kdykoli to bude zapotřebí. Vzpomínám si, že jsem v tu chvíli měl v mysli všechno, co jsem v minulých dnech četl a slyšel o ztroskotání, a představoval jsem si, jak se se Smithem držíme přetíženého voru na otevřeném moři s nedostatkem jídla a vody. Dohodli jsme se, že navštívíme své kajuty a připojíme se k sobě později. Veškerý majetek v mé kajutě byl narychlo sbalen do tří velkých cestovních tašek, aby byla zavazadla připravena pro případ spěšného přesunu na jinou loď.

Naštěstí jsem si oblékl svůj dlouhý newmarketský kabát, který mi sahal až pod kolena, a když jsem procházel z chodby do doprovodné lodi, potvrdily se mé nejhorší obavy. Muži a ženy si nasazovali záchranné vesty a stevardi jim je pomáhali upravovat. Stevard Cullen trval na tom, abych se vrátil do své kajuty pro své. Učinil jsem tak a on mi jednu připevnil, zatímco jsem druhou vynesl, aby ji mohl použít někdo jiný.

Na palubě A na levoboku směrem k zádi se už shromáždilo mnoho mužů a žen. Hledal jsem a našel nechráněné dámy, kterým jsem nabídl své služby během plavby, když nastupovaly na loď v Southamptonu, paní E. D. Appletonovou, manželku mého přítele a spolužáka ze školy svatého Pavla, paní R. C. Cornellovou, manželku známého newyorského soudce, a paní J. Murray Brownovou, manželku bostonského nakladatele, všechny staré přítelkyně mé ženy.

Tyto tři sestry se vracely domů ze smutné zahraniční mise, kde uložily ostatky čtvrté sestry, lady Victor Drummondové, o jejíž smrti jsem četl zprávy v londýnských novinách a všechny smutné podrobnosti s ní spojené mi sdělily sestry samy. To, že budou muset projít ještě větší zkouškou, se mi zdálo nemožné, a jak málo jsem věděl o odpovědnosti, kterou jsem na sebe vzal za jejich bezpečnost! Doprovázela je, rovněž bez ochrany, jejich přítelkyně, slečna Edith Evansová, s níž mě seznámily. Mezi těmi, kdo se zde shromáždili na levoboku paluby A, byli kromě Clinche Smithe i manželé Strausovi, plukovník a Astorovi a další mně dobře známí lidé, mezi nimiž byli kromě Clinche Smithe i dva naši společníci po večeři, Hugh Woolner, syn anglického sochaře, jehož díla jsou k vidění ve Westminsterském opatství, a H. Woolner. Björnström Steffanson, mladý poručík švédské armády, který mi během plavby vyprávěl o své známosti a příbuzných paní Gracieové ve Švédsku.

Ledovec, o kterém se předpokládá, že ho zasáhl Titanic, vyfotografovaný ráno 15. dubna 1912

Teď začala hrát kapela, která hrála i při spouštění člunů. Považovali jsme to za moudré opatření, které mělo zmírnit vzrušení. Žádnou z melodií jsem nepoznal, ale vím, že byly veselé a nebyly to hymny. Pokud byla jednou z vybraných písní "Blíž k tobě, Bože můj", jak se uvádí, určitě jsem si jí všiml a považoval jsem ji za netaktní varování před okamžitou smrtí nás všech, které mohlo vyvolat paniku, jíž jsme se snažili zabránit, což se nám v maximální míře podařilo. Vím pouze o dvou přeživších, jejichž jména uvádějí noviny jako autoritu pro tvrzení, že tato hymna byla jednou z těch, které se hrály. Na druhou stranu všichni, kterých jsem se ptal nebo s nimiž jsem si dopisoval, včetně těch nejkvalifikovanějších, důrazně svědčili o opaku.

Naše naděje podpořila informace, kterou nám zprostředkovali lodní důstojníci, že došlo k výměně bezdrátových zpráv s projíždějícími loděmi, z nichž jedna nám jistě přijde na pomoc. Abych uklidnil dámy, jejichž zvláštní péči jsem převzal, ukázal jsem jim jasné bílé světlo něčeho, co jsem považoval za loď vzdálenou asi pět mil a o čem jsem byl přesvědčen, že nám přijde na pomoc.

Plukovník Astor mě slyšel, jak jim to říkám, a požádal mě, abych mu to ukázal, a já jsem mu to světlo ukázal. Oba jsme se přitom museli naklonit přes zábradlí lodi a dívat se zblízka na příď, abychom se vyhnuli záchrannému člunu, který byl i v té době připraven a jehož střílna byla spuštěna na úroveň podlahy lodní paluby nad námi a bránila nám ve výhledu; ale místo toho, aby světlo zesílilo, bylo stále slabší a méně zřetelné a úplně zmizelo. Jak jsem se později dozvěděl, se slzami v očích kvůli ztraceným, kteří mohli být zachráněni, patřilo světlo parníku Californian z Leylandu kapitána Stanleyho Lorda, který plul z Londýna do Bostonu. Patřil

společnosti International Mercantile Marine Company, majiteli Titaniku.

Z této lodi byly odeslány dvě ze šesti "ledových zpráv". První z nich, kterou Titanic přijal a potvrdil, byla zpráva zachycená v 19:30, která byla určena jiné lodi. Další přišla kolem jedenácté hodiny večerní, kdy kapitán Californianu spatřil loď blížící se od východu, o níž se dozvěděl, že je to Titanic, a na jeho rozkaz byla tato zpráva odeslána: "Jsme zastaveni a obklopeni ledem." Na to bezdrátový operátor Titaniku stroze odpověděl: "Mlčte, mám práci. Pracuji na Cape Race." Činnost, o níž je zde řeč, spočívala v odesílání bezdrátových zpráv pro cestující na Titaniku; a silnější proud Californianu směrem na východ do ní zasahoval. Ačkoli šlo o plavbu lodi a o život a smrt, právo na komunikaci s Cape Race bylo dáno až několik minut před srážkou Titaniku s ledovcem.

Téměř po celou tuto dobu, až do 23.30 hodin, poslouchal operátor bezdrátového spojení na Californianu s 'telefony na hlavě', ale ve 23.30 hodin, kdy Titanic stále hovořil s Cape Race, bývalý operátor lodi "odložil 'telefony', svlékl se a odevzdal se osudu.

Osud tisíců životů visel oné neblahé noci mnohokrát na vlásku, ale okolnosti v souvislosti s lodí S. S. Californian poskytují důkazy potvrzující závěry amerického vyšetřování, totiž že to nebyla náhoda, ale jen ta nejhrubší nedbalost, která zpečetila osud všech ušlechtilých životů, mužů a žen, které byly ztraceny.

Z uvedených důkazů, o nichž jsme se dozvěděli po příjezdu do New Yorku, vyplývá, že kapitán Californianu a jeho posádka sledovali naše světla z paluby své lodi, která zůstala přibližně do 5.15 hodin ráno následujícího dne nehybná. Během tohoto intervalu se ukázalo, že nikdy nebyly vzdáleny více než šest nebo sedm mil.

Ve skutečnosti byl ve 12 hodin Californian vzdálen pouze čtyři nebo pět mil v místě a obecném směru, kde jsem ho viděl já a nejméně tucet dalších lidí, kteří vypovídali před americkým výborem, z paluby Titaniku.

Bílé světlice, které jsme vyslali nahoru a o nichž se zmíníme později, byly v té době také jasně vidět. Kapitán Lord si byl zcela vědom toho, že se nachází v blízkosti lodi v nouzi. Mohl s námi okamžitě navázat bezdrátové spojení, kdyby si přál potvrdit jméno lodi a katastrofu, která ji postihla. Jeho lhostejnost je zřejmá z jeho rozkazu "pokračovat v Morseovce", místo aby využil modernější metodu vynálezce a gentlemana, pana Marconiho, která nás nakonec všechny zachránila. "Noc byla jasná a moře hladké. Led, jímž byl Californian obklopen," uvádí britská zpráva, "byl volný led táhnoucí se ve směru k Titaniku na vzdálenost ne větší než dvě nebo tři míle". Když Californian poprvé spatřil světlice, mohl se bez vážnějšího rizika prodrat ledem na volné moře a přijít tak Titaniku na pomoc. Diskuse na toto téma je pro ty, kteří na palubě naší lodi ztratili své blízké, nejbolestnější ze všech ostatních.

Když jsme si uvědomili, že loď, jejíž světla jsme viděli, se k nám nepřibližuje, naše naděje na záchranu se patřičně snížily, ale u mužů převládla rada zachovat klid; a aby uklidnili dámy, opakovali tolik propagovaný výmysl o "nepotopitelné lodi" na základě údajně nejvyšší kvalifikované autority.

Právě v této chvíli mi slečna Evansová vyprávěla historku, že jí před lety v Londýně věštkyně řekla, aby se "měla na pozoru před vodou", a teď "věděla, že se utopí". Moje snaha přesvědčit ji o opaku byla marná. Při vyprávění své historky neprojevovala obavy o svůj život, a když jsem ji viděl a mluvil s ní o hodinu později, kdy

se podmínky zdály obzvlášť zoufalé a předpokládalo se, že poslední záchranný člun odplul, byla naprosto klidná a k pověrčivé historce se už nevrátila.

MR. A PANÍ ISIDOR STRAUS

Z mých vlastních závěrů a závěrů ostatních vyplývá, že od srážky uplynulo asi 45 minut, když kapitán Smith vydal posádce rozkaz, aby nejprve spustila záchranné čluny se ženami a dětmi. Sebeobětování manželů Isidorů Strausových zde hrdinsky zazářilo, když pohotově a důrazně žena vykřikla: „Ne! Nechci být odloučena od svého manžela; jak jsme spolu žili, tak spolu i zemřeme.“ A když i on odmítl nabízenou pomoc na mou upřímnou prosbu, aby vzhledem k jeho věku a bezmocnosti byla učiněna výjimka a on směl doprovázet svou ženu na člunu. „Ne!“ řekl, „nepřeji si ve svůj prospěch žádné výhody, které se neposkytují jiným.“ Pokud si