

Przeklęte okręty

Aktorzy:

Kapitan Lord - Witold Pyrkosz
Por. Murdoch - Krzysztof Globisz
Kpt. Edward Smith - Krzysztof Kowalewski
Radiotelegrafista "Californian" - Adam Ferency
Oficer "Californian" - Wojciech Malajkat
Marynarz "Californian" - Marian Opania
Radiotelegrafista "Titanic" - Jan Peszek
Marynarz Fred "Titanic" - Krzysztof Żurek

Dochodziła godzina 23.00, gdy do kabiny radiotelegrafisty na amerykańskim statku "Californian" płynącym z Londynu do Bostonu zajął kapitan Stanley Lord.

Kapitan Lord: Coś nowego?

Radiotelegrafista: Nie, sir. "Mesaby" nadał ostrzeżenie o górach lodowych. Płyną dwieście mil przed nami.

Kapitan Lord: Przesłałeś dalej?

Radiotelegrafista: Tak jest. Potwierdzili odbiór z "Titanica", są kilkadziesiąt mil na północ od nas.

Kapitan Lord: Co przekazali?

Radiotelegrafista: Hmm..., żeby im głowy nie zawracał. I tak mają dużo roboty.

Kapitan Lord: No cóż, to wielki "Titanic". Zastopowaliśmy maszyny. Idź spać.

Radiotelegrafista wyłączył aparaturę i poszedł do kajuty, nie przewidując, że tej nocy łączność radiowa na coś jeszcze się przyda. Kapitan też poszedł spać. Na mostku czuwała wachta wypatrująca strasznych gór lodowych, jakie o tej porze roku w tym rejonie Atlantyku spotkać można było często. Zagrożenie było tym większe, że noc była pochmurna, a widoczność nie najlepsza. Dlatego kapitan nakazał zatrzymać maszyny. Ryzyko było zbyt duże, a nie istniały powody, aby je podejmować.

W tym czasie "Titanic" płynął z prędkością 22 węzłów...

Radiotelegrafisci "Titanica", oficerowie Jack Philips i Thomas Bride, rzeczywiście mieli pełne ręce roboty. Pasażerowie zasypywali ich depeSZami, gdyż jedną z atrakcji rejsu była możliwość wysyłania z pokładu pozdrowień, zaś z lądu nadchodziły drogą radiową informacje dla pokładowej gazetki "Atlantic Daily Bulletin", drukowanej w okrętowej drukarni, dzięki czemu pasażerowie przez cały rejs mogli śledzić wydarzenia na świecie. Na sygnały "uwaga na góry lodowe" nikt nie zwracał uwagi.

O godzinie 22.00 na mostku służbę przejął pierwszy oficer Murdoch. Od jego decyzji miał zależeć los ponad dwóch tysięcy pasażerów wielkiego statku. Wiedział oczywiście, że znajdują się w niebezpiecznym rejonie Atlantyku, ale polecił utrzymać prędkość 22,5 węzła, to jest ponad 41 km/h. Zapewne takie polecenie otrzymał od kapitana lub nawet armatora. "Titanic" miał zachwycić świat ogromem, luksusem i nowoczesnością. Szybkość przebycia Atlantyku też się liczyła, gdyż "Titanic" chciał zdobyć piękne trofeum "Błękitną wstęgę", przyznawaną za najszybsze pokonanie oceanicznej trasy z Liverpoolu do Nowego Jorku. Ta nagroda od 1907 roku należała do załogi statku "Mauretania", który rozwinął średnią prędkość 27 węzłów. Nie chodziło oczywiście o sportową rywalizację. "Błękitna wstęga" była wspaniałym chwytym reklamowym, który przysparzał liniom oceanicznym wielu pasażerów. Nic więc dziwnego, że po sukcesie "Mauretanii" właściciel, linie żeglugowe "Cunard Line"

zabrały konkurentom ogromnie wielu pasażerów. Wśród przegranych znalazły się linie żeglugowe "White Star Line". Broniąc swojej pozycji odpowiedziały budową największych statków pasażerskich, jakie nosiły morza: "Olympica" o pojemności ponad 45 000 BRT, zwodowanego w 1911 roku, i tuż potem jeszcze większego "Titanica".

Ten parowiec o długości prawie 260 metrów i szerokości 28 metrów miał ponad 46 tysięcy BRT. Tyle, że nie rozwijał zbyt dużej prędkości, gdyż mógł osiągnąć tylko 21 węzłów. Jednakże luksus i bezpieczeństwo, jaki armator zaproponował pasażerom, miały usunąć niedogodność spędzenia na Oceanie kilkunastu godzin więcej niż w kabinach "Mauretanii".

Restauracje, bary, sala balowa, kino, basen, nadzwyczaj wytwornie umeblowane kabiny pierwszej klasy ściągnęły najmożniejszych tamtego świata. Bilety na pierwszy rejs "Titanica" wykupił John Jacob Astor, właściciel kilku wielkich hoteli w centrum Nowego Jorku, Izydora i Nathan Strausowie, właściciele wielkiego nowojorskiego domu towarowego Macy's, Harry Elkins Widener, wnuk amerykańskiego magnata transportowego oraz Daniel Guggenheim, przemysłowiec, właściciel wielu kopalń i największej amerykańskiej firmy metalurgicznej. Dla tych ludzi zawrotna kwota 4 350 dolarów, co odpowiada dzisiejszym 100 tysiącom dolarów, jakie musieli zapłacić za kabinę I klasy, nie była ceną wygórowaną, skoro mogli uczestniczyć w historycznym przedsięwzięciu. I otrzymywali gwarancję pełnego bezpieczeństwa. "Titanic" wzbudzał zaufanie już samym wyglądem, wysmukłą sylwetką z czterema wysokimi kominami, ogromem kadłuba. Nie bez znaczenia był fakt, że okręt powstał w irlandzkiej stoczni Harland & Wolff, która wcześniej budowała "Olympica", zaś nad konstrukcją wielkiego liniowca czuwał osobiście właściciel William James Pirrie, mający ogromne doświadczenie, jako że pracę w przemyśle stoczniowym rozpoczął w 1862 roku.

To za jego radą konstruktorzy irlandzkiej stoczni wprowadzili rozwiązania, które miały uczynić ten piękny statek niezatopialnym: kadłub podzielono na 16 sekcji z wodoszczelnymi drzwiami i zalanie nawet czterech z nich nie mogło spowodować zatonięcia olbrzimego liniowca.

Jednakże rejs zaczął się pechowo.

10 kwietnia 1912 roku "Titanic" rzucił cumy i zaczął odchodzić od nabrzeża angielskiego portu Southampton. Ruch wielkiego kadłuba wzbudził w portowym basenie falę, która natarła na stojący przy nabrzeżu statek "New York". Jego cumy nie wytrzymały i pękły jak sznurki. Uwolniony statek, poddany prądom wody zaczął niebezpiecznie zbliżać się do manewrującego "Titanica" grożąc uderzeniem w jego kadłub. Zapewne kolizja skończyłaby się o wiele gorzej dla mniejszego "New York", jednakże pozostawiłaby fatalne wrażenie na 2 224 pasażerach "Titanica". Na szczęście kapitan Smith zachował przytomność umysłu i tak pokierował statkiem, że do zderzenia nie doszło.

Szybko zapomniano o niefortunnym początku podróży, rozkoszując się luksusem i wrażeniami z rejsu największym statkiem świata.

Po czterech dniach "Titanic", przekraczając dopuszczalną prędkość o półtora węzła, znalazł się 400 mil morskich tj. około 640 km na południe od Nowej Funlandii. To był najbardziej niebezpieczny rejon Atlantyku, gdyż o tej porze roku łatwo można było napotkać dryfujące góry lodowe. Kapitan umyślnie wybrał tę ryzykowną, acz najkrótszą trasę, licząc na odebranie konkurencyjnym liniom "Niebieskiej wstęgi". Wszystkie obliczenia wskazywały,

że to się uda. O świcie 16 kwietnia mieli wejść do nowojorskiego portu.

Porucznik Murdoch nie miał więc nic innego do roboty, jak utrzymywać jak największą prędkość. Wiedział o zagrożeniu, ale liczył, że odpowiednio wcześniej uda się wypatrzeć gigantyczne bryły odłamujące się z lodowca Grenlandii. Niektóre miały wielkość fortepianu i nie stanowiły żadnego zagrożenia dla kadłuba "Titanica". Należało obawiać się tych największych, wynurzających się z wody na wysokość dziesięcioletniego budynku, gdy wielokrotnie więcej lodu kryło się pod taflą oceanu. Ich biała barwa, łatwo odbijająca poświatę księżycową oraz fale uderzające o stoki góry dawały szansę wypatrzania niebezpieczeństwa z odpowiedniej odległości. Jednakże tej nocy ocean był spokojny jak jezioro, co utrudniało dostrzeżenie niebezpieczeństwa.

O 23.40 rozległy się trzy uderzenia w dzwon. Na pomoście zabrzączał telefon łączący z bocianim gniazdem, gdzie służbę pełnił Fred Fleet.

Murdoch: Porucznik Murdoch, co się tam dzieje?

Fred: Przed dziobem góra lodowa! Góra lodowa!

Porucznik Murdoch zareagował szybko:

Murdoch: Lewo na burt! Cała wstecz!

Popelnił błąd!

Telegraf przekazał rozkaz z mostku do maszynowni i po chwili wielkie łopaty śrub napędowych "Titanica" obróciły się i zaczęły pchać strumień wody do przodu hamując rozpędzony okręt. Jednocześnie stery sprawiły, że dziób odchylił się w lewo i okręt zaczął schodzić z kursu kolizyjnego. Zbyt wolno! Po kilku minutach silne uderzenie dało się odczuć na wszystkich pokładach.

Na mostek wbiegł kapitan Edward Smith.

Kapitan: Pierwszy, co się dzieje?

Murdoch: Panie kapitanie, dałem rozkaz "lewo na burt" i "cała wstecz", ale było za blisko. Obawiam się, że uderzyliśmy w górę lodową. Kazałem zamknąć drzwi wodoszczelne.

Kapitan: Potwierdzam, proszę o meldunek o sytuacji na dole!

Jeszcze nie było powodu do paniki. Okręt o tak nowoczesnej konstrukcji powinien wytrzymać zderzenie, nawet jeżeli blachy kadłuba zostałyby rozdarte.

Tymczasem z dołu napłynął meldunek wskazujący, że sytuacja staje się tragiczna: w burcie statku był otwór o długości około 90 metrów. Pompy nie nadążały usuwać setek ton wody wdzierających się do wnętrza.

Tuż po północy kapitan Smith zdecydował się nadać sygnał alarmowy.

Kapitan: Radio, nadawać sygnał CQD.

CQD to skrót od Come Quick, Danger, czyli "Przybywajcie szybko, jestem w niebezpieczeństwie".

Kapitan: Radio nadawaj: CQD. Uderzyłem w górę lodową. Poważne uszkodzenia. Pozycja 41 stopni 44 minuty Nord, 50 stopni 24 minuty West.

Jack Philips, radiotelegrafista podał pobieżnie określoną pozycję statku. Kilka minut później uściślił ją.

Głos: CQD. Uderzyłem w górę lodową. "Titanic". Moja pozycja 41 stopni 46 minut Nord, 50 stopni 14 minut West.

Później drugi radiooficer zaczął używać nowego kodu ratunkowego SOS.

Na mostku działał kapitan Smith.

Kapitan: Panowie, chcę mieć stałe meldunki o sytuacji na dole. Zarządzam ewakuację pasażerów. Wszyscy do szalup.

Kapitan wiedział, że w szalupach ratunkowych jest miejsce dla 1 178 osób, a więc ledwie połowa ludzi na pokładzie mogła liczyć na ratunek. Inni, którzy założyli kamizelki ratunkowe nie mieli żadnej szansy przeżycia w wodzie, której temperatura niewiele przekraczała zero stopni Celsjusza. Mogli wytrzymać kilka minut zanim zabiłoby ich oziębienie organizmu.

Dochodziła pierwsza, gdy czwarty oficer Boxhall dostrzegł światła statku przepływającego w pobliżu. Był w odległości zaledwie paru mil, a więc mógł szybko przybyć na miejsce katastrofy i uratować wszystkich pasażerów!

Wystrzelono kilka białych rac, aby zwrócić uwagę sąsiada. Nie zareagował. Boxhall dopadł do lampy i za jej pomocą zaczął wysyłać sygnały wezwania o pomoc. Bezskutecznie. Statek, jak zjawa, nie reagował. Szybko oddalał się.

Radiotelegrafista Jack Philips wystukiwał morsem wezwania o ratunek:

Głos na tle alfabetu Morse'a: CQD. Zderzyliśmy się z górą lodową. Toniemy dziobem. 41 stopni 46 minut Nord, 50 stopni 14 minut West. CQD. Nasza maszynownia zalana.

Statek "Californian" był w odległości 20 mil od "Titanica", którego dziób nabierając wody pochylał się coraz bardziej. Dotarcie do tonącego okrętu zajęłoby im najdłużej półtorej godziny, a więc przybyliby z ratunkiem zanim kadłub "Titanica" pograżyłby się pod wodą. Jednakże radiostacja "Californiana" nie przyjmowała sygnałów ratunkowych. Jeden z marynarzy pełniących służbę na mostku kapitańskim krzyknął do oficera:

Marynarz: Panie poruczniku, z lewej, strzelają rakiety!

Oficer wachtowy podniósł lornetkę do oczu.

Oficer: To może być z "Titanica". Oni przechodzili niedawno koło nas.

Nad horyzontem zajaśniała biała raca.

Oficer: Albo bawią się... Wpisać do dziennika okrętowego, że zauważono sygnały świetlne i poinformować kapitana.

Marynarz ostrożnie zastukał do drzwi kabiny, bojąc się zbyt natarczywym hałasem wyrwać ze snu kpt. Stanleya Lorda, który bardzo tego nie lubił.

Marynarz: Przepraszam, że pana budzę, sir, ale pierwszy kazał zameldować, że z "Titanica" strzelają rakiety.

Kapitan Lord: Czy to są rutynowe sygnały kompanii?

Marynarz nie zrozumiał, o co chodzi jego zwierzchnikowi.

Marynarz: Panie kapitanie, na niebie widać race.

Kapitan Lord: Pewnie na "Titanicu" bawią się w najlepsze.

O 1.30 załoga innego statku, "Carpathia" odebrała wezwanie pomocy z "Titanica". Kapitan Rostron natychmiast kazał zmienić kurs i całą mocą maszyn ruszył na ratunek tonącemu liniowcowi. Jednakże miał do przebycia 60 mil tj. 108 kilometrów. Musiało minąć wiele czasu, zanim mógł przybyć na miejsce katastrofy. Zbyt dużo...

O 2.20 wody oceanu zamknęły się nad wielkim liniowcem "Titanic", który osiadł na głębokości 4 tysięcy metrów. Razem z nim tonęło 1 522 pasażerów i członków załogi, którzy pozostali na pokładach lub zmarli w lodowatej wodzie. Zginęli kapitan Edward Smith i pierwszy oficer Murdoch.

"Carpatia" przybyła o czterdzieści minut później, aby uratować tych, którzy uszli z topieli. Około 6.00 "Californian" dołączył do poszukiwań rozbitków, ale żywych nie było już w wodzie. Jeszcze przez wiele miesięcy wyławiano z oceanu zwłoki pasażerów "Titanica".

Trybunał, który miał wyjaśnić okoliczności katastrofy, zebrał się 12 maja 1912 roku, rozpoczynając przesłuchania, które trwały 36 dni. Obraz, jaki wyłaniał się z zeznań świadków i biegłych, wskazywał jednoznacznie, że przyczyną zatonięcia było zderzenie z górą lodową, w wyniku czego poszycie kadłuba uległo rozdarciu na długości około 90 metrów. Woda wdarła się do pięciu lub sześciu przedziałów, co stało się bezpośrednią przyczyną zatonięcia. Sensacja miała przyjść kilkadziesiąt lat później.

Trybunał badający w maju i czerwcu 1912 roku przyczyny zatonięcia "Titanica" uznał, że wina leżała po stronie kapitana Edwarda Smitha, który mimo ogromnego doświadczenia, jakie dawała mu 28-letnia służba, nie zachował wymogów bezpieczeństwa. Jego wina polegała na utrzymaniu nadmiernej prędkości w rejonie znanym z występowania gór lodowych i lekceważeniu ostrzeżeń przekazywanych przez inne statki. "Było to bezsensowne nadużycie szybkości na oceanie" - powiedział lord Mersey, przewodniczący trybunału.

Kapitana Smitha nie było już wśród żywych.

Nikt nie wiedział, co się stało z pierwszym oficerem Murdochem, który wydał komendę: "Lewo na burt! Cała wstecz", doprowadzając do tragedii.

"Titanic" był już za blisko góry lodowej, aby śruby kierujące wodę do przodu kadłuba mogły zatrzymać rozpędzony statek, płynący z całą mocą 60 tys. koni mechanicznych. Jedyne spowolniły jego bieg, zaś wychylony w lewo ster zdążył spowodować zwrot kadłuba, tak że statek uderzył w górę bokiem, najsłabszą częścią, co okazało się fatalne. Oficer Murdoch powinien jedynie nakazać skręt w lewo i nie zmieniać prędkości statku, aby ster przejął masy wody pchanej przez lewą śrubę, umożliwiając szybszy skręt i ominięcie przeszkody. Jednakże oficera nie było wśród żywych.

Niechęć, ból, rozpacz skoncentrowały się więc na tym, który nie udzielił pomocy: kapitanie Stanleyu Lordzie, którego statek był tak blisko "Titanica". Członkowie załogi uratowani z katastrofy mówili, że widzieli statek płynący w odległości kilku mil. Kapitan Lord usiłował się bronić, dowodząc, że jego statek był zbyt daleko od "Titanica", aby z pokładu liniowca można było dostrzec światła "Californiana". Bezskutecznie. Prasa nazwała go "tysiącrotnym zabójcą". Powszechnie domagano się dla niego kary śmierci. Zmarł w 1962 roku w wieku 84 lat z ogromnym brzemieniem odpowiedzialności za nieudzielenie pomocy. Dopiero dwadzieścia trzy lata później jego syn uzyskał satysfakcję, jaką było oczyszczenie imienia ojca. Stało się to dzięki odnalezieniu zatopionego "Titanica".

Późno w nocy 1 września 1985 roku załoga amerykańskiego statku badawczego "Knorr", przeszukująca dno Oceanu za pomocą zdalnie sterowanego podwodnego pojazdu "Argo", zauważyła dziób transatlantyka. W następnych miesiącach zorganizowano nowe wyprawy.

W czerwcu 1986 roku człowiek, którego załoga odnalazła wrak - dr Robert Ballard zebrał pieniądze i opuścił się na dno oceanu w batyskafie wyposażonym w podwodny robot z kamerami, za pomocą których można było obejrzeć wnętrze okrętu. Rok później do wraku

dotarli Francuzi, posługujący się głębinowym pojazdem.

Wyniki oględzin przełamanej kadłuba postawiły wiele nowych pytań, sprawiając, że sprawa "Titanica" stała się bardziej tajemnicza niż dotychczas sądzono.

Zlokalizowanie wraku pozwoliło zwrócić cześć kapitanowi Stanleyowi Lordowi. Na tej podstawie udowodniono bowiem, że jego "Californian" był w odległości co najmniej dwudziestu mil, a więc załoga "Titanica" nie mogła widzieć świateł jego statku. Do kogo więc błyskał lampą Aladisa oficer Boxhall? Jaki statek był tak blisko i nie udzielił pomocy? Czyżby na pokładzie tej tajemniczej jednostki znajdowali się ludzie odpowiedzialni za spowodowanie zagłady transatlantyku?!

To z pozoru bezsensowne pytanie znalazło podstawy, gdy podwodne kamery pokazały, że kadłub okrętu nie jest rozdarty! Tuż poniżej linii wodnej znajdował się otwór o średnicy około dwóch metrów, którego blachy były wygięte na zewnątrz, co zdawało się sugerować, że wyrwa powstała w wyniku wybuchu! Czyżby na pokładzie była bomba? Komu mogło zależeć na zniszczeniu okrętu z ponad dwoma tysiącami pasażerów? Dzisiaj, po terrorystycznych atakach na WTC, wysadzaniu budynków zamieszkałych przez setki ludzi, nie wydaje się to niemożliwe. Wtedy zagłada największego liniowca świata mogła na lata zatrzymać rozwój transatlantycznej żeglugi. A może chodziło o zwycięstwo w konkurencyjnej walce o pierwszeństwo na Atlantyku warte setki milionów dolarów? Pytania wydawały się tym bardziej usprawiedliwione, że dalsze podwodne obserwacje zdawały się wykluczać zderzenie z górą lodową jako wyłączną przyczynę zatonięcia.

Kadłub "Titanica" rozpadł się na dwie części, które leżały oddalone o około 600 metrów. Nie można wykluczyć, że nastąpiło to w wyniku uderzenia o dno. Ale z równym prawdopodobieństwem można przyjąć, że kadłub rozłamał się w wyniku eksplozji. Tym bardziej, że ludzie uratowani z katastrofy mówili, że słyszeli odgłos wybuchu. Rzecz w tym, że nie można było ustalić, czy huk rozległ się, gdy okręt był jeszcze na powierzchni, czy też wtedy, gdy jego kadłub skrył się pod wodą, co sugerowałoby, że wybuchły kotły.

Nie ma jednak żadnych dowodów na to, że "Titanic" zatonął w wyniku wybuchu bomb podłożonych przez terrorystów, którzy uratowali się przed zagładą uciekając na szalupie do statku pozostającego w pobliżu. To oczywiście wyjaśniałoby obecność dziwnej jednostki, która nie reagowała na wezwania ratunku. Ba, próbowano nawet dopasować do tej teorii zachowanie porucznika Murdocha, który jakoby w zмовie z terrorystami wydał błędny rozkaz "cała wstecz", aby doprowadzić do zderzenia z górą lodową. Potem sam uciekł na pokład statku stojącego w pobliżu, co by wyjaśniało, dlaczego nie znaleziono jego ciała.

Bez względu na to, jak bardzo wyniki oględzin wraku mogły rozbudzać wyobraźnię, jedno jest pewne: to nie góra lodowa rozerwała poszycie burty i spowodowała zatopienie okrętu. Amerykańscy eksperci z zespołu Williama Garzkego badający fragment wydobytego kadłuba uznali, że główną winę ponosi stocznia, która użyła złego materiału do budowy kadłuba, zaś wibracje wytwarzane przez pracujące z pełną mocą silniki spowodowały wypadnięcie nitów. Uderzenie o górę lodową, które w normalnych warunkach nie spowodowałoby większej szkody, zniszczyło płyty obłuzowanego poszycia i spowodowało wdarcie się do wnętrza kadłuba mas wody, które pociągnęły statek na dno.

Być może armator i wielka stocznia Harland & Wolf zdały sobie sprawę, co było rzeczywistą przyczyną tragedii na Atlantyku. Nie ujawniały jej, aby nie odstraszać pasażerów i nie

spowolnić dynamicznego rozwoju ruchu transoceanicznego. Wkrótce dwaj konkurujący przewoźnicy "Cunard Line" i "White Star Line" połączyli się, aby lepiej walczyć z konkurencją Niemców, którzy już w 1913 roku wprowadzili na atlantyckie szlaki wielkie okręty "Vaterland" o wyporności ponad 54 tys. ton i "Imperator" - 52 tys. ton.

90 lat temu Ocean pogrzebał na głębokości 4 tysięcy metrów tajemnicę wielkiej tragedii. Czy kiedykolwiek uda się znaleźć ostateczne wyjaśnienie?