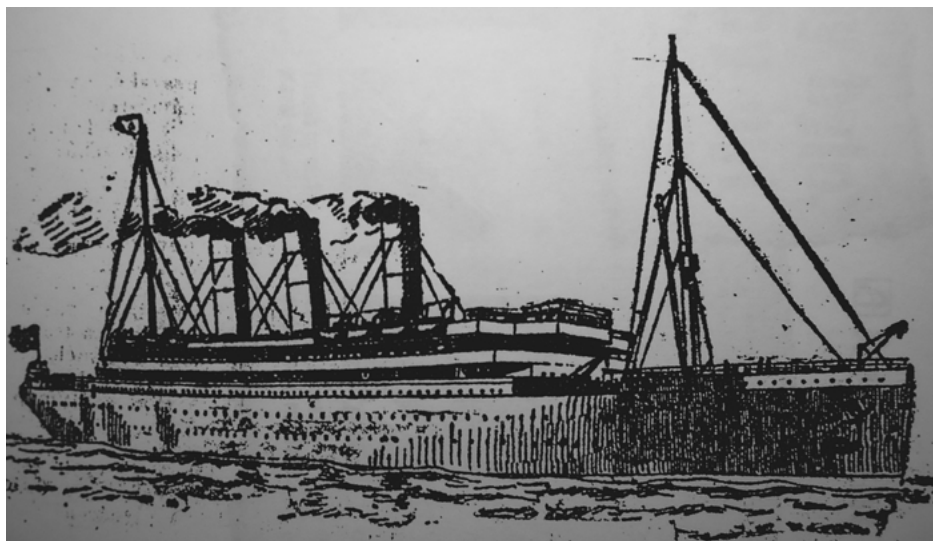




ZKÁZA TITANIKU
A JEJÍ ČESKÝ LITERÁRNÍ
A ŽURNALISTICKÝ OHLAS

MGR. IGOR SLOUKA



Zkáza Titaniku a její český literární a žurnalistický ohlas

Mgr. Igor Slouka 2012

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval těm, kteří významnou měrou přispěli ke zdárnému průběhu této práce, zejména PaedDr. Heleně Kupcové z katedry české literatury (Pedagogická fakulta Univerzity Karlovy v Praze). Dále děkuji všem přátelům a rodinným příslušníkům, kteří mě podporovali, poskytli informace či zapůjčili materiály apod.

Předmluva

Jsme svědky stého výročí snad nejznámější námořní katastrofy v dějinách – v dubnu 2012 uplyne 100 let od potopení legendárního Titaniku.

Dostává se vám do rukou poměrně unikátní publikace – sonda, jaký ohlas v literatuře a tisku měla katastrofa Titaniku u nás. Páteční sběr materiálů probíhal v celé jedné dekádě, v letech 1991 – 2001, a práce vznikala ve spolupráci s katedrou české literatury Pedagogické fakulty Univerzity Karlovy v Praze. Kromě hluboké sondy do literatury a žurnalistiky jsou v práci stručně zmíněny i internetové stránky, hračky, suvenýry, instituce apod., které se týkají Titaniku, a dále je uveden malý průzkum o povědomí veřejnosti o katastrofách. O Titanic se – jak vyplývá z textu výše – velmi intenzivně zajímám, svého času jsem u nás spoluzakládal občanské sdružení Titanic i muzeum Titaniku v Praze.

Přesto, že stěžejní obsah publikace se týká všeho, co se k Titaniku dalo v českém či slovenském jazyce sehnat k dubnu 2001, poskytně zájemcům o dané téma velmi zajímavé čtení. Bohužel, některé odkazy (např. na internetové stránky, na občanské sdružení, na klub ve V. Libni apod.) jsou již neaktivní, neboť vývojem situace něco vzniká, jiné zaniká. V závěru publikace je kapitola s některými zajímavostmi a aktualizací k polovině roku 2012.

1. Úvod

V noci ze 14. na 15. dubna roku 1912 se v severním Atlantiku potopil po nárazu na ledovec osobní parník Titanic, přičemž zahynulo na 1500 osob. Přesto, že od této katastrofy již uplynulo 100 let a mezitím se událo mnoho dalších a horších katastrof, dodnes Titanic nebyl zapomenut a dodnes ožívá v nejrůznějších podobách.

Ohlas katastrofy Titaniku se objevuje v celé řadě oblastí, jako např. v oblasti filmu, modelářství, hraček, stavebnic, upomínkových předmětů, audio-video, v oblasti společenských her, počítačových programů, výstav apod., název Titaniku nesou i např. restauranty či parfémy.

Tato práce zkoumá ohlas katastrofy v oblasti literatury a žurnalistiky, a sice v následující podobě:

- Vyhledání, roztřídění a zhodnocení dostupných materiálů. V oblasti literatury jde jak o odbornou literaturu, cílenou pouze na Titanic, tak o nejrůznější autobiografie, encyklopedie, slovníky, dějiny, kroniky, technicky zaměřené publikace, o literaturu pro ženy, sci-fi, o detektivní literaturu, romány apod. V oblasti žurnalistiky, která je velice rozsáhlá, jde o výběr reprezentačních titulů, a to jak z denního tisku tak z časopisů.
- Srovnání skutečnosti s literárními a žurnalistickými obrazy. Dostupné historické vysvětlení událostí kolem katastrofy, které lze čerpat z odborné literatury, je srovnáváno s podáním v ostatních titulech. Zejména jsou hledány příčiny, proč se kolem Titaniku dodnes objevuje řada nepravd, pověstí, legend apod., a to i v literatuře faktu.
- Přihlédnutí k oblasti pedagogiky a speciální pedagogiky. Zde jsou představeny a zhodnoceny tituly, určené či vhodné pro děti a mládež (včetně učebnic) a tituly, určené speciálně pro zrakově či sluchově postižené osoby.

Úhrnem řečeno, jde o podrobné zkoumání, v jakých podobách se ohlas katastrofy Titaniku objevuje, proč tomu tak je a v souvislosti s jakými událostmi tento ohlas ožívá.

Tituly, které jsou v práci popsány, jsem vyhledával a získával několika různými způsoby. Především šlo o systematické vyhledávání v katalozích Národní knihovny Klementinum, s využitím referenčního centra, rešeršní služby, elektronických systémů, meziknihovní a mezinárodní výpůjční služby apod. Tituly jsem vyhledával pod nejrůznějšími hesly, jako např. „Titanic, Titanik, SOS, námořní doprava, vraky, lodě, záhady, katastrofy, Modrá stuha atd.“ nebo podle jmen autorů, o kterých jsem se dozvěděl z uváděných pramenů.

Dále šlo o sledování knižního trhu. Vedle publikací, speciálně zaměřených na Titanic, jsem vyhledával takové tituly, o nichž bylo lze předpokládat, že se o Titaniku budou zmiňovat (např. encyklopedie, slovníky, dějiny, kroniky, katastrofy, námořnictví, záhady a podobná hesla, jako pro vyhledávání v knihovně).

Avšak některé tituly, které se nedaly identifikovat ani podle autora ani podle názvu, jako např. Steel, D.: „Nevýslovná láska“ nebo „Easy English“, jsem objevil čistě náhodou nebo za pomoci mých přátel a známých.

V oblasti žurnalistiky jsem systematicky vyhledával pouze dobové tituly z roku 1912 (které jsou velmi zajímavé), též v Klementinu. U novějších titulů jde o náhodný výběr, reprezentující několik různých žánrů, neboť není možné vyhledat a už vůbec ne roztřídit a zhodnotit všechny články, vtipy, reklamy apod., které byly na téma Titanic publikovány, aniž by tím byl překročen rozsah a pojetí práce.

Mnoho jsem o této lodi nastudoval. Pro mne je tedy snadné, přečtu-li o Titaniku nějakou publikaci či článek, odlišit s velkou pravděpodobností nepravdu od skutečnosti. Běžnému čtenáři však nezbyvá, než dané informaci uvěřit anebo vyhledávat další podrobnější informace, přičemž ani tehdy výsledek nemusí být vždy přesný. Na této práci chci demonstrovat nejen to, jak hluboce a proč v nás zanechala stopy jedna námořní katastrofa, ale i jak málo se dá věřit např. tisku, ale i některým odborným publikacím, a jak mohou být zavádějící.

2. Obecné a historické údaje kolem katastrofy Titaniku

Přečetl jsem o Titaniku mnoho publikací, pravděpodobně téměř všechny, které jsou u nás dostupné v českém či slovenském jazyce. V této kapitole vycházím pouze z odborné literatury, literatury faktu. Údaje o událostech kolem Titaniku se samozřejmě i v této literatuře v drobnostech odlišují, ale také se doplňují, takže lze s velkou pravděpodobností sestavit obraz, jak katastrofa Titaniku mohla probíhat, co a v jakých souvislostech ji zapříčinilo.

2.1 Obecně o katastrofě

Katastrofou označují světové pojišťovny událost, při které zahyne na jednou více než 20 osob nebo škody přesáhnou 6 mil. dolarů. Více než polovinu katastrof mají na svědomí přírodní živly – zemětřesení, větrné smrště, sopečné erupce a nečekané záplavy. Často jsou však katastrofy vyvolány lidskou gigantomanií, nekvalitní prací, nedotažením bezpečnostních systémů, lhotejností a nezodpovědností; mezi takové patří i katastrofa Titaniku.

2.2 Situace na transatlantických linkách

Transatlantická námořní doprava zažila svůj prudký rozmach v 19. století, kdy se rychle rozmáhal parní pohon a rozšiřoval se obchod mezi evropským a americkým kontinentem, včetně přepravy tisíců emigrantů. Nové technologie umožňovaly zvyšovat rychlost parníků a téměř neomezeně se mohly zvětšovat jejich rozměry. Parníky se staly zcela nezávislé na počasí a na vanoucích větrech, mohly dodržovat stanovený jízdní řád a začaly se na ně vztahovat stejná časová pravidla, jako na rychlíkové vlaky. Zatímco plachetnicím trvala plavba až 100 dnů, parníky (v roce 1912) překonaly oceán již za 5 dnů.

Nemilosrdná konkurence mezinárodního loďařského odvětví nutila rejdaře hnát svá plavidla přes oceán co nejvyšší rychlostí, aby loď doplula do cílového přístavu pokud možno ještě dříve, než včas. Lodě mezi sebou navíc soupeřily o tzv. Modrou stuhu (Blue Riband), trofej, určenou lodi, která nejrychleji přeplula vzdálenost mezi irským Queenstownem a New Yorkem. Modrá stuha demonstrovala technickou převahu, dovednost a sílu té lodi, která ji získala – to byl příznak mocenské rivality v předvečer první světové války. U velkých parníků každá hodina plavby navíc přinášela podstatné zvýšení provozních nákladů, ať již za palivo nebo za stravu.

Cestující zpravidla ani netušili, jakému riziku jsou vystavováni jen proto, aby byli na druhé straně oceánu přesně v čase, stanoveném jízdním řádem. Společnosti inzerovaly, že cestující, kteří nastoupí na jejich loď v pondělí v New Yorku, mohou již v neděli večeřet v Londýně, a také dělaly vše pro to, aby to byla pravda. Kapitán transatlantického parníku neměl jinou možnost, než udržovat vysokou rychlost bez ohledu na počasí či viditelnost. Po celou dobu plavby se na velitelském můstku střídali důstojníci, kteří museli napětí takové plavby snášet bez hnutí brvou, podstupovat ta nejnebezpečnější rizika a hlavně zachovat ledový klid a nonšalantně se tvářit před cestujícími. Velice často se stávalo, že v noci na rozbouřeném moři bezohledně se ženoucí parník rozdrtil křehký rybářský škuner. Kapitáni, aby se vyhnuli problémům, raději nic neviděli. Dále lodě často nasedávaly na mělčinu, občas došlo k vzájemné srážce atd. Až do nehody Titaniku bylo také přehlíženo nebezpečí ledu.

Ledovce, které se do oblasti lodních tras dostávají z arktických oblastí, jsou značně záludné, neboť nad vodu vyčnívá pouhá osmina, zatímco zbývajících sedm osmin je skryto pod vodou. Navíc je tento led značně nepoddajný a ne vždy dobře viditelný. Převrátí-li se např. ledovec ve vodě, ocitne se nad hladinou jeho tmavší, méně viditelná část. Případnou srážku však parníky většinou přechkaly bez tragických následků a tak běžnou praxí kapitánů bylo proplouvat takovými oblastmi bez nezbytné opatrnosti. Bylo jen otázkou času, kdy při takových praktikách dojde k velkému neštěstí.

Toto období by bylo možné charakterizovat jako období „mnohokomínových lodí“ – tři až čtyři komíny představovaly vrchol elegance a mrak kouře nad nimi demonstroval sílu ukrytou ve strojích. Parníky svým vzhledem i rozměry vyvolávaly dojem bezpečnosti na základě nezlomné víry v technický pokrok, kterým člověk měl ovládat živly přírody.

2.3 Lodě třídy Olympic

Koncem roku 1907 se anglické rejdářství White Star Line, jedno z nejdravějších, rozhodlo vypracovat nákladný projekt tří obřích plavidel, která by navždy smetla veškerou konkurenci z moří – *Olympic*, *Titanic* a *Gigantic* (později *Britannic*). White Star se v tomto projektu ale nensnažila předstihnout konkurenci rychlostí přepravy, jak se obecně soudí. Zvyšování výkonu lodí totiž znamenalo neúměrně rostoucí spotřebu uhlí, což nemohlo být vyváženo rychlostními rekordy. Lodě, ověnčené Modrou stuhou, byly často ztrátové. Velký parník spotřeboval ca tunu uhlí na necelý kilometr jízdy. Nová plavidla White Star měla být největší, nejluxusnější, ale měla mít hospodárnou cestovní rychlost, bez nežádoucích vibrací.

Tyto lodě byly stavěny v nejlepší loděnici světa – v belfastské loděnici Harland a Wolff. Na stavbě pracovaly tisíce dělníků, řemeslníků, projektantů apod. Stavba každé lodě trvala kolem dvou let, náklady se pohybovaly kolem dnešních 90 mil. dolarů. Lodě třídy Olympic byly vesměs dlouhé 260 m, měly prostornost 49.328 BRT (hrubá tonáž), výkon strojů byl 38 045 kw, maximální rychlost 42 km/h (22 uzlů). Uvezly 944 členů posádky a 2 603 cestujících. Měly čtyři žluté komíny s černými okraji, černý trup, bílé nástavby, klenutou záď a čtyři čtveřice záchranných člunů.

Nové parníky měly dvojité dno, výkonné pumpy, silnou vysílací stanicí, dokonalé jeřáby pro záchranné čluny, na palubě bylo 3 560 záchranných vest, 48 záchranných kol a 16 velkých záchranných člunů, tj. více než nařizovaly tehdejší ministerské předpisy. Vnitřní prostory lodí byly rozděleny příčnými vertikálně vodotěsnými přepážkami na 16 vodotěs-

ných komor. Zdálo se tedy, že loď je prakticky nepotopitelná a že bezpečnost cestujících není v ničem ohrožena.

Vybavení bylo nezvykle luxusní, a to i v prostorách 3. cestovní třídy. Přepych v 1. třídě však neznal hranic – dal se srovnat s přepychem nejprestižnějších hotelů. Místnosti byly opatřeny namísto obvyklých kulatých lodních okem velkými okny palácového typu, dále dřevěným obložením stěn, tvarovaným stropem, křišťálovými lustry, závěsy atd., na palubě byly verandy, kuřárny, knihovny, turecké lázně, bazén, tělocvična, nemocnice apod. První třída měla k dispozici širokou škálu služeb, jako kadeřnictví, vyvolávání fotografií či možnost poslat telegram. Nejdražší apartmá byla až šestipokojová, byla vybavena stylovými krby na uhlí, každá místnost měla svůj styl, jako např. alžbětinský, Ludvík XIV. aj. Na lodi byly také výtahy. Jedna cesta v luxusním apartmá přišla na dnešních 50 000 dolarů (nejvyšší cena cesty v luxusním apartmá byla zhruba čtyřnásobkem ceny běžného domku). Avšak ani takové kolosy, jako loď třídy Olympic, by nebyly rentabilní pouze z převážení milionářů, bez několika set cestujících 3. třídy.

Za povšimnutí stojí právě i vybavení 3. třídy. Na plachetnicích tito cestující obývali chladné, vlhké, nevětrané a neosvětlené podpalubí, ve kterém se při jiné plavbě převážel třeba dobytek. Navíc se museli zásobit vlastními potravinami. Na linkových parnicích třídy Olympic již měli k dispozici čtyřlůžkové kajuty s umyvadlem, které byly dobře osvětleny, větrány a vytápěny. Třetí třída měla i svou kuřárnu, společenskou místnost, promenádu, a jídlo bylo kvalitní, byť prosté. Někteří nejchudší emigranti zde poprvé v životě viděli např. WC či koupelnu.

Celkem tyto lodě měly 9 palub (pater), přičemž nevyšší paluby obývali cestující 1. a 2. třídy, zatímco ty spodní obývali cestující 3. třídy, a úplně dole, hluboko pod čarou ponoru, se dřeli příslušníci dělnické třídy – topiči a strojníci. Toto rozvrstvení názorně charakterizuje přísné třídní rozdělení tehdejší společnosti.

2.4 Titanic vyplouvá

Nejznámějším z výše uvedené trojice velkoparníků se stal Titanic, a to zcela jednoznačně kvůli katastrofě, která jej postihla. Titanic se stavěl jako v pořadí druhá loď z plánované trojice. Byl spuštěn na vodu 31. května 1911. Plavební zkoušky na moři se odehrály s neúplnou posádkou a trvaly pouhých 8 hodin vč. oběda; zkoušky manévrovatelnosti trvaly jen něco přes půl hodiny a nebyly provedeny v plné rychlosti. Zahajovací první plavbu nastoupil Titanic v Southamptonu 10. dubna 1912, zatímco Olympic byl ve službě již rok.

Velitelem byl jmenován dvaadesátiletý kapitán Edward John Smith, který patřil k nejzkušenějším a nejpopulárnějším kapitánům, plavícím se severním Atlantikem. White Star Smithovi plně důvěřovala, jmenovala ho komodorem (hlavním kapitánem) své obchodní flotily a svěřovala mu velení nad nejnovějšími a nejlepšími parníky, včetně Olympiku. Ani nikdo z řad cestujících či posádky neměl pro kapitána Smithe nic než chválu. Jeho důstojná postava vyzařovala důvěryhodností a spolehlivostí, byl respektován jak u svých představených tak u svých kolegů. Přesto ale někde něco nehrálo. Kapitán Smith měl občas přinejmenším překvapivé názory. Například řekl, že na moři samozřejmě zažil bouře a mlhy, ale že se nikdy neocítl ve skutečně nebezpečné situaci a že s tím nepočítá ani v budoucnosti. Tento kapitán, jehož návyky a dovednosti se vytvářely ještě za dob plachetnic, dále prohlásil, že námořní technika už dávno překonala rizika mořeplavby. Smith tedy také podlehl falešnému pocitu bezpečí na „nepotopitelných“ lodích. Kroniky White Star dále ukazují, že Smith měl nezvyklé množství nehod svých lodí, a to dokonce i podle bezstarostných měřítek doby, kdy bylo zvykem vyplácet velitelům bonus za to, že na jejich lodi nedošlo během roku k žádné škodě. Mezi Smithovy nehody patří ne méně než tři nasednutí lodi na mělčinu, dva požáry a tři srážky s jinými plavidly.

Svá místa na lodi zaujalo i na 900 osob posádky, přičemž všestranně vycvičených námořníků jako takových bylo velmi málo. Zhruba 500 osob pečovalo o cestující, 325 se staralo o stroje a jen 66 řídilo loď. Nevýhodou bylo to, že většina posádky přišla na Titanic teprve týden před odplutím – to byla příliš krátká doba na to, aby se poznali, vytvořili

sladěný tým a aby poznali dokonale loď a své povinnosti. Cestující první třídy dostali tištěného průvodce po lodi; jak se později ukázalo, průvodce měli vyfasovat i členové posádky, kteří se nezřídka cestujících ptali, jak se kam dostanou.

Dopoledne 10. dubna 1912 proudily k nábreží a na paluby Titaniku zástupy lidí, cestujících, posádky, byla nakládána zavazadla a ubytovávání cestujících. Lidé si prohlíželi novou loď a když procházeli kolem záchranných člunů, zavěšených na spouštěcích jeřábech na horní palubě, mnoho z nich se usmívalo. Čluny byly pokládány za úplně zbytečnou součást vybavení. White Star přece do omrzení inzerovala bezpečnost a nepotopitelnost nové třídy svých lodí. Na každého působila především velikost lodi – zvláště na ty, kteří přišli z vesniček a malých městeček. Prostory společenských místností, široké chodby a schodiště, to vše navozovalo dojem spíše rozlehlého paláce, než osobní lodi. Myšlenka, že by se takové plovoucí město mohlo potopit, se zdála naprosto absurdní.

V poledne téhož dne Titanic slavnostně vyplul na svou první a zároveň poslední plavbu. Důsledkem tzv. sacího efektu, kdy u souběžně plujících lodí vznikají podtlakové zóny, se u nábreží utrhł z lan parník New York, který, neodolatelně přitahován, se s Titanikem málem srazil. O rok předtím se totéž stalo Olympiku, ale v jeho případě došlo ke kolizi, když se srazil s křižníkem Hawke. Při zkoumání trhliny, zející v boku Olympiku, se objevil závažný nepříjemný fakt, který napovídal vyřešení budoucí otázky, proč při nárazu na led selhal trup Titaniku. Trhlina totiž ukázala sníženou kvalitu ocelových plátů v důsledku křehkosti a lámavosti materiálu, je-li tento materiál vystaven chladu mořské vody. V mrazivých vodách severního Atlantiku se ocel, užitá na stavbu lodí třídy Olympic, stávala svými vlastnostmi mnohem bližší litině, než moderní oceli. U moderních lodí by pláty pravděpodobně nepraskly, ale jen by se prohuly.

Ze Southamptonu se Titanic vydal ke břehům Francie a večer zastavil u Cherbourgu, kde přibral další cestující a poštu. Na druhý den dorazil ke své poslední zastávce v irském Queenstownu. Poté nabral kurz do cílového přístavu na druhé straně Atlantiku – do New Yorku.

Na palubách Titaniku bylo nyní celkem 2 201 osob (z toho 1 316

cestujících); loď tedy naštěstí nebyla plně obsazena, a to díky obecně panující nejistotě v období stávky horníků a nedostatku uhlí. Přítomen byl i generální ředitel White Star J. B. Ismay a hlavní konstruktér loděnice Harland a Wolff T. Andrews, kteří se zúčastnili této slavnostní první plavby. V 1. třídě též cestovalo několik multimilionářů.

Titanic stále postupně nabíral na rychlosti. Po krátký úsek plavby měly být stroje vyzkoušeny na nejvyšší rychlost. Aby loď nepředběhla připravovaný slavnostní příjezd do New Yorku, měl být nežádoucí časový zisk vyrovnán pozdějším snížením rychlosti. K tomuto plánovanému zpomalení však již nedošlo.

V neděli 14. dubna se mělo konat cvičení nástupu do záchranných člunů. Toto cvičení bylo kvůli malé nepřízni počasí odvoláno. Je možné, že kapitán se cvičení vyhnul i z jiných důvodů – mohl cvičení považovat za zbytečné anebo si uvědomoval, že nápadný rozdíl mezi počtem lidí a počtem člunů by některé cestující mohl znepokojit.

V průběhu posledního dne před katastrofou obdržel Titanic šest telegramů od okolních lodí, které varovaly před blízkostí ledu. Na celých pět hodin zadržel u sebe jeden z telegramů ředitel společnosti Ismay, kterému jej dal kapitán zřejmě jako (marné) němé varování proti rychlostní zkoušce. Kapitán s důstojníky si byli plně vědomi blízkosti ledu; citelně se ochladilo a hlídky dostaly rozkaz po ledu pátrat, byla i zatemněna před'. Byli si vědomi také toho, že za bezvětrí, které panovalo, je téměř nemožné případný ledovec včas spatřit, neboť vítr netvořil vlny, které by se o ledovec rozbíjely a tvořily nápadnou pěnu. Titanic se navíc míjel s parníkem Rapahannock, který, jak sdělil, právě proplul rozsáhlým ledovým polem a přestože opatrně manévroval, nevyhnul se poškození kormidla. Titanic však, jak bylo běžnou praxí, nezpomalil, kapitán Smith, který se mezitím odebral spát do svého apartmá, uvědoměn nebyl.

Dva varovné telegramy, nanejvýše alarmující, se navíc ani nedostaly z radiotelegrafické kabiny. Telegrafisté byli přetíženi odesíláním (kvůli předchozí poruše radiostanice nahromaděných) daleko lukrativnějších telegramů cestujících, neboť poslat nebo telegrafickou zprávu uprostřed Atlantiku bylo pro cestující ještě prestižnější, než telefonáty v restauracích v dobách počátků mobilních telefonů. Jeden z těchto varovných te-

legramů byl odložen na dobu, až největší nával práce pomine, a druhý byl doslova odmítnut. Titanic měl na palubě operátory od Marconiho radio-telegrafické společnosti a často se stávalo, že Marconiho radisté odmítli komunikovat se stanicemi, které používaly konkurenční systém, např. Telefunken, nebo přinejmenším zacházeli s telegramy velice nedbale. Navíc větší a významnější lodě měly v éteru přednost ve vysílání před menšími.

Odmítnutý telegram pocházel z lodi Californian, který se nacházel velmi blízko Titaniku. Californian se ocitl obklopen ledem a musel plavbu přerušit. Kapitán Lord nařídil radistovi Evansovi, aby Titanic varoval. Telegrafista Titaniku Philips nepovažoval větu: „Ahoj starouši, zastavili jsme a kolem nás je led,“ za oficiální varování od kapitána Lorda pro kapitána Smithe, odpověděl: „Drž hubu, rušíš,“ a pokračoval v odesílání obchodních telegramů. Evans, jediný telegrafista na lodi, tedy vypnul aparaturu deset minut předtím, než Titanic narazil na ledovou horu, a po více než patnácti hodinách práce šel spát, aniž zapnul automatický záznamník.

Horizont byl lehce zamlžen. Hlídky neměly k dispozici dalekohledy (kterými však vždy prozkoumávaly jen to, co prve zahlédly vlastníma očima) a nevarovaly velícího důstojníka před mlhou, kterou z pozorovatelný spatřily a která nemusela být vidět z velitelského můstku. Frederick Fleet, jeden z pozorovatelů, nebyl schopen odhadovat vzdálenosti, rychlost, rozměry ani čas. Vyšetření zraku pozorovatelů byla dobrovolná, placená z vlastních peněz a tedy o ně nebyl zájem.

2.5 Katastrofa

Dne 14. dubna 1912 přibližně ve 23:45 se přímo před řítícím se Titanikem objevila tmavomodrá, patrně čerstvě převrácená a proto takřka neviditelná ledová hora. Službukonající důstojník Mudroch situaci nezvládl. Odbočením a zpětných chodem strojů se mu sice podařilo vyhnout čelní srážce (která by byla velice tvrdá včetně okamžité smrti