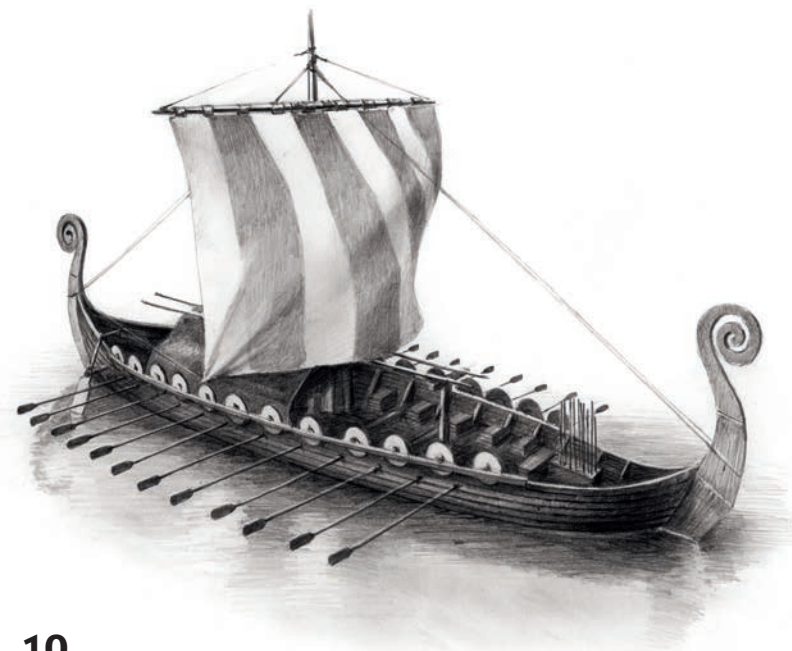
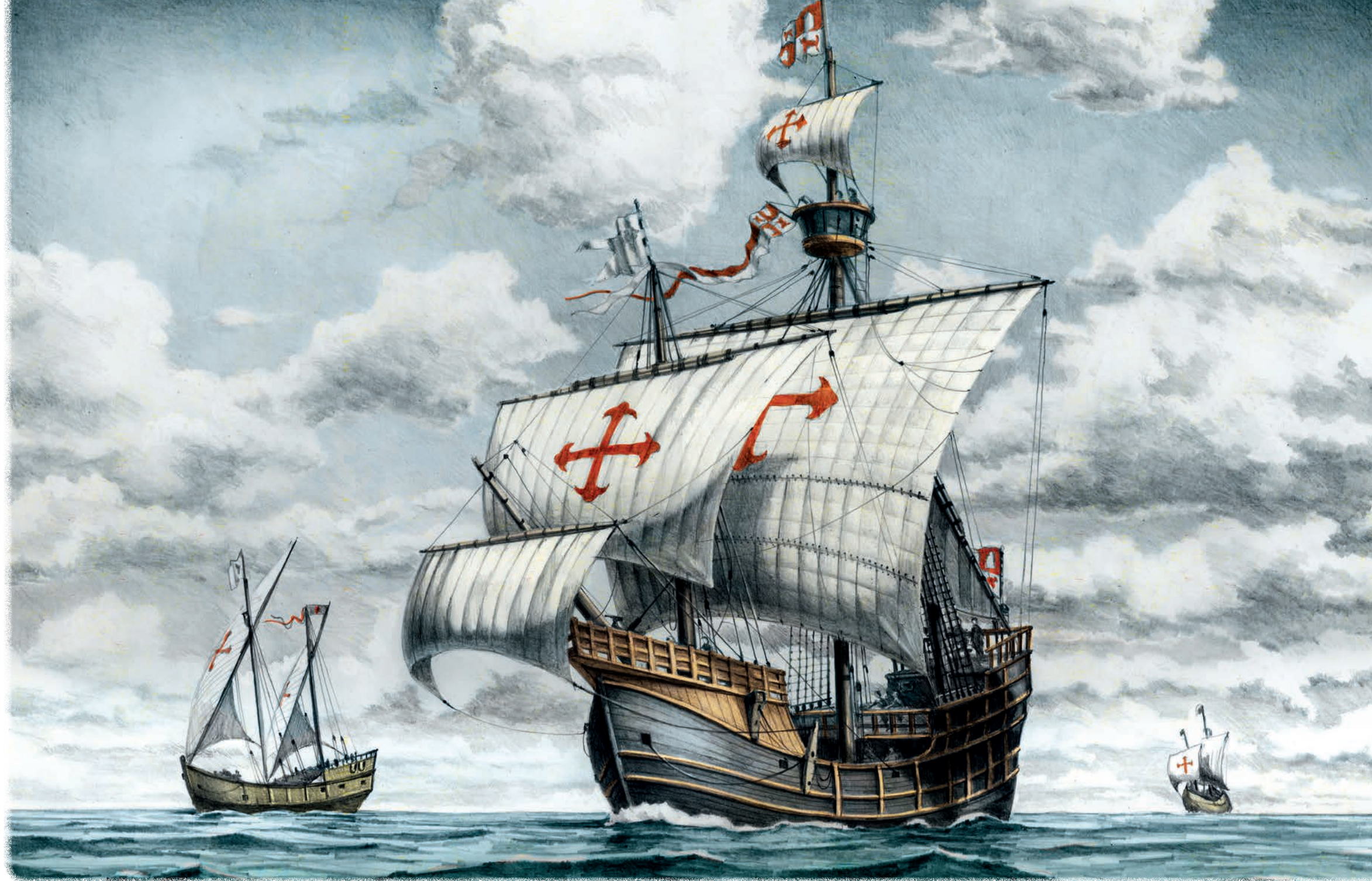


SANTA MARÍA

Příd' lodě Santa María se zabořila do písků Nové země. Posádka vyskočila a začala si pomalu zvykat na rovný povrch. Vůdce výpravy, slavný Kryštof Kolumbus, si chystá svou řeč. „Pánové, dorazili jsme ke břehům Indie a stejně jako jsem si jist svým prvním tvrzením, tak jsem si jist i tím, že jsme úplně první, kdo na tento kontinent dorazil.“ Kolumbus pravděpodobně neřekl toto, avšak byl o svých slovech doopravdy přesvědčen. Pravda je taková, že roku 1492 výprava na lodích Santa María, Pinta a Niña neobjevila břehy Asie, ale Jižní Ameriky, a z toho důvodu také pojmenoval Kolumbus tenkrát tamní obyvatele chybně jako indiány. Amerika se stala Amerikou až o necelých třicet let později – po neméně slavném mořeplavci Amerigu Vespuccim. Ani druhé Kolumbovo tvrzení však není úplně pravdou. Celých pět století před ním totiž na břehy Severní Ameriky vstoupili Vikingové vedení Leifem Erikssonem. Vikingové byli známí i díky svým bytelným lodím drakkarům, ty byly na svou dobu nesmírně pokročilé, využívaly jako hlavní pohon vítr, a veslování tudíž bylo pouze podpůrné. Trup lodi byl vyroben z mokrého



Zleva vidíme Pintu,
Santa Mariu a Niňu.

Drakkar

a nad ohněm ohýbaného dřeva a dovolil tak obávaným Seveřanům dobývat okolní země s naprostou samozřejmostí. Paradoxně nová Santa María nebyla o moc výkonnější než tyto pět století staré drakkary. Jestli si ji představujete jako velkolepou loď, tak jste na omylu podobně jako kdysi Kolumbus s tím, že dosáhl břehů Indie. Santa María byla totiž nejpomalejší lodí výpravy

a co se do velikosti týče i lodí ne zrovna dvakrát rozměrnou. Ačkoliv se z ní dochovala pouze kotva, historici se domnívají, že se jednalo o malou, zhruba jen šestaadvacet metrů dlouhou loď. Některé velké události holt nejsou takové, jaké se na první pohled zdají. Co ale Kolumbovi upřít nemůžeme, je fakt, že jeho výprava změnila náš svět jednou provždy.

1908

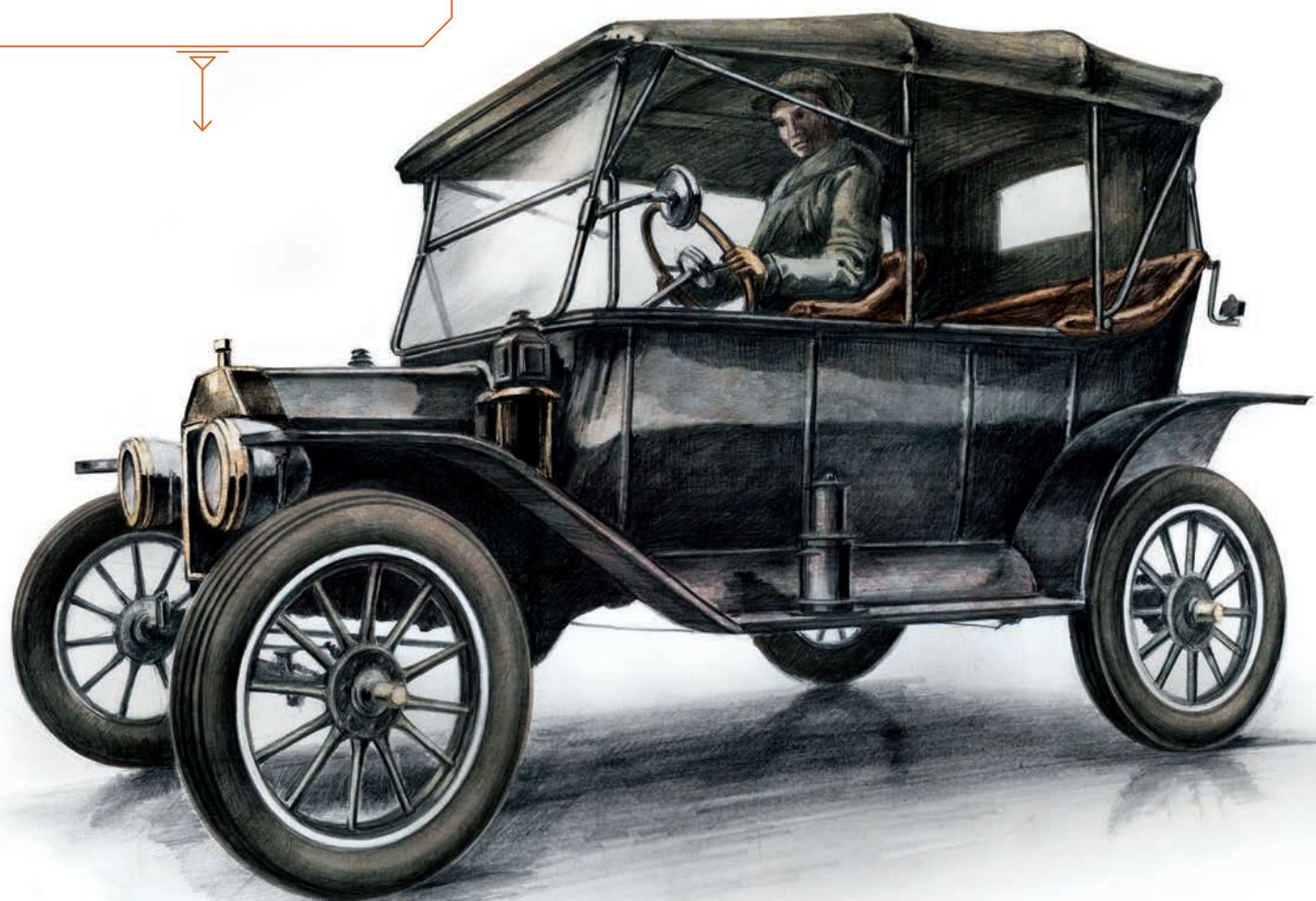
FORD MODEL T

Henry Ford se narodil v roce 1863 ve vesnici Dearborn, kde již od útlého věku pracoval, stejně jako většina jeho sousedů, na farmě. Více než práce na poli jej bavilo rozmontovávat a zase smontovávat dohromady jejich hodinky. Není divu, že když viděl poprvé na

školní exkurzi parní motor, nemohl na něj přestat myslet, a když se parní stroje začaly objevovat i na farmě, velice rychle se jim podíval na zoubek. Brzy je dokázal rozložit do posledního šroubku a zase úspěšně složit.

Jeho nevšední talent jej později přivedl do průmyslového města Detroit, kde začal pracovat jako mechanik a kde se také poprvé setkal se spalovacím motorem. Tento typ pohonu v jeho mysli naprosto zastínil motor parní a mladý Henry trávil veškerý čas tím, jak by lehčí a výkonnější stroj využil. Netrvalo dlouho a Ford již představoval místním továrníkům prototyp automobilu zvaný Quadromobil, který měl tehdy jen dva převody a čtyři kola z bicyklu. Princip Quadromobilu Henri Ford

První sériově vyráběný vůz, který byl dostupný i lidem ze střední třídy.



neustále zdokonaloval, až založil vlastní podnik, který měl nadšeným továrníkům vyrábět jejich automobily. Bohužel nedostatek zboží a k tomu nespolehliví dodavatelé způsobili, že byl ze svého podniku vyhozen a musel začínat úplně od nuly.

Tato zkušenost však Forda nezlomila. Naopak ještě posílila a přivedla k převratné myšlence rozjet výrobu automobilů nikoli jenom pro boháče, ale i pro úplně obyčejné lidi. Inspiraci našel na místních jatkách, a tak se pojízdna linka, na které tehdy řezníci porcovali maso, ve Fordově nové továrně proměnila v linku, na které se

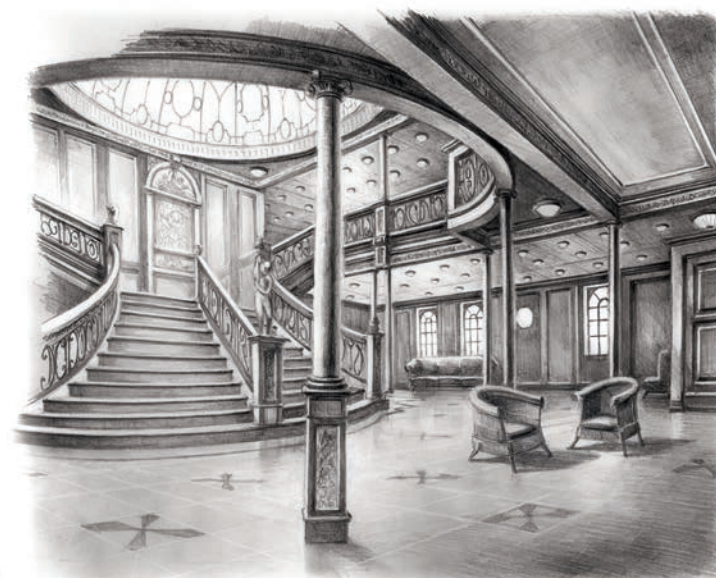
montovaly součástky. Zaměřil se také na výhradního dodavatele nového typu ocele. Obě dvě tyto změny mu v krátké době umožnily vyrobit velké množství automobilů rychle a levně! Henry Ford je tedy mužem, který navždy změnil automobilový průmysl. V roce 1920 vyprodukoval svůj neuvěřitelný dvacátý model vozidla a zároveň se stal jedním z nejbohatších lidí na světě. Jeho model označený písmenem T tehdy vlastnil téměř každý. Vidíte a na začátku tohoto automobilového příběhu byly několikery rozmontované a zase smontované hodinky.

TITANIC

Té noci svítil měsíc a obloha byla poseta hvězdami, tenkrát 14. dubna roku 1912. Tenkrát, kdy se potopila nepotopitelná loď s nepotopitelným názvem Titanic. 269 m dlouhý a 28 m široký výletní parník, který mohl uvést až 2 603 pasažérů, měl být tím největším

plavidlem své doby. Však i stavba, na které pracovalo 3 000 dělníků, trvala neuvěřitelné tři roky. Titanic, pojmenovaný podle neporazitelných Titánů z řeckých bájí, za to ale stál. Obrovskou loď o váze 48 000 tun pohánělo 29 parních kotlů a tři motory, které uváděly do chodu tři lodní šrouby. S takovým vybavením dosáhl parník rychlosti až 43 km/h. 26 záplavových komor a zdvojené dno měly zaručit nepotopitelnost Titanicu. I se čtyřmi proraženými komorami se mělo plavidlo udržet v pohodě na vodě. Gigantickou 32 m vysokou loď tvořilo 11 palub. Mohutné rozměry a extrémní váha tohoto plovoucího titána omezovaly houpání lodi vlivem vln, a tak si cestující svoji plavbu užívali, aniž by

Na palubě Titanicu byl i plně funkční vodovod se splachovacími toaletami. Někteří cestující viděli tuto vymoženost vůbec poprvé v životě právě zde na lodi.



Asi nejznámější část interiéru je velké schodiště umístěné v palubě první třídy.



pocítili sebemenší příznaky mořské nemoci. Zkrátka a dobře, Titanic, jenž vyplul pod vlajkou významné britské společnosti White Star Line, nasadil konkurenční firmě Cunrad Line laťku hodně vysoko. Přesněji – nasadil by, kdyby se tehdy k ránu 15. dubna roku 1912 nepotopil a definitivně nezmezil na mořském dně.

Smůla se Titanicu lepila na paty od samého začátku. Nejprve musel ustát masivní požár, který vypukl ve skladu paliva ještě před tím, než se loď vydala na cestu. Později, té krásné měsíční noci, narazil nečekaně do ledovce – a to tak prudce, že se mu protrhlo rovnou pět komor. Možná by se tohle šílené neštěstí, při kterém utonulo na 1 500 osob, nemuselo stát, kdyby měl Titanic průzkumná světla a námořníci by objevili ledovec včas a s předstihem. Zákaz používání průzkumných světel na obchodních lodích tak výrazně přispěl k tragickému osudu „nepotopitelné“ lodi. Vzhledem k tomu, že vodní titán nepočítal se svou zkázkou, podcenil i množství záchranných člunů, které s sebou vezl, i tím se navýšil počet lidských obětí, jež na své cestě do Nového světa zahynuly v ledovém oceánu.

Titanic měl veřejnost ohromovat nejenom svojí nepotopitelností, ale i mírou luxusu. Uznejte sami. Boháči z první třídy si mohli užívat squashového kurtu přes dvě paluby, dva metry hlubokého bazénu s vyhřívanou mořskou vodou, plně vybavené posilovny, pařížskou kavárnu s prosklenou stěnou, skrz kterou vedl výhled na nekonečný oceán, prostoru pro venčení psů a pokud se někomu udělalo zle, měl k dispozici nemocnici s operačním sálem. Zvuk motorů byl natolik tichý, že nikoho nerušil, mrazáky ve spodní palubě zajišťovaly nepřetržité zásoby těch nejvybranějších lahůdek. Však také za lodní lístek do těch nejluxusnějších kajut byste v přepočtu na dnešní ceny zaplatili až 2 000 000 Kč. Na rozdíl od palub první třídy obložených vyřezávaným dřevem a vybavených drahým nábytkem, byly paluby třetí třídy skromnější – musely se spokojit s obyčejným robustním nábytkem a levným obložením z borovicového či týkového dřeva. Každopádně i prostory třetí třídy byly na Titanicu podstatně velkorysejší než na jiných – byť taktéž reprezentativních lodích – své doby.