

# SRÁŽKA

Často zazní otázka, jak se vlastně lodě mohou srazit. Hladina moří a oceánů vypadá nedozírná. Ale na frekventovaných lodních trasách lodě musely, musejí a budou muset co chvíli měnit kurz, aby se vyhnuly srážce, která je pravým Damoklovým mečem námořní dopravy, neustálou hrozbou vznášející se nad hlavami důstojníků na můstcích zaoceánských obrů i těch nejmenších bárek a člunů. Srážka na moři může mít hrozné následky, to se v dějinách mořeplavby potvrdilo bohužel už mnohokrát.

Ačkoli se lidstvo po moři plaví už pět tisíc let, až na konci devatenáctého století se začala řešit otázka pravidel provozu na frekventovaných linkách. V kronikách se nepodařilo nalézt žádné zmínky o tom, jak se mají chovat dvě lodě, které se k sobě příliš přiblížily.

Středověk přinesl jediné pravidlo. Objevuje se v rozkazech, které svým kapitánům dávala baltická Hansa i benátská dóžecí rada. Zní prostě: Je-li srážka nevyhnutelná, snaž se narazit jako první.

Zní to nelidsky a barbarsky, ale jedná se o nejstručnější návod, jak docílit toho, aby se k sobě dvě lodě na sbíhajícím se kurzu natočily předí a tak zmenšily riziko bočního nárazu. Ten totiž bývá smrtící. O tom, že si toho byli lidé vědomi, svědčí i obliba klounu, ostrého výběžku v podhladinové části přídě jako zbraně. Už prastaré galéry ničily jedna druhou tak, že toto „beranidlo“ vrážely do nechráněných boků protivníků. Ještě roku 1866 vyhrála tato taktika Rakousko-Uhersku námořní bitvu u ostrova Vis.

Stručně řečeno: na první pohled barbarská středověká zásada byla daleko efektivnější než moderní složitá pravidla pro manévrování.

Moderní pravidla pro vyhýbání se lodí začala vznikat roku 1635, kdy Angličan William Monsen

vydal svoje Námořní traktáty. Zaměřil se v nich na manévrování společně plujících lodí a jejich obsah se nejčastěji zestručňuje do věty „kapitán nesmí brát vítr admirálovi“. Dnešnímu člověku tato zásada musí připadat poněkud nesrozumitelná, ale v době mořeplavby pod rozvinutými plachtami byl její význam jasný. Služebně mladší velitel jednoúše nesměl obeplouvat loď služebně staršího důstojníka z návětrné strany.

Monsenův traktát se tedy týkal spíš námořní etikety. První pravidlo o chování lodí, jejichž kurzy se přetínají, přinesla až anglická publikace Systém námořní taktiky z roku 1797. Její vznik vyvolala potřeba zorganizovat hustý námořní provoz, vyvolaný válečným stavem s revoluční Francií. V devadesátých letech devatenáctého století se totiž zdálo, že Královskému námořnictvu způsobovaly větší škody vzájemné srážky jeho plavidel než nepřítel pod vlajkou s trikolorou.

Trvalo ještě téměř půl století, než se pravidla platná pro válečné lodě uplatnila i v civilním provozu. Roku 1840 vydalo sdružení strážců majáků a lodivodů, slavný Trinity House, brožuru, která obsahovala tuto stěžejní část: „Jestliže se dva parníky plující opačným směrem přiblíží k sobě natolik, že při pokračování plavby v tomto kurzu hrozí nebezpečí srážky, musí každý z nich otočit kormidlem nalevo tak, aby minul parník svým levým bokem.“

Další pravidlo se týkalo předjíždění: „Parník, který předjíždí jiný parník na úzké plavební trase, musí předjížděnou loď zanechat vždy na svém levém boku.“

Pravidla Trinity House předpokládala, že se budou lodě v úžinách držet vždy co nejbližší pravému břehu. Roku 1846 byla tato pravidla přijata parlamentem a získala právní závaznost zákona.



O šest let později, roku 1852, je doplnilo ještě pravidlo o tom, že se jeho platnost vztahuje i na plachetní lodě; u pravého břehu se ale musely držet jen parníky.

Téhož roku Velká Británie nařídila, že všechna plavidla, která se přiblíží blíže než dvacet námořních mil k jejímu pobřeží, musí rozsvítit poziční světla. Až v roce 1858 přibylo další nařízení, podle kterého musely lodě plující pod britskou vlajkou v mlze a za snížené viditelnosti v pravidelných intervalech vysílat zvukové signály.

Ke katastrofám přesto docházelo: německá plachetní loď Favorit s nosností 450 BRT plula z Brém do amerického přístavu Baltimore v Massachusetts. Dne 29. dubna 1854 do ní v bouřlivém počasí a za silného lijáku najel americký parník Hesper. K neštěstí došlo v blízkosti pevniny u mysu Start Point, přesto byly ztráty na životech těžké. Favorit se potopil, počet obětí se vyšplhal na 201. Jen kapitán loď a čtyři důstojníci, kteří se v okamžiku srážky nacházeli na velitelském můstku, se zachránili divokým skokem na palubu Hesperu.

Dne 27. září 1854 se srazil americký kolesový parník Arctic, sesterská loď nešťastného Pacifiku, s francouzskou brigou Vesta. Kotva plachetní loď roztrhla bok parníku v délce asi dvaceti metrů. Velitel Arctiku kapitán Lewis se pokusil zraněnou loď dovést k mysu Race a usadit ji na mělčinu, ale nepodařilo se. Arctic se potopil, přičemž zahynuly 322 osoby včetně manželky a dětí majitele lodi.

Podle oficiálních statistik se mezi lety 1854 a 1864 srazily 2 344 lodě, většina z nich v kanálu La Manche, na přístupech k hlavním severoamerickým přístavům a v Severním moři.

Velmoci si uvědomily, že se musejí zamyslet nad tím, jak počet srážek omezit. Dosavadní pravidla totiž platila pouze pro lodě plující pod britskou vlajkou. Roku 1863 se proto sešla anglo-francouzská komise. Ta předepsala akce, které mají

podnikat posádky lodí s mechanickým pohonem při plavbě přímo proti sobě nebo si křížících dráhy. Experti vzali v potaz i odlišné charakteristiky plachetnic a stanovili výjimky platné pro setkání lodě poháněné šrouby nebo kolesy s plavidlem poháněným větrem. Do konečného textu se dostal i pozoruhodný paragraf, podle kterého všechna stanovená pravidla mohou být porušena, pokud se tak podaří zabránit srážce. Roku 1866 se k této dohodě přidaly také Spojené státy.

Počet srážek se snížil, docházelo k nim ale dál. Například v listopadu 1873 se v severním Atlantiku srazila francouzská loď Ville-de-Havre (5 180 BRT) s anglickým železným kliprem Loch Earn (1 200 BRT). Francouzská loď se potopila za dvanáct minut i s 226 lidmi na palubě. Loch Earn se udržel na hladině ještě šest dní, než se 28. listopadu nepodařilo zvládnout postupující zaplavování podpalubních prostor a klipr šel ke dnu.

Až Mezinárodní konference o ochraně lidského života na moři vyřešila roku 1933 jeden obrovský zmatek, který v pravidlech vyhýbání se panoval. Dnešní formulace rozkazu, který má zabránit srážce, zní: „Každý je povinen změnit kurz vpravo.“ Do té doby bylo závazným pokynem „Kormidla obou musejí být nastavena nalevo.“

Nastavit kormidlo nalevo znamená v anglické námořní praxi otočit doleva kormidlem – to znamená, že zatímco se kolem točí doleva, kormidelní pláty se stácejí vpravo a vpravo se otáčí i loď. Jinak řečeno: když chtěl kapitán anglické loď změnit kurz vpravo, jeho rozkaz zněl „doleva“. Francouzská praxe byla jiná. Rozkaz vlevo znamenal otočení kormidlem... vpravo. Aby toho nebylo málo, na anglických plachetnicích se používala ještě odlišná terminologie a rozkaz „vpravo“ znamenal natočení lodi po větru – což mohlo být stejně tak vlevo jako vpravo. Jaký zmatek vypukl, když se setkaly lodě, z nichž jedna se řídila anglickou a druhá francouz-



skou terminologií, je nasnadě. Neuvěřitelné je, že trvalo tak dlouho shodnout se na formulaci životně důležitého rozkazu jen kvůli řevnivosti mezi „ostrovními kryсами“ a „žabožrouty“.

Důkazu se všem zúčastněným stranám dostalo 20. února 1884, kdy se anglická školní loď London School Board srazila s francouzským plavidlem L'Ardennaise. Soud uznal za viníka anglického lodivoda na palubě L'Ardennaise. Lodivod chtěl uhnout lodí vlevo a vydal kormidelníkovi francouzsky rozkaz „vpravo“. Domníval se, že kormidelník otočí kormidlem doprava, ale ten vykonal rozkaz po francouzském způsobu, otočil ploutev kormidla vpravo a L'Ardennaise zatočila doleva.

Další problémy přinášela velikost lodí. Francouzská plachetní loď France byla jedním z jediných šesti pětistěžňových barků, které kdy byly postaveny. Při délce 110 metrů měla výtlač 6 000 tun. Koncem roku 1898 se potopila poblíž přístavu Dunkerk, přestože měla na přídi a na zádi správně vyvěšená poziční světla. Pro efekt se ale její kapitán rozhodl vyvěsit ještě další světla. Velitel křižníku Blenheim, který zkázu způsobil, nepředpokládal, že by plachetnice mohla být tak dlouhá. Usoudil, že před sebou má plachetnice dvě, a rozhodl se pro stejně efektní proplutí mezi nimi. Nebýt toho, že Blenheim rychle reagoval na pohyb kormidla, narazil by křižník do barku v devadesátistupňovém úhlu – následky si není těžké domyslet. Srážka nakonec byla klouzavá, přesto francouzská loď přišla o třicet metrů plátování.

Konkurenční boj na oceánských linkách navíc vedl společnosti k tomu, že kapitány svých lodí pobízely k udržování co nejvyšší rychlosti. Ačkoli závazná pravidla námořní plavby hovořila o co nejpomalejší plavbě v mlze, kapitáni zaoceánských obrů sahalí jen ke snížení rychlosti o jeden či dva uzly. To jim stačilo k tomu, aby mohli do lodního deníku zaznamenat „preventivní snížení

rychlosti plavby“. Nejdůležitější bylo dorazit včas do cílového přístavu.

Zdálo se, že zavedení radaru, který lodi umožňuje „vidět“ i v mlze nebo ve tmě, vyřeší všechny problémy. Nevyřešilo. Ani ta nejmodernější technika nedokáže zabránit srážce, když selže nejslabší článek řetězu – člověk. Příkladem může být například potopení italské lodi Andrea Doria.

## ANDREA DORIA, přímý přenos ztroskotání

Vrak lodi Andrea Doria tiše spočívá na pravém boku padesát metrů pod hladinou severního Atlantiku. Kdysi luxusními sály a kajutami se prohánějí milionová hejna ryb. Občas je vyděsí hluk. To proudy pohazují troskami možná nejkrásnější lodi, jaká byla ve své době postavena. Potopení transatlantiku Andrea Doria v roce 1956 znamenalo konec jedné epochy.

### Zprávy z éteru

„Podle nejčerstvějších zpráv se nedaleko východního pobřeží u majákové lodi poblíž mělčin Nantucket srazily dvě velké lodě,“ uslyšeli 26. července 1956 ze svých rádií posluchači stanice ABC. „Jedna z nich, italská Andrea Doria, vyslala SOS. Potápí se a žádá o okamžitou pomoc. Na palubě má sedmnáct set lidí.“

Hlasateli Edwardu Morganovi se v jednom z nejmotivnějších okamžiků živého vysílání slyšitelně zadrhl hlas. Posluchači, kteří důvěrně znali jeho vždy odměřený a kontrolovaný projev, se znepokojeně ptali, co je příčinou Morganova rozechvění. Moderátor měl na pohnutí plně právo. Jedním z pasažérů luxusní lodi totiž byla také jeho malá dcera. Ačkoli nevěděl nic o jejím osudu,



vydržel u mikrofonu dalších jedenáct hodin. Tak dlouho trvalo, než se oblíbená a luxusní Andrea Doria potopila.

Od katastrofy Titanicu uplynulo čtyřiačtyřicet let. Stejně jako o Titanicu i o lodi Andrea Doria její stavitelé a majitelé říkali, že je nepotopitelná. Jako jakákoli jiná ale nebyla. Byl to jen sen. Krásný a zrádný.

*Andrea Doria žil v letech 1466 až 1560. Patří k nejvýznamnějším italským nájemným vojevůdcům – kondotiérům. Pocházel z Janova a jako admirál se zúčastnil ne méně než třiceti bitev, v nichž bojoval proti Francouzům, Turkům, berberským pirátům i Benátčanům. V některých šarvátkách dokázal i zvítězit. To z něj dělá jednoho z nejúspěšnějších italských námořních velitelů, jejichž údělem jinak bývaly spíš prohry. A prohra, jakkoli slavná, není vítězství.*

## Zrození a život

Na vodu ji spustili ve slavné a zkušené loděnici v Janově. Měla dokázat, že už se Itálie vzpamatovala z válečného rozvratu. Měla nahradit slavné meziválečné transatlantiky, které povětšinou ve více či méně rozbombardovaném stavu rezivěly potupně vyhozené na pobřeží. Zuřivost druhé světové války neušetřila ani nádherné, elegantní a rychlé parníky, jako byl Rex, držitel Modré stuhy za nejrychlejší přeplutí Atlantiku. Zničily ho rakety a pumy britských stíhacích bombardérů...

212 metrů dlouhému plavidlu s výtlačkem 29 100 tun k tomu měli ke slávě a popularitě pomoci především slavní designéři. Loď, pojmenovaná po jednom z nejslavnějších janovských rodáků, admirálu Andreovi Doriovi, si nekladla za cíl ani být největší, ani být nejrychlejší lodí Atlantiku. Chtěla být nejluxusnější lodí Atlantiku a nejluxusnější také byla. Se svými třemi venkovními bazény, širokými chodbami připomínajícími kolonády módních čtvrtí šlo skutečně o nádhernou loď. A kdyby nepomohlo ani to, byl tu arcibiskup, kte-

rý požehnal její trup, a také jméno slavného benátského admirála z šestnáctého století, které pyšně nesla na vysoké protáhlé přídi.

Na panenskou plavbu se vydala na začátku roku 1953 a hned se ukázalo, že ne všechno se podařilo tak, jak se předpokládalo. Když už lodi Andrea Doria zbývaly poslední míle do newyorského přístavu, udeřila do ní jedna z velkých tuláckých

vln, které lodě občas u nantucketské mělčiny nepadají. Andrea Doria se naklonila o osmadvacet stupňů a jen ztěžka se narovnávala. Po vyčerpání značné části paliva, které fungovalo jako balast, se ukázalo, že to se stabilitou lodi není nejlepší. O tři roky později si na to na téměř stejném místě mnozí vzpomněli. To už ale bylo pozdě.

Zatím si ale Andrea Doria užívala léta slávy. Jejich 1 100 pasažérských míst bylo na většině plaveb obsazených. Stejně jako kdysi na Titanicu se v kabinách ubytovávala tehdejší smetánka, politici, herci, spisovatelé, finančníci. Zahrála si ve dvou filmech. V jednom z nich na ní spočinul svým uhrančivým pohledem také tehdejší sexsymbol Marlon Brando, syn italských přistěhovalců.

## Zranění

25. července 1956 odpoledne se Andrea Doria blížila k přístavu v New Yorku. Na palubě měla 1134 cestujících a 572 členy posádky vedené zkušeným a oblíbeným kapitánem Calamaiem. Ve stejné době se do mlhy u Nantucketu vnořila opačným směrem plující švédská nákladní loď Stockholm.





Letecký pohled na transatlantik Andrea Doria. Foto: Naviearmatori.net

Aniž by o tom měl kdokoli na jejich palubách tušení, kombinovanou rychlostí sedmdesát kilometrů za hodinu směřovaly ke katastrofě.

Dodnes se nepodařilo uspokojivě vysvětlit, proč k ní nakonec došlo. Ačkoli byly obě lodě vybaveny nejmodernějším radarem, pár minut po je-

*Objeví se zčistajasna a nesmírnou silou zaútočí a smetou všechno, co se jim postaví do cesty. Tulácké vlny byly dlouho považovány za výmysly opilých námořníků. Až když byla dokázána jejich existence, užasli vědci nad zuřivou ničivostí a záludností.*

*Bývají vysoké jako desetipatrový dům a dokážou jediným úderem ohrozit i největší oceánské plavidlo. Vlna, která zaútočila na ropnou plošinu Draupner, měřila na výšku 27 metrů. Draupner přežila; supermoderní nákladní loď München takové štěstí neměla a vlna zabiják ji poslala i s posádkou na mořské dno. Náraz vodního masivu nepřežila ani těžební plošina Ocean Ranger. Ta zmizela v roce 1982 pod hladinou i s osmdesáti muži na palubě. Za posledních dvacet let měly tulácké vlny, vznikající v místech, kde se střetávají mořské proudy, na svědomí snad až dvě stě lodí.*



denácté hodině se přídí Stockholmu, pancéřovaná proti ledům, zabořila do boku italského parníku. Andrea Doria pokračovala v plavbě, Stockholm se stácel dál s ní a ještě rozšiřoval otvor, kterým do proraženého trupu začala s rachotem proudit studená voda. Pak se od sebe lodě odtrhly. Přídí Stockholmu byla úplně zdemolovaná, ale bezprostřední nebezpečí potopení nehrozilo. Andrea Doria, těžce se naklánějící na pravobok, zmizela v houstnoucí mlze.

Když se Andrea Doria zastavila, kapitán Calamai na můstku si rychle uvědomil, že jeho loď je odsouzena k zániku. Stockholm způsobil tak rozsáhlé poškození, s jakým se nepočítalo. Stejně jako v případě Titanicu totiž vodotěsné přepážky lodi nebyly tak docela vodotěsné. Jestliže náklon lodě dosáhl jistého stupně, voda se přes ně začala přelévat dál a dál. Konstrukteři pravděpodobnost takového druhu poškození vyhodnotili jako zane-

dbatelnou a ve svých propočtech ji vyčíslili v promilích. Byla to právě tato zanedbatelná pravděpodobnost, jejíž podcenění nakonec rozhodlo o bytí a nebytí velké lodi a lidí na její palubě.

Titanic se mohl udržet na hladině při proražení jakýchkoli čtyř sousedících „vodotěsných“ přepážek. Ledovec ale rozpáral jeho trup přes pět oddělení. Jak se přídí Titanicu naklonila, začala se voda přelévat přes vršek přepážek, které nesahaly až k palubám nad nimi, a loď zajela pod hladinu na základě stejného principu, který využívají při ponořování ponorky. Totéž se stalo v roce 1956 u amerického pobřeží. Jen místo Titanicu tu byla Andrea Doria a místo ledovce přídí švédského parníku Stockholm...

Z mlhy se ozvalo „SOS“.

Edward Morgan mohl začít vysílat svůj životní přímý přenos.



Andrea Doria – prý nejkrásnější loď Atlantiku. Foto: Naviearmatori.net

## Zánik

V záchranných člunech lodi Andrea Doria bylo, na rozdíl od Titanicu, místo pro všechny lidi na palubě. Alespoň v něčem se pověstná tragédie docela nezopakovala. Náklon smrtelně zraněné lodě se ale zvyšoval tak rychle, že jich polovinu nešlo spustit. V prvních okamžicích vypukl zmatek. Světla blikala kvůli výpadkům generátorů a dynam, vyděšení lidé se potáceli po nakloněných palubách, vráželi do sebe, klouzali, zraňovali se a lámali si kosti. Vnitřek potápějícího se plavidla se změnil v Babylonskou věž krátce po zmatení jazyků. V prvních třech člunech, které dorazily k nedaleko stojícímu Stockholmu, byli místo pasažérů členové posádky. Když vyšplhali na jeho palubu, rozlícení švédští námořníci se na ně vrhli a pustili se do nich pěstmi.

Zatím kapitán Calamai zvládl paniku na lodi. Rozběhla se čerpadla, část světel se rozsvítila. A co bylo hlavní, na místo katastrofy dorazil velký francouzský parník Ile de France, jehož kapitán nařídil rozsvítit všechna světla. Od zkušeného námořníka, kterým kapitán Ile de France nesporně byl, šlo o moudré rozhodnutí a také o důkaz znalosti psychiky pasažérů.

„Pohled na zářící loď, která se k nám blížila, pro nás znamenal vzpruhu, kterou si nedokáže představit nikdo, kdo se neocitl v situaci, v jaké jsme té noci byli my,“ vzpomínala později herečka Betsy Drakeová, manželka slavného Caryho Granta, která potopení přežila.

Nakonec zahynulo 46 lidí z lodi Andrea Doria a osm ze Stockholmu, většina z nich už při srážce. Jeden z pasažérů v zoufalství hodil svou čtyřletou dceru do člunu. Dítě narazilo na pažení hlavou. Nepřežilo. Cestující, který neúnavně pomáhal druhým, zemřel na infarkt.

Jedenáct hodin po srážce, 26. července 1956, se Andrea Doria převrátila a zmizela pod hla-



Vrak lodi na dně oceánu. Foto: Naviearmatori.net

dinou. Její poslední okamžiky zachytil fotograf z kroužící helikoptéry a o rok později za něj získal vyhlášenou Pulitzerovu cenu. Nejluxusnější loď světa pohltilo moře a spolu s ní cennosti, jejichž hodnotu někteří vyčíslují až k šedesáti milionům dolarů. Jen nepatrný zlomek tohoto bohatství se podařilo vylovit. Vrak neleží příliš hluboko, ale víří kolem něj silné proudy. Ty dělají z potápění se k němu vysoce nebezpečnou záležitost. Jen za posledních deset let při ponorech k vraku zahynulo dvanáct potápěčů.

Neměli to štěstí jako dcera rozhlasového novináře a hlasatele Morgana. Přežila zázračným způsobem, který je vpravdě americký a hollywoodský. Náraz ji i s postelí, ve které spala, vymrštil z rozdrčené kajuty zasažené lodi. Dopadla na příď Stockholmu se zraněními, ale živá. Alespoň jeden happy end tedy poslední plavba lodi Andrea Doria měla.

## Závěrečný akord

Kapitán Calamai se chtěl potopit se svou lodí, ale společná delegace námořníků a cestujících mu pohrozila, že pokud neopustí loď, zemřou s ním. Podvolil se.



„Dožil svůj život ve smutku jako otec, který přežil svého syna,“ vyprávěla po jeho smrti jeho dcera.

A ještě něco zemřelo. Katastrofa lodi Andrea Doria zlomila důvěru cestujících. Éra luxusních plovoucích paláců skončila. Nahradila je letadla míhající se mezi mraky. Stroje, které nemají jména.

#### **FAKTA**

**Lod:** Andrea Doria

**Kdy:** 26. července 1956

**Kde:** Mělčiny Nantucket, severní Atlantik, 40 stupňů  
29 minut severní šířky, 69 stupňů 51 minut západní  
délky

**Počet obětí:** 52

## **ADMIRAL NACHIMOV, zkáza v časech perestrojky**

Jako by byla dlouhá životní dráha lodi Admiral Nachimov podivným způsobem spojena s totalitními režimy. Pro odpočinkové výletní plavby dělníků ji postavila nacistická organizace Kraft durch Freude, která pod rouškou odborů představovala Hitlerův nástroj k udržení dělníků ve stavu tuhé kázně a oddanosti nacionálně socialistickému režimu. Po skončení Druhé světové války loď získali Sověti. Ve službách dalšího totalitního režimu se plavila dlouhá desetiletí, opět jako plavidlo, na jehož palubách si mohli pracující Sovětského svazu dopřávat iluzi, že se jim vede dobře. Když se v polovině osmdesátých let začal sovětský systém rozpadat a do světa se rozletěla slova glasnosť a perestrojka, iluze skončila. Éra velkých sociálních experimentů, vedoucích k zubožení a zotročení

desetimilionů lidí, končila. Potopení Admirala Nachimova poblíž přístavu Novorossijsk bylo jením z milníků rozpadu SSSR. Jeho tragédie totiž stejně jako například jaderná havárie v Černobylu ukázala vratkost a prohnulost režimu na všech úrovních.

### **Polní pošta 07520**

Úctyhodná flotila pasažérských lodí, kterou před první světovou válkou provozovalo císařské Německo, se po jeho porážce rozpadla. Některé lodě, používané jako korzárské křižníky, se potopily a jejich vraky rozeseté po dnech všech oceánů se postupně rozpadaly. Mnoho lodí, mezi nimi i skutečné obry, jako byl například Imperator, si mezi sebe rozdělily vítězné mocnosti. Poraženým Německem zmítaly sociální nepokoje, šířila se politická nestabilita a prohlubovaly se hospodářské těžkosti. Mladá republika mohla ve svých prvních letech jen těžko pomýšlet na obnovu prestižního postavení, které patřilo hohenzollernskému císařství.

V polovině dvacátých let minulého století se věci pro německý loďářský průmysl začaly obracet k lepšímu. Jedním z prvních kroků k obnovení pasažérské flotily byla stavba lodě, která dostala jméno Berlin.

Postavila ji loděnice Bremer – Vulcan. Němečtí konstruktéři odvedli tradičně vynikající práci. Když skončila sláva spojená se spuštěním Berlinu na vodu dne 25. března 1925, pohupovala se na klidné vodě loděnice moderní loď o délce 174 metry a šířce 21 metr. Loď měla hrubou prostornost 15 286 GRT a mohla nalodit více než 1 100 pasažérů. O jejich pohodlí a o obsluhu lodních mechanismů se staralo přes 350 námořníků. Během zkoušek Berlin bez problémů dosáhl rychlosti 16 uzlů a prokázal velmi dobré plavební vlastnosti.





Rejdařství North German Lloyd's Line nasadila Berlin na prestižní newyorskou linku. Parník se na ní k naprosté spokojenosti majitelů i cestujících plavil až do konce třicátých let. V listopadu 1928 se Berlin objevil na titulních stránkách novin po celém světě. Patřil totiž mezi první lodě, které zareagovaly na volání radiostanice potápějící se anglické loď Vestris. Berlin přispěchal na místo tragédie dost rychle na to, aby jeho posádka mohla pomoci zachránit trosečníky z rozbořených vln severního Atlantiku.

*Sověti dali Berlinu jméno jednoho z největších ruských námořních velitelů Pavla Nachimova (1802–1855). Nachimov se na moři plavil od roku 1817, ve dvacátých letech se stal důstojníkem. Na palubě fregaty Krejzer se zúčastnil Lazarevovy cesty kolem světa. Roku 1827 byl ve Středomoří přímým účastníkem bojů anglo-francouzsko-ruského spojeného loďstva s námořními silami turecké říše. Nachimov byl dělostřeleckým důstojníkem na lodi Azov. Počínal si tak dobře, že se stal nositelem vysokých vyznamenání a také – v pouhých pětadvaceti letech – kapitánem vlastní lodi. Roku 1853 velel ruské flotile, která u Sinopu zničila turecké loďstvo. O dva roky později byl jedním z hlavních organizátorů obrany Sevastopolu. Zde ho také během inspekce obranných zařízení zasáhla odstřelovačova kulka. Kromě parníku, kterému je věnována tato kapitola našeho vyprávění, neslo jméno Pavla Nachimova také pět válečných lodí: první byl obrněný křižník, potopený roku 1905 za rusko-japonské války. Admiral Nachimov bylo také původní jméno lehkého křižníku Červona Ukrajina, potopeného roku 1941 německými letadly. Poté nesly slavné jméno dva další křižníky sovětského námořnictva, první sešrotovaný roku 1961, druhý o třicet roků později. Dnes se Admiral Nachimov jmenuje bitevní křižník s atomovým pohonem ruského námořnictva.*

Blížící se válečný konflikt si vynutil stažení Berlinu z oceánských linek. Roku 1939 převzala parník odborová organizace nacionálně demokratického režimu a zařadila jej do programu Kraft durch Freude. Berlin měl vozit vybrané dělníky především ze zbrojních továren na odpočinkové plavby. Přepadení Polska 1. září 1939 udělalo těmto plánům konec. Berlin převzalo válečné námořnictvo a po přestavbě ho zařadilo do služby jako nemocniční loď. Z Berlinu se stala „Polní pošta 07520“, umístěná v hlubokých fjordech severního Norska. Tak uběhly dlouhé válečné roky. Jak se

přibližoval konec války, vyvstala před německým válečným námořnictvem nutnost přepravit přes Balt statisíce uprchlíků, kteří prchali před rychle postupující Rudou armádou. A právě na Balt zamířil také Berlin. Lodi se podařilo uniknout pátrajícím spojeneckým lodím i ponorkám, a mohla se tak zúčastnit operace Hannibal.

Poblíž přístavu Swinemünde také Berlin dne 31. ledna 1945 najel na dvě miny. Ukázalo se ale, že konstruktéři dali lodi do vínku skutečně pevnou konstrukci. Berlin dokázal vlastní silou do-

sáhnout pobřeží. Byl usazen na mělčinu a po odmontování všech použitelných součástí lodního zařízení 5. února opuštěn.

Druhý život lodi Berlin začal o čtyři roky později. Tehdy se opuštěného vraku ujali Sověti. Vyvezli jej ze dna a dopravili do doku, kde podstoupil rozsáhlé opravy a také rekonstrukci, během které se zvýšila prostornost lodě na 17 tisíc GRT.

Pod jménem Admiral Nachimov se loď stala vlajkovou lodí černomořského osobního loďstva. Dlouhá léta vozil dělníky na šestidenní okružní plavby mezi přístavy Oděsa a Batumi. Loď se vrá-



tila k účelu, pro který ji roku 1939 převzaly nacistické odbory.

Jediným vzrušením v jinak celkem poklidné službě Admirala Nachimova byl rok 1962. Tehdy loď nakrátko převzalo válečné námořnictvo Sovětského svazu a naložilo na ni vojáky směřující na Kubu. Role Admirala Nachimova v takzvané raketové krizi byla jen epizodní. Hrozící konflikt mezi supervelmocemi se naštěstí podařilo zažehnat na samém pokraji atomové války.

## Kapitán pije čaj

Psal se poslední srpnový den roku 1986. Obloha nad významným černomořským přístavem Novorossijsk potemněla. Vyšel měsíc, nebe bylo plné hvězd. Světla města se už dávno rozsvítila. Pohyblivé město se stovkami rozzářených světel připomínal i Admiral Nachimov. Loď okolo půl desáté večer zvedla kotvy a pomalu vyplouvala na další z mnoha turistických plaveb. Její trasa měla pokračovat do významného letoviska Soči.

*Přístav Novorossijsk zřejmě sovětskému námořnictvu nepřinášel štěstí. Právě jeho jméno nesla původně italská bitevní loď Giulio Cesare, kterou Sovětský svaz získal po druhé světové válce v rámci reparací. Jako Novorossijsk se přesunul do Černého moře, kde se stal vlajkovou lodí tamního vojenského loďstva. Dne 29. října 1955 došlo v sevastopolském přístavu v přední části lodě k explozi, jejíž síla se rovnala ekvivalentu 1 200 kilogramů TNT. Výbuch rozerval celou příď. Jeho síla byla taková, že prorazil všechny paluby ode dna lodi až po hlavní palubu. Kvůli neskutečně liknavému vedení záchranných prací se Novorossijsk za dvě hodiny převrátil a později i potopil pouhých 300 metrů od břehu. Příčina ztráty Novorossijsku nebyla nikdy vyjasněna. Mohl se stát obětí magnetické miny z času druhé světové války, ale vynořily se také zvěsti o tom, že loď zničili italští žabí muži. Na Novorossijsku zahynulo přes šest set námořníků. Mimochodem – velitel lodi pil v době katastrofy čaj. Stejně jako o 31 let později kapitán Admirala Nachimova. Zajímavá shoda náhod!*

Na palubě bylo onoho 31. srpna 888 pasažérů. Většinou šlo o Ukrajince. Mnoho z nich se podílelo na odstraňování škod po nedávné havárii atomové elektrárny v Černobylu. Kromě nich byli



Admiral Nachimov v černomořském přístavu Novorossijsk.  
Foto: Shippotting.com

na Admiralu Nachimovovi desítky dělníků, které jejich odborové organizace za dobrou práci odměnily výletem po vlnách Černého moře. Vlaky je do Novorossijsku přivezly z pobaltských republik, z Moldávie i z Gruzie.

Teď se navzájem seznamovali, veselili se. Z palub se ozýval smích a taneční hudba, poslední cestující si ukládali svoje věci do kabin. Jiní, pro které byl výlet na Admiralu Nachimovovi první cestou po

moři, se kochali řadou neznámých prožitků. Jako-by zostřeně vnímali slanou příchut větru, podélné mírné houpaní mohutného trupu i pravidelný chod a temné hučení silných strojů hluboko v podpalubí.

Na můstku přijímal kapitán Vadim Markov, zkušený důstojník, který byl držitelem kapitánského patentu už téměř třicet let, poslední pokyny z Novorossijsku. Sílící vítr začal zvedat dlouhé vlny se zpěněnými hřebeny, předpověď počasí ale nenavědčovala ničemu, co by mohlo ohrozit pohodu plavby. Mezi hlášeními na kapitánově stole ležela také depeše o tom, že se Admiral Nachimov během čtyřiceti až pětáctičet minut setká s velkou nákladní lodí Pjotr Vasov.

Na rozdíl od Nachimova byl Vasov moderním plavidlem postaveným na počátku osmdesátých let dvacátého století v japonských loděnicích. Byl určen pro přepravu pevných nákladů. Na Černém moři ve svých komorách přepravoval především ukrajinské obilí. Na jeho můstku stál jako službu konající důstojník Viktor Tkačenko. Ačkoli zastával funkci druhého důstojníka, byl také držitelem kapitánského patentu. Šlo o zkušeného námořníka, ve kterého měli jeho nadřízení naprostou důvěru. Jeho rozhodování se vyznačovalo především značnou chladnokrevností.

Také Tkačenko věděl o tom, že se kurz jeho lodi nebezpečně protíná s kurzem Admirala Nachimova. Silná stanice velení novorossijského přístavu Tkačenka vyzvala, aby uvolnil Nachimovovi cestu a vešel do spojení s jeho kapitánem. Oba důstojníci, Markov i Tkačenko, spolu vysílačkou mluvili okolo půl jedenácté večer. Markov informoval své důstojníky o tom, že se Nachimov okolo jedenácté hodiny bude míjet s lodí Pjotr Vasov a že Vasov „uhne z cesty“. Pak odešel do své kabiny, nalil si čaj a jak bylo jeho zvykem, ponořil se do četby.

Scéna pro nadcházející tragédii byla přichystána. Zbývaly poslední okamžiky.

Ve 23 hodin obě lodě navázaly vizuální kontakt. Na palubě Vasova svítila jasná poziční světla, Nachimov připomínal pochodeň v temném moři, osvětlující široké okolí. Lodě se k sobě rychle blí-

žily kombinovanou rychlostí okolo pětadvaceti uzlů. Náhle si na můstcích obou lodí uvědomili, že se k sobě plavidla přibližují příliš rychle a že na plánovaný a nařízený úhybný manévr zbývá jen minimum času. Vyšetřovatelé později došli k přesvědčení, že přímou příčinou srážky lodí Pjotr Vasov a Admiral Nachimov byly následující okolnosti:

1. Podcenění rychlosti plavby Admirala Nachimova důstojníky na můstku Pjotra Vasova.
2. Přílišná důvěra velícího důstojníka lodi Admiral Nachimov v to, že Pjotr Vasov včas změní kurz předpokládaným způsobem.
3. Pozdní snaha o úhybný manévr ze strany velícího důstojníka lodi Admiral Nachimov.
4. Opožděné nařízení zpětného chodu lodi Pjotr Vasov.

Jinak řečeno: všechno špatně. Následky srážky byly hrozné. I přes zpětný chod se padesát tisíc tun hmoty Pjotra Vasova doslova vpáčilo přímo do boku Admirala Nachimova. Hlavní síla nárazu směřovala do prostoru strojoven. Téměř okamžitě po srážce byl Admiral Nachimov zbaven vší energie. Světla zhasla, přestala fungovat čerpadla. Probuzení cestující tápali temnými chodbami lodě, které se změnily ve smrtónosné bludiště zaplavané spoustami vody. Ta se do lodi hnala otvorem o ploše asi osmdesáti metrů čtverečních. Hukot vítězícího živlu přehlušil všechno – i strašný křik žen a dětí, které si uvědomily, že si pro ně přišla smrt.

Admiral Nachimov se téměř rozlomil. Vyšetřovací komise ve své zprávě uvedla, že jednou z hlavních příčin obrovských ztrát na životech byla strukturální nepevnost lodi. Přičítla ji na vrub stáří Nachimova – roku 1986 se plavil po mořích a oceánech už jedenašedesát let! Pevnosti trupu



jistě neprospěly ani dvě miny, které pod trupem explodovaly roku 1945. Jejich ničivá síla se nutně musela projevit například na kvalitě hlavních nosníků... Strašlivé je, že se loď, o jejíž bezpečnosti a schopnosti absorbovat poškození se dlouhá léta plavila s palubami plnými lidí.

Pár minut po srážce už se paluba Admirala Nachimova nořila do vln. Poblíž stál Pjotr Vasov, který nebyl nárazem téměř vůbec poškozen. Jeho posádka v rychlosti spouštěla záchranné čluny. Posádka Nachimova stačila přes palubu naházet jen několik vorů. Loď se potápěla s děsivou rychlostí.

Admiral Nachimov zmizel pod vodou asi patnáct minut po srážce. Přesný čas se nepodařilo zjistit – další důkaz zmatku a šlendriánu panujícího v sovětské dopravní flotě.

Okolo půlnoci už ve vzduchu kroužily záchranné vrtulníky, na místo katastrofy připlouvala pomocná plavidla. Až nad ránem ale bylo možné začít se sčítáním ztrát. Na pevninu se postupně dostalo 829 lidí, desítky z nich s těžkými zraněními. Nemocnice v Novorossijsku měly pohotovost, lékaře a další personál sem už během noci svázely vrtulníky a letadla.

Situace přímo na místě srážky byla katastrofální. Desítky lidí stáhl pod vodu vír vyvolaný trupem potápějící se lodi. Mnoho trosečníků bylo zraněných a umírali ve vlnách, které se přes ně přelévaly. Jiné vrhaly vlny proti trupu záchranných plavidel, omračovaly je a rozbíjely jejich těla. Pro mnoho trosečníků museli skočit námořníci z jiných lodí – těla nešťastníků byla tak pokryta mazacím olejem a naftou, že se nedokázali zachytit lan a záchranných sítí. Kdo se nalokal nafty, byl odsouzen k smrti. Při marných pokusech ji vykašlat si roztrhal plíce.

Dopoledne 1. září se záchranné čety rozhodly sestavit ze tří lodí nad vrakem Admirala Nachimova

improvizovaný ponton. Z něj se do hlubiny vrhali nejlepší potápěči a žabí muži válečného Černomořského loďstva, aby zachránili lidi, kteří mohli být uvězněni ve vzduchových kapsách uvnitř trupu spočívajícího v osmačtyřicetimetrové hloubce. Nikoho nenašli...

Dny ubíhaly a státní moc bránila jakýmkoli zmínkám o tom, co se u Novorossijsku odehrálo. Zachránění cestující směli svým blízkým pouze zaslat krátký telegram: „Jsem v pořádku v Novorossijsku.“ Až ve čtvrtek 4. září 1986 vystoupil ve státních médiích tehdejší první náměstek předsedy rady ministrů SSSR Gejdar Alijev a s nečekanou otevřeností (byla plně v duchu hesel o glasnosti a perestrojce) přednesl zprávu o tragédii. Miliony lidí v Sovětském svazu se dozvěděly, že vinou nepochopitelných a neodpustitelných lidských chyb muselo poblíž přístavu Novorossijsk zemřít 444 mužů, žen a dětí.

Vyšetřovací komise svalila hlavní část viny na oba velící důstojníky. Skončili před soudem, který jim vyměřil několikaleté tresty odnětí svobody. Pro veřejnost se ale neštěstí lodi Admiral Nachimov vedle černobylské katastrofy stalo symbolem rozpadajícího se sovětského státního zřízení.

#### **FAKTA**

**Lod:** Admiral Nachimov

**Kdy:** 31. srpna 1986

**Kde:** U Novorossijska, 44 stupně 36 minut severní šířky,  
37 stupňů 52 minut východní délky

**Počet obětí:** 444 (podle jiných údajů 432)

