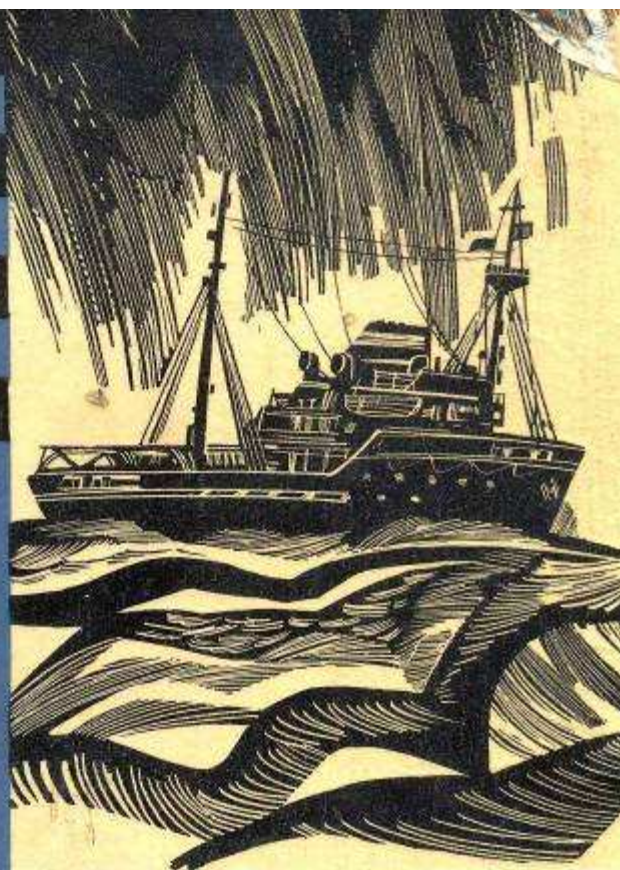


VIHNY ODVAHY

ZOBRODŽENÍ

SVÁZEK 105



Farley Mowat

HADÍ SPIRÁLA

Farley Mowat

HADÍ SPIRÁLA

1968

STÁTNÍ NAKLADATELSTVÍ
DĚTSKÉ KNIHY
PRAHA

Farley Mowat – Hughes Massle Ltd, London, 1961

Translation © Jan Langer 1968

Illustrations © Jaroslav Lukavský 1968

ÚVOD

Několik dní před koncem roku 1951, tři sta mil na jihozápad od Irska, těžce poškodily hurikány v severním Atlantiku nákladní loď typu *Liberty*. Byl to válečný veterán jménem *Flying Enterprise*. Až na kapitána všichni opustili loď. Měla tak velký sklon, že jí moře omývalo palubu. Po dva dlouhé, těžké týdny, kdy muži zoufale bojovali o její záchranu, strhla na sebe *Flying Enterprise* pozornost celého světa. Ale 10. ledna 1952 moře zvítězilo a loď klesla ke dnu, jen čtyřicet mil od bezpečného přístavu.

Flying Enterprise ztroskotala, ale její jméno žije jako symbol hrdinného boje proti vichru a moři.

Je tu však ještě jiná loď stejného typu, také veteránka války, která se stála stejně slavnou. Jmenuje se *Leicester*. Žije a zůstala naživu i potom, co překonala sto dnů útrap, nemajících v moderní době obdoby. Vyprávění o její záchraně není pouhým vyprávěním o lodi, která nechtěla zemřít. Daleko víc se týká hrstky mužů, kteří ji zachránili.

Mám k těmto mužům nesmírný obdiv a doufám, že jsem se k nim zachoval v této knize spravedlivě. Chci jim poděkovat, že mi umožnili vyprávět jejich příběh. Zároveň bych chtěl vyslovit srdečné uznání za spolupráci a pomoc, které mi poskytl pobřežní personál Kanadské nadační společnosti, za spolupráci, o které spisovatelé pouze sní a zřídka kdy najdou.

Farley Mowat
Palgrave, Ontario
Říjen 1961

ČÁST PRVNÍ

1

28. srpna 1948 ráno zamířila Josefína Kanadské nadační společnosti do halifaxského přístavu v Novém Skotsku.

Toho dne byla námořní trať plná lodí. Když Josefína míjela Meagherovu pláž, proplula kolem letadlové lodi doprovázené křižníkem, kolem dvou obrovských tankerů a kolem dvacetitisícitunové lodi na sypké náklady. Proti každé z nich byla pouhou hračkou. Ale přes svůj skromný rozměr – byla sotva dvě stě stop dlouhá a o výtlaku necelého tisíce tun – vyzařovala z ní jakási soustředěná síla a měla tak námořní vzhled, že snadno snesla srovnání s většími plavidly.

Za plavby vypadala její vysoká příď, jako když loď drží v zubech kost ze zpěněných vln, a to jí dodávalo povýšený výraz torpédoborce. Tady ovšem podoba končila. Její nástavba a můstek byly umístěny hodně před středem lodě, kdežto směrem dozadu její trup klesal překvapivě náhle do prodloužené a široce rozlehlé zadní paluby, která jako by ležela v jedné rovině s hladinou. Působila dojmem vzpínající se plnokrevné klisničky a hřeben jejích dvou stožárů a komína ještě zvyšoval dojem skryté síly držené pevnou uzdou.

Nástavba a můstek bělostně svítily nad lesklým černým trupem a široký zelený pruh kolem komína měl právě ten pravý odstín. Rozšířená příď a přehnaná křivka trupu zdůraznily její skoro ženské tvary, které námořníci milují.

Příďová vlna se zmenšila, když loď obeplouvala dolní část St. George's Islandu a zahrnula k dokům podél Water Streetu. Siréna vydala sípavý zvuk a dva rybáři, kteří pracovali na uvázané šalupě, vzhledli od práce a pozorovali, jak přistává.

„Co je to vůbec za loď?“ zeptal se člověk, který okouněl opodál.

Mladší z rybářů se nad otázkou na chvíli zamyslel.

„Podle mne je to remorkér, pane,“ odpověděl měkkým newfoundlandským přízvukem.

Ten člověk se na něho útrpně podíval.



„Tak počkat,“ řekl vyčítavě. „Remorkér poznám na první pohled. Remorkéry to jsou takový prťavý parníčky. Tahle loď vypadá, že je jako doma na širém moři v hurikánu.“

Newfoundlandan se uculil. „Ano, pane. To určitě. A taky se už jednou nebo dvakrát opravdu stalo, že byla venku a fičelo to k zbláznění a nejbližší kousek země byl tisíc mil daleko.“

„Ned vám to řekl správně,“ poznamenal druhý rybář, rodák z Nového Skotska. „Ona je to, čemu se říká oceánský záchranný remorkér. Pravda, má newfoundlandskou posádku a to je tak trochu její minus. Ale může se i v nejhorším počasí vydat kamkoli – a to taky právě dělá.“

Josefína se blížila ke svému molu takovou rychlostí, jako by chtěla skončit někde uprostřed Water Streetu, pak v pravém okamžiku její telegraf ostře zazvonil, Dieselový motory o síle 2300 koňských sil roztočily obrovský mosazný šroub do protisměru a pod nízkou zádí vzkypěla hnědá voda přístavu. Přibrzdila tak prudce, jako by narazila na nějaký předmět pod vodou, a pak sotva se pohybuje vklouzla podél mola, kde už čekalo několik mužů na její lana.

Na uvazování lan dohlížel z nízkého obloukovitého můstku její velitel, kapitán John Cowley, podsaditý, tmavovlasý muž s obnošenou čepicí námořního důstojníka staženou pevně nad oči. Pak telegraf zazvonil „Vypnout stroje“. Hluboké chvění dieselů ustalo a Josefína ztichla. Ale nezdálo se, že spí jako většina kotvících lodí. Vypadala, že je připravena kdykoli vyrazit.

Josefina se zrodila v roce 1940. Když začala válka, měli spojenci po ruce jen několik záchranných lodí a většina byla určena především k plavbě v pobřežních vodách. Tyto pobřežní remorkéry dávaly lodím napadeným ve vodách Severní Ameriky nebo Evropy ponorkami, pokud se dokázaly udržet na hladině, aspoň naději na záchranu. Ty, které dostaly zásah uprostřed oceánu, neměly naději žádnou.

Zde mohl pomoci jen nový typ záchranné lodě. Dost velké, aby odolala peklu, které by proti ní mohl Atlantik rozpoutat, a ještě se dokázala postarat o poškozenou nákladní loď s nákladem 15000 tun a odvěkla ji konvojovou rychlostí 8 až 10 uzlů na vzdálenost až 1500 mil.

Anglický konstruktér, kterého pověřili, aby navrhl nový typ remorkéru, dostal osmačtyřicet hodin na přípravu plánů. Skotská loděnice, u které loď objednali, měla postavit její prototyp za tři měsíce.

První loď vyplula ke konci roku 1941. Nazvali ji Bustler a jejím jménem se pak označovala celá série sedmi oceánských remorkéru. Třetí loď této série se jmenovala Samsonia. Na své první plavbě v září 1942, kdy doprovázela konvoj do Halifaxu, jí velel záložní poručík královského válečného námořnictva John Cowley, tichý a skromný muž.

Cowley a Samsonia zůstali spolu až do konce války. Unikali útokům ponorek i leteckým bombám a během tří let své činnosti odtáhli do přístavů na dvacet lodí, které by jinak klesly do hlubin Atlantiku.

Jakmile bylo po válce, zvláštní služba oceánských remorkéru skončila takřka přes noc. Jednoho z nich, Turmoila, si najala anglická firma. Proslavil se po celém světě svým velkolepým pokusem o záchranu lodi Flying Enterprise. O Samsonii projevila zájem Námořní nadace, kanadská záchranná společnost. Ale velitel záchranných prací a námořní superintendant nadace, kapitán Robert Featherstone, viděl však něco víc než samotný remorkér; a proto



když loď vyplula přes Atlantik pod novým jménem Josefína, jejím velitelem zůstal nadále John Cowley.

Její plavba v lednu roku 1947 byla jen předzvěstí toho, co ji čeká. Osm set mil od Newfoundlandu se přes ni převalila vlna, urvala jí anténu a poškodila vysílačku. Radiooperatér mohl na náhradním přístroji jen přijímat, ale ne vysílat.

15. ledna zachytil radista Josefíny slabé SOS. Na podrobnosti se vpytávat nemohl. Oznamil jen Cowleymu, že volání vyslala plně naložená britská tanková loď Fossularca. Hlásila, že má závadu. O několik hodin později zachytil telegrafista její další volání, kde udávala svou přesnou polohu. Byla od nich 250 mil na severovýchod, asi 200 mil od newfoundlandských břehů.

Tou dobou měla Josefína už dost vlastních starostí. Být to obyčejná loď, byli by si s kapitánem radši hleděli sami sebe. Vlny Atlantiku se přes ni převalily už podruhé a z jednoho ze záchranných člunů zbyly třísky. Chodbu měla zatopenou a na několika místech prosakovala voda. Teplota klesla hodně pod bod mrazu a Josefína, po celý čas ponořená ve vlnách, byla pokryta tak silnou vrstvou ledu, až ztrácela rovnováhu. Vlny byly deset dvanáct metrů vysoké a vichřice dosahovala skoro 75 mil v hodině. Cowley chvíli vážil situaci. Pak dal kormidelníkovi příkaz změnit kurs.

Josefína se stočila bokem k vlnám, kymácela se ze strany na stranu, dopředu i dozadu jako káča. Pomalu si klestila cestu do valící se mlhy a sněhu k bezmocné tankové lodi.

Cesta trvala dva dny. Fossularku dostihla 17. ledna a našla ji jen díky modernímu kouzelnictví radaru.

Ráno 20. ledna stála skupina nevěřících mužů nadační společnosti v halifaxských docích a pozorovala ledem pokrytý remorkér a jeho mamutí vlek, jak zvolna vplouvají do přístavu. Tak Josefína připlula do svého nového domova a úspěšně zakončila svou první záchrannou práci v západním Atlantiku. Nebylo to jen zásluhou Cowleyho nebo odolností Josefíny. Kromě Cowleyho, prvního důstojníka Johna Gilmoura a několika dalších mužů ze strojovny skládala se posádka ze zaměstnanců nadace, kteří pro nový remorkér odjeli z Halifaxu.

Většinou to byli Newfoundlandané a v budoucnosti to budou především oni, jejich nervy, síla a důvtip, kteří jméno Josefína proslaví na severoatlantských námořních tratích.

Od února 1947 se do začátku srpna 1948 Josefína sama zachránila nebo se zúčastnila záchrany jedenadvaceti lodí. Třináct z nich moře ochromilo úplně. Pět narazilo na skalnaté kanadské pobřeží, bylo nutno je opravit, vypumpovat z nich vodu a stáhnout ze skal na hladinu. Byla tu také hořící uhelná loď vydaná napospas úžinám a pak jedna obrovská tanková loď plná leteckého benzínu, která se srazila s jinou lodí. Zatáhli ji za přílivu na písčný břeh, opravili a pak znovu spustili na moře.

Během svých prvních osmnácti měsíců plavby pod vlajkou Námořní nadace zahálela Josefína málokdy a ke konci srpna 1948 se

na ní začaly projevovat důsledky této námahy. Robert Featherstone, zachmuřený geniální organizátor záchranných prací nadační společnosti, se proto rozhodl ji z letní základny v North Sydney na severovýchodním cípu Nového Skotska odvolat, v halifaxském suchém doku na ní provést generální opravu a celou ji nově vybavit;.

Na základnu Josefíny v North Sydney, odkud mohla vyjíždět na volání SOS do Atlantiku i do zálivu sv. Vavřince, povolali druhý oceánský remorkér společnosti, Lillianu, z jeho základny na Bermudách. Tak se Featherstone pojistil, aby s příchodem podzimních bouří na začátku září měly lodě plující od západu v případě potřeby pomoc po ruce.

2

Toho dne, kdy Josefína přistála v Halifaxu, vyplul asi 2500 mil na východ od Halifaxu velitelský člun a namířil si to napříč tmavou vodou dolní Temže k obchodní lodi, která kotvila uprostřed řeky.

Kapitán Hamish Lawson, spolehlivý, větry ošlehaný muž v plné síle svých pětatřiceti let, seděl zpříma v zádi člunu, soustředěný na hmotu černě natřené lodě tyčící se před ním. Byl odliv a kotevní řetězy velké lodě se napínaly. Londýnská řeka splývala podél jejích boků, u nichž byly upoutány dvě otlučené nákladové pramice. Z palubních jeřábů prudce sjížděly do útrob pramic drapáky. Navijáky rachotily a bělavá pára syčela v paprscích pozdního letního slunce. Ocelová lana se napnula. Drapáky těžce stoupaly a mezi jejich zuby odkapávala šedá voda.

Lod' nabírala zátěž – říční naplaveninu obsahující písek a šterk, vybagrovanou ze dna Temže; usazeninu věků, bohatou na smet' všech dob od okamžiku, kdy muži vypluli poprvé na svých lodích z Londýna po Temži k čekajícímu moři.

Zátěž byla nutná, aby prázdná lod' plula dobře na vlnách. Měla ji vyvažovat při plavbě k dalekému přístavu, kde ji čeká náklad.

Člun plul kolem přídě lodi, když Lawson náhle pohlédl na jméno namalované po obou jejích stranách. Na černých plátech se odrážela bílá písmena, která všem oznamovala, že lod' je z Londýna a jmenuje se Leicester. Lawson přemýšlel, jestli se mu to nezdálo, zda opravdu

zahlédl pod čerstvě namalovaným nápisem stopy jiného jména – snad jen přeludu ... Samkey.

Člun lehce přirazil k levému boku. Lawson vylezl po kymácejícím se provazovém žebříku na palubu; v tom okamžiku se z všedního člověka stal velitel loď.

Přešel špinavé paluby, rychle překračoval hromady krytů nákladových jícňů, sotva si všimaje organizovaného zmatku na lodi, která se právě chystá vyplout. Vstoupil do pravé chodby a došel do velitelské kabiny. Tam odhodil aktovku na lůžko a svlékl vycházkové sako. Pak, i když se tomu bránil, jméno, které se skrývalo v jeho podvědomí, se prodralo na povrch.

Samkey.

Lawson opřel svá silná předloktí o stůl a zamyslíl se.

Vzpomínal, jak sotva před rokem, jednoho listopadového dne roku 1947, seděl pohodlně v kanceláři Federální paroplavební společnosti a pozoroval červenolící obličej námořního superintendanta. Venku bubnoval studený zimní déšť, ale Lawsons hřálo vnitřní teplo, které nemohl žádný déšť zchladit. V jeho náprsní kapse šustily právě vystavené doklady kapitána dálné plavby.

„Chápete, kapitáne, že o Samkey se sotva dá říct, že je luxusní parník,“ poznamenal superintendant.

Lawson se usmál. „Víte, když jsem odešel z válečného námořnictva, abych sloužil v obchodním, nenapadlo mě, že by moje první mírová loď měla být Cunarder. Jsem rád, že jsem dostal loď typu Liberty.“

A Lawson byl skutečně rád. Znal dobře loď tohoto typu, pozoroval je, jak plně naložené válečnými náklady plují ve stovkách konvojů z Kanady do Anglie. Na pohled byly ošklivé, pomalé a hrubě stavěné – ale vydržely. Uvezly náklad a odolávaly všem ráhám, ať už je uštědřovalo moře či nepřítel.

Den nato zajeli oba muži do Gravesendu, kde se Lawson seznámil se svou první civilní lodí. Byla čtyři sta dvacet stop dlouhá, o dvou palubách, poháněl ji troj expanzivní parní stroj vytápěný olejem, vážila 7600 tun a uvezla 10000 tun nákladu.

Muži vstoupili na palubu. „Je to jedna asi z přibližně dvou stovek lodí Liberty, které postavil strýček Sam v rámci smlouvy o půjčce a pronájmu,“ vysvětloval superintendant společnosti. „Snad proto se všechny jmenovaly po něm. Sam – a něco, proklatě, skoro všechny začínaly na Sam. V sedmačtyřicátém jsme koupili tuhleto a ještě její sesterskou loď na plavby do Severní Ameriky, na Nový Zéland a dál do Austrálie. Samkey má za sebou jen jednu plavbu tam a zpět. Na příští jí budete velet vy.“

Jenže superintendant se mýlil. Než se Lawson mohl ujmout velení, dostal na samém počátku prosince zápal plic. Ještě se zotavoval, když Samkey 24. ledna opustila kotviště, zamířila přídíí proud a vydala se v zátěži na Kubu pod velením jiného kapitána.

31. ledna, prostřednictvím rozhlasové stanice Horta na Azorách, oznámil radiotelegrafista majitelům, tak jako to činil denně, polohu loď. Byla tehdy na trase do Mexického zálivu, používané pomalými parníky. Radiotelegrafista hlásil středně silný vítr, provázený velmi bouřlivým mořem – a to bylo všechno. Zřejmě měl ještě prsty na telegrafickém klíči, ale hlas loď už víckrát nikdo neuslyšel.

Mnoho dní potom zněla éterem nad severním Atlantikem volací značka loď Samkey. Pobřežní i lodní vysílačky se marně pokoušely probudit ji z jejího mlčení.

Nad polohou, kterou naposledy udala, i dále, proletěla několikrát pátrací letadla. Po zmizelé lodi však nebylo ani stopy. Loď plující stejnou trasou do přístavů v Mexickém zálivu i z nich zvýšily počet hlídek. Nespatřily nic.

Samkey s nákladem zátěže a třičtyřicetičlennou posádkou zmizela beze stopy a navždy.

Takovým zvláštním způsobem přišel Lawson o své první velení. Avšak ani ne o měsíc později mu společnost dala jinou loď – Leicester.

Leicester byl dvojčetem Samkey; postavili ho ve stejných loděnicích, podle stejných plánů. Lišily se jen tím, že Leicester byl o rok mladší a jeho název pozměnili tak, aby zněl více anglicky. Spustili ho na vodu v roce 1944, takže jako nákladní loď sloužil za války jen sedm měsíců. Po demobilizaci kotvil nečinně v přístavu, až v červnu 1945 přešel do majetku Federální paroplavební společnosti.

Ztráta Samkey však nebyl jediný případ. Míru se dožila méně než polovina ze dvou set těchto lodí, které sloužily v obchodním loďstvu spojenců za války. Mnoho z nich „zemřelo“ obvyklým způsobem – na tržnou ránu v břiše způsobenou torpédem. Ale mnoho z nich udělalo přesně to, co Samkey; nevysvětlitelně a beze stopy zmizely.

Kormidelník, který se za války plavil v konvojích, řekl o těchto prokletých lodích:

„Konvoj v Atlantiku, to nebyla žádná procházka. Všechny ty ponorky, miny a Heinkely, a k tomu navíc to počasí, co západní oceán umí v zimě navařit – jen jste čekal, až vás to praští. Tomu byste mohl říkat běžné nebezpečí. Ale Samovy lodě, ty byly specialita. Pomaloučku mizely, obvykle když byla špatná viditelnost a bouře, a nikdo se nikdy nedověděl, co se jim stalo. Žádné trosky. Žádní trosečníci. Žádné volání o pomoc. Mě torpédovali dvakrát a nebyla to legrace, ale člověk aspoň věděl, co se děje. Jenže mizení těch Samů, to bylo něco jiného...“

Tak se stalo, že ještě dřív než skončila válka, začali námořníci říkat Samovým lodím „Mizející Samové“. A námořníci mají dobrou paměť.

Námořníci se také ledacos dovědí. Když se v Gravesendu začátkem února 1948 Lawson ujal velení Leicesteru, bylo na něm jen málo námořníků, kteří nevěděli, že v roce 1946 zmizela beze stopy jedna Samova loď plující ze San Franciska na Tchaj-wan, a ještě méně těch, kdo nevěděli, že brzy na počátku jara sedmačtyřicátého roku se navždy ztratila další Samova loď, která plula pod sovětskou vlajkou z Bombaje do čínských přístavů. A o Samkey věděli všichni.

Tajuplné příhody, které se stanou na moři, nejsou zrovna příjemnou látkou k přemýšlení pro muže, kteří jsou nuceni na něm žít. Dnes, kdy lodě mohou navazovat rádiové spojení mezi sebou, anebo se domluvit s dalekou zemí tak snadno jako lidé, kteří spolu hovoří z jednoho konce místnosti na druhý, kdy loď vidí jinou na značnou vzdálenost očima radaru, neumírají velké lodě tak náhle, aby nikdo nevěděl, jakým způsobem skončily svůj život. A přitom čtrnáct válečných Samů a tři další v mírové výstroji zmizelo do února 1948 bez jediné zprávy, která by osvětlila, jak k tomu došlo a proč. A námořníci mají dobrou paměť.

Ke konci února 1948 vyplul Leicester pod Lawsonovým velením z Gravesendu na Nový Zéland a plně naložený zbožím zamířil na západ. Celým Atlantikem, Panamským průplavem, Tichým oceánem až k svému cíli plul výborně. Ale přesto s sebou vezl určitou dávku nejistoty. Lawson si tento pocit uvědomil, neboť schopnost bystře vnímat všechno neobvyklé v ohraničeném světě, kterému velí, je známkou dobrého velitele. Jméno zmizelé Samkey se stále častěji ji začalo objevovat v rozhovorech v důstojnické jídelně i v kabinách mužstva. Její osud a záhada, která ji obestírala, se staly námětem upoutávajícím zájem posádky. Námořníci nikdy ani na okamžik nezapomněli, že Leicester je také Samova loď.

Posádka Leicesteru nebyla sama, která se zajímala o osud zmizelých lodí. Ke konci června se sešlo několik mužů v zaprášených místnostech Admirálního soudu. Vyšetřovatelé měli jen málo údajů, kterými mohli zdůvodnit své závěry, a případ by byl odročen, aniž se záhada kolem Samkey blíže vysvětlila, nebýt komisaře, který byl pověřen vyšetřováním ztroskotání lodí a který si vzpomněl na případ z roku 1943.

Druhého ledna toho roku dostala jistá obchodní loď, plující z Kanady do Anglie, třicetistupňový náklon na pravý bok. I když posádka dělala, co mohla, aby loď vyrovnala, musela nakonec opustit konvoj a loď se nejistě doplazila do přístavu St. John na Newfoundlandu.

Jmenovala se Sameveron. Plula v zátěži a málem se převrhla dnem vzhůru a potopila, protože se zátěž převážila.

Vyšetřovatelé zpozorněli. „Kde a jak se převáží zátěž na Samových lodích?“ ptali se.

Odpověď je překvapila. Jestliže loď nevezve náklad, zátěž váží asi 1500 tun a neukládá se v deep tancích na dně lodi, ale v mezipalubí, vysoko nad prázdnými nižšími nákladovými prostory!

Vyšetřovatelé okamžitě chtěli znát důvod, proč se zátěž skladuje na těchto lodích tak vysoko. Nedostali jasnou odpověď. Nejlepší, na co se skupina odborníků zmohla, bylo jakési všeobecné vysvětlení, že Samovy lodě zvláštním způsobem „ztuhly“ a těžko se ovládaly, když vezly zátěž v deep tancích; byla-li však zátěž v mezipalubních prostorech, lodě se ovládaly lépe.

„Ovšem, jestliže se zátěž skladuje v mezipalubí, nastává větší nebezpečí, že se pohne?“ ptal se jeden z členů soudu.

Odborníci souhlasili. Ale poukázali na to, že kromě Sameveronu neexistoval žádný skutečný důkaz, že by se zátěž v mezipalubí Samových lodí kdy dala do pohybu.

Vyšetřování tedy nevedlo k žádnému závěru: Samkey se potopila z neznámých příčin. Mezi přítomnými však byli i lidé, kteří začali nad usnesením soudu dumat. Jedním z nich byl námořní superintendant Federální paroplavební společnosti.

A tak když Leicester po návratu z plavby na Nový Zéland 15. srpna opět zakotvil v Gravesendu a kapitán Lawson zase seděl v kanceláři námořního superintendanta, po chvíli zjistil, že je až po uši zabrán do problému zátěže.

Poprvé slyšel podrobnosti úředního šetření o zkáze Samkey. Také se dověděl, že jeho příští plavba bude z Tilbury do New Yorku a v zátěži.

„Naši lodní konstruktéři i já jsme o tom moc přemýšleli,“ řekl Lawsonovi superintendant. „Rozhodli jsme se, že Leicester vybavíme rozebíracími přepážkami, abychom předešli možnému pohybu zátěže.“

Za slavných časů plachetních lodí byly tyto přepážky samozřejmě součástí výstroje obilných clipperů, které pluly mezi Evropou a Austrálií. Sestavené dohromady tvořily pevnou hradbu v podélném řezu celé lodě. Původně měly bránit volné mase obilí v pohybu z jedné strany na druhou, když se clipper, plující pod plnými plachtami, v silném větru naklonil na bok. Ale od té doby, kdy pára nahradila plachty, se přepážek užívalo jen málokdy a na zkušenosti, podle kterých se určovala jejich síla, se už dávno zapomnělo. Avšak námořnímu superintendantu i Lawsonovi se zdálo, že přepážky, třeba jen nouzové, opravdu sníží nebezpečí, že by se zátěž hnula.

Jakmile z Leicesteru vyložili náklad, přišli na loď truhláři a loďaři a dali se do práce. V podélném řezu nákladových prostorů vztyčili řadu ocelových nosníků tvaru I, jejichž horní konce přivařili k spodní části hlavní paluby a dolní k podlaze první paluby. Mezi tyto podpěry pak vodorovně zasunuli na tři palce silné smrkové fošny. Teprve když s tím byli hotovi, začala se nakládat zátěž. Zvolili

temžské bahno, protože se pevně sesedalo a nebylo pravděpodobné, že by se hnulo, kdyby se loď nachýlila na bok.

Záříjové slunce pronikalo kajutovým okénkem. Hamish Lawson usedl do křesla u stolu. Pak sáhl po aktovce a vzal z ní svazek lodních listin. Když byl připraven, zazvonil na stewarda a řekl mu, aby zavolal prvního důstojníka.

První důstojník James Bailey rychle uposlechl kapitánova rozkazu. Když vstoupil, uviděl, že „starý“ je plně zaměstnán listinami.

„Tak co? Jak jste daleko?“ zeptal se Lawson, aniž se na Baileyho podíval.

„Skoro hotovo, pane kapitáne. Ještě padesát tun do třetího prostoru a je to. Celkem to bude čtrnáct set devadesát tun dobré zátěže. Je právě tak mokrá, aby se pevně usadila. Vršky jsme pěkně zarovnali. Ještě máme dodělat trojku a tam skončíme do tmy.“

„Dal jste dobrý pozor na podpěry a přepážky?“ zeptal se kapitán.

„Ano. Myslím, že to udělali dobře. Prkna jsou o hodně výš než zátěž. Ta se ani nehne.“

Kapitán se obrátil k prvnímu důstojníku a jeho rysy pomalu změkly v úsměvu.

„Dobře, pane Bailey. Smíte opustit loď. Vyplujeme čtvrtého září ve dvanáct hodin.“

3

Vesnička Nebek leží ve vnitrozemí západního pobřeží Afriky, pět set mil od Cap Verde. Je to nevzhledná osada s půl stovkou obyvatel uprostřed okrsku saharské pouště zvaného Ulad Embarek. Cizinci se tam objeví málokdy, ale 1. září 1948 se v osadě octli dva opálení Francouzi, členové vládní zeměměřičské skupiny; porouchal se jim motor terénního vozu.

Měli s sebou přenosnou vysílačku, aby mohli udržovat spojení s hlavním táborem, a hned zavolali o pomoc. Pak nemohli dělat nic než se uchýlit do budovy, která měla sloužit jako vládní noclehárna a kde bylo horko jako v peci, a modlit se, aby co nejdříve nastala noc a vysvobodila je ze slunečního úpalu.

Jenže noc nepomohla. Zapadající slunce divoce plálo a krátce nato začaly lehké mraky halit vycházející hvězdy. Na nerovných pláních se zvedal vítr. Nejdřív jen zpolehoučka, ale pak s nabývající silou dul Nebekem a sálal žářem.

Jeden z Francouzů byl meteorolog a i na tomto strašném místě poslušně vybalil a rozestavěl své přístroje. Hodinu po soumraku šel zapsat údaje. Teploměr ukazoval 104° Fahrenheita. Vlhkost vzduchu v této vyprahlé končině kupodivu stoupala. Ale tlakoměr, který se už po mnoho dní ani nehnul, klesl.

Meteorolog si poznamenal měření, srovnal je s ranním záznamem a tiše si hvízdal. Příznaky byly zřejmé.

Ohromná oblast vysokého tlaku, kterou vytvořil válcovitý sloupec vzduchu v průměru pěti set i více mil, visela během minulého týdne nad jihozápadní pouští a tížila rozpálenou zem. Vzduch, zahříváný po celý týden pouštním sluncem, se zahřál uvnitř tohoto neviditelného válce natolik, že začal stoupat. Jak stoupal, tlak u země klesal. Byl už nižší než tlak okolního vzdušného prostoru, a tak se teplé proudy daly do pohybu směrem k základu stoupajícího vzdušného válce.

Meteorolog se vrátil do noclehárny a oznámil, co zjistil, svému společníkovi.

„Z tlakové výše se stala níže,“ řekl. „Ještě tak asi dvanáct hodin a budem tu dřepět v té nejproklatější písečné bouři, jakous kdy zažil!“

Ale měli štěstí. Za svítání přirachotil pouštní cestou pomocný vůz. Jeho reflektory vydávaly jen matné světlo, protože vzduch byl už plný prachu. Dřív než bouře udeřila, byli oba Francouzi mimo její dosah.

Po celý příští den proudilo dál do základů neviditelného sloupu a odtamtud vzhůru nezměřitelné množství přehřátého vzduchu. Byl to nekonečný proud, který se rozplýval na všechny strany a pomalu chladl, jakmile se dostal do velké výše,

zatímco dole, u základu sloupu, postupné snižování tlaku vyvolávalo další prudký příliv vzduchu.

Pohyb vzduchu je vítr. Ničivý víchř, který vál Nebekem, dosáhl v poledne 2. září rychlosti až padesáti mil za hodinu. Nesl s sebou písek a žlutý prach a přinutil lidi i zvířata vyhledat si úkryt.

Nikdo se nad tím nepozastavoval. Obyvatelé Ulad Embereku počítali s písečnými bouřemi touto dobou každoročně a nevzrušovaly je o nic víc než pravidelnost svítání.

Netušili, že tato bouřlivá atmosférická porucha, která již zasahovala prostor o průměru sedm set mil, je zrodem cyklonu.

3. září začala ohromná oblast dostředivých větrů pomalu přejímat vliv otáčivého pohybu Země a roztáčet se: zrodil se cyklon a byl připraven opustit poušť.

Meteorologická stanice v Dakaru na Kapverdském mysu zaznamenala 3. září ráno, že se nad pobřežím západní Afriky vytváří velká, zdánlivě nehybná tlaková níže, doprovázená silnými nárazy větru. Ve 12.00 hodin greenwichského času vysílala dakarská meteorologická stanice své pravidelné denní hlášení do Paříže. Paříž předala souhrnnou zprávu všech francouzských povětrnostních stanic v 18.00 hodin ostatním zemím, které počasí nad severní oblastí Atlantského oceánu zajímá. O půlnoci ukazovaly povětrnostní mapy dvaceti zemí tří světadílů vývoj nové tlakové níže nad Cap Verde.

Meteorologové v Londýně, Washingtonu a mnoha jiných městech probděli tu noc nad mapami a někteří z nich si o nové tlakové níži udělali zvláštní poznámky. Ještě nebyla nebezpečná. Nemusela se vůbec stát nebezpečnou. Její strašlivá síla se ještě mohla rozptýlit a proměnit v menší místní bouřku. Avšak bude-li mít vhodné podmínky, začne se vtahovat do sebe, nabude daleko větší hustoty a intenzity. Dojde-li k tomu, vydá se na cestu Atlantským oceánem jako pořádný hurikán.

Ráno 4. září v 01.00 hodin hlásila meteorologická stanice na Kapverdských ostrovech 350 mil západně od Dakaru vítr síly bouře provázený prudkým poklesem tlaku.

Ve 12.00 barometrický tlak trochu stoupl a vítr slábl.

Kostky byly vrženy. Hurikán se zrodil. A vydal se na svou pouť – pouť dlouhou čtyři tisíce mil, která se stočí na severozápad, k Atlantiku.

ČÁST DRUHÁ

1

Čtvrtého září ve 12.00 hodin greenwichského času zvedl Leicester kotvy a vydal se na plavbu z Tilbury do New Yorku. Jeho trať byla asi 2700 mil dlouhá a stáčela se západním oceánem na jihozápad.

Odplouval za krásného počasí. Po vyplutí z ústí Temže se v Lamanšském průlivu připojil k proudu lodí, směřujících na západ. Slunce jasně svítilo na zářící obloze. Dým z ohňů, které hučely pod kotly, stoupal přímo vzhůru z komína lodi a zůstával nehybně viset ve vzduchu, zatímco loď plula dál.

Lawson stál na můstku s Jamesem Bayleym. Loďmistr s několika námořníky dokončoval práci na palubě, aby loď byla v pořádku, až budou na širém moři. Zakrývali nákladové jícny plachtami a obepínali je kolem dokola železnými pásy, které zajišťovali klíny.

Bylo takové horko, že si Bayley sundal čepici a otřel čelo. Ale uprostřed pohybu se ovládl, zastrčil kapesník do kapsy a znovu si narazil čepici na hlavu. Člověk snadno zapomínal, že „starý“ sloužil u válečného námořnictva. Bayley se otočil a zachytil kapitánův pohled. Usmíval se. Bledý obličej prvního důstojníka trochu zčervenal.

„Měl jste se dobře na břehu?“ zeptal se kapitán, jako by otázka patřila gyroskopickému kompasu. Bayley si odkašlal a změnil námět hovoru.

„V takovémhle počasí bychom měli mít rekordní plavbu, pane. Myslíte, že vydrží?“

„Možná a možná taky ne. Zdá se, že předpověď je dobrá, ale jedině bůh ví, co se na tomhle oceánu může všechno Stát. Bude dobře, když budeme vděční za tu trochu klidu, co máme.“

Během prvních zářijových dní roku 1948 byl severní Atlantik tak klidný, jak jen tato nesmírná aréna plná vzájemně si odporujících sil může být.

Skoro celý tento oceánský svět ovládá azorská výše, ohromná plocha vysokého barometrického tlaku, která se soustřeďuje nad vzdálenými ostrovy azorského souostroví a rozprostírá svůj vliv nad celou střední oblastí severního Atlantiku. Azorská výše s sebou také přinesla stálé počasí. V této části světa, kterou většina z nás nyní zná jako severní Atlantik, ale kterou po tisíciletí nazývali plavci západní oceán, bylo něžné léto.

Nějakému Olympanu nebo novodobému Pukovi kroužícímu kolem Země v uzavřené kovové kabině, by tato mohutná oceánská plocha připadala nehybná a klidná. Avšak Západní oceán ani větry, které nad ním vanou, ve skutečnosti nikdy neodpočívají.

Z jižních okrajů azorské výše vály teplé a stálé severovýchodní pasáty přes moře, které se kdysi dávno bělelo plachtami lodí plujících z evropských přístavů do Jižní Ameriky k mysu Hornovu. Jen v pásmu klidu, které tvoří hranici mezi severovýchodními pasáty a jejich bratřími na jižní polokouli, byl oceán nehybný. Avšak i zde se objevovala výstražná znamení budoucí vřavy. Masa houstnoucích a vířících mraků začala zvolna opouštět Kapverdské ostrovy. Oznamovala přítomnost blížící se atmosférické poruchy.

Na severozápadě, podél amerického a kanadského pobřeží zrodila skoro nehybná kontinentální výše bouřlivé západní větry. Na severu, na hranici polárního kruhu, vznikly v souboji mezi studeným polárním vzduchem a teplými jižními větry pozdní letní bouře.

Větry tedy duly bez ustání. Ani moře nebylo klidné. Obyvatelé pevniny se někdy domnívají, že vítr uvádí do pohybu pouze jeho hladinu. Ve skutečnosti je v neustálém pohybu celý oceán. Protékají jím a jsou jeho součástí některé z největších řek světa. Jedna z nich, Golfský proud, teče rychleji než řeka sv. Vavřince a místy je až pět set mil široká. Valí se řečištěm vodních břehů z Karibského moře až k Novému Skotsku, kde se dělí na dva proudy, z nichž jeden směřuje podél východního pobřeží Grónska do Arktidy a druhý přes oceán do Afriky.

Napohled klidný oceán nikdy neodpočívá. Jeho klid je jen zdánlivý. Náhlé změny tlakové výše nebo zrození cyklonu mohou během několika hodin vyvolat zuřivý boj mezi větrem a vodou, boj, který někdy zasáhne až tisíce čtverečních mil oceánu. Neexistuje tu

skutečný klid. Bayleyho předpověď o rychlé a klidné plavbě byla vlastně jen zbožným přáním.

Nicméně pěkné počasí vydrželo pět dní a plavba Leicesteru probíhala dobře. Proplul Lamanšským průlivem rychlostí jedenácti uzlů a 5. srpna kolem poledne minul maják Lizard. Tři hodiny nato opustil evropské vody a vydal se po Velkém kruhu, plavební trase, kterou atlantští mořeplavci nazývají trasou C a která míří k Ambroskému majáku a do newyorského přístavu.

Když se loď obrátila po větru, růžice ukazatele gyroskopického kompasu se pomalu otočila a ustálila na 263 stupních. Scillské ostrovy se vzdálily za zádi a před Leicesteru začala stoupat a klesat na dlouhých vlnách širého oceánu.

6. září provedl Lawson prohlídku všech mezipalubních nákladových prostorů, ověřil si uložení zátěže, zkontroloval viditelné části rozebíracích přepážek i výztuže, do kterých byly zapuštěny. Zjistil, že zátěž se pevně usadila – tak pevně, že na ní nezůstaly stopy jeho bot. Také si všiml, že traverzy, které podpíraly hlavní palubu, potřebují nutně natřít – a krátce potom, co odtamtud vyšel, posílal ustaraný loďmistr do mezipalubí několik stejně ustaraných námořníků s plechovkami barev a štětci.

Lawson považoval za štěstí, že Leicester byl vlastně meteorologickou lodí, která hlásila zprávy o počasí. Její majitelé totiž nabídli její služby Mezinárodní meteorologické organizaci. Vezla s sebou ohromné množství přístrojů a její radiotelegrafista vysílal dvakrát denně zprávy nejbližší pobřežní rádiové stanici, za kteroužto službu získal přehled i místní předpověď počasí na několik hodin dopředu.

Kolem poledne 9. srpna minul Leicester třicátý stupeň délky, v polovině cesty mezi Newfoundlandem a Irskem. Přitom zaznamenal, že denně urazil 240 až 260 námořních mil. Loď se chovala vzorně, nesla zátěž dobře a dala se ovládat jako dáma. Lawson z ní měl radost, ale ne tolik, aby se tím nechal ukolébat. Ještě téhož rána, jakoby v odpověď na zprávu o blížícím se špatném počasí, dal rozkaz k novému rozdělení vodní zátěže v nádržích dvojitého dna, aby zjistil, je-li možné vylepšit rovnováhu lodě.

K večeru 9. srpna klesla oblaka a zvedly se vlny. O půlnoci udeřil od západu vítr 6. stupně, dobrá, silná bríza. Noční hodiny plynuly a vítr i moře se rozbouřily ještě víc.

Lawson probděl celou noc. Strávil na můstku osmnáct hodin. Celou svou duší se snažil sžít se se svou lodí, odhadnout její reakce v bouři. Rozkazy kormidelníkovi nebo důstojníkovi na hlídce dával nezvykle ostře. A byl strohý ke každému, kdo mluvil zbytečně či kdo nějakým způsobem odváděl jeho pozornost. Leicester se kýval z boku na bok, víc než se Lawsonovi zamlouvalo. Ale pokaždé se rychle vyrovnal. Loď plula přídíví proti větru. Nesla se dobře a šedivé vlny odhazovala dosti lehce stranou. Hbitě se pohybovala. Vždyť i s 1500 tunami zátěže to byla vlastně lehká loď. Lawson ji nijak nenamáhal. Daleko dříve, než bouře vyvrcholila, požádal strojovnu o menší rychlost. Leicester se držel kursu při šesti uzlech a nezdálo se, že by se chystal vyvést nějakou neplechu.

Loďmistr, který šel podle rozkazu třikrát za sebou prověřovat zátěž, hlásil, že se nepohnula ani při největším kymácení.

Brzy odpoledne 10. září prokouklo bledé slunce letícími nízkými mraky a jeho mdlé světlo zazářilo nad pustou šedivou vodní plání. Lawson si protřel dlaní unavené oči, obrátil se k třetímu důstojníkovi, který držel hlídku, a řekl:

„Jdu do své kabiny. Kdyby se stalo cokoliv neočekávaného, okamžitě mě zavolejte.“

Bouře slábla. Napětí velitele Leicesteru aspoň na chvíli polevilo.

Lawson ulehl úplně oblečen a rychle upadl do těžkého spánku.

2

Oblast intenzivní atmosférické poruchy, která se 4. září objevila nad Kapverdskými ostrovy, neprodělala během pěti dalších dnů žádnou změnu, jak bylo možno zjistit z hlášení zakreslených v meteorologických mapách. Znamenalo to pouze, že o ní nepřišly žádné nové zprávy. Když opustila ostrovy směrem na západ, první meteorologická stanice, která o ní mohla podat hlášení, byla na Bermudách, pakliže by se cestou nasetkala s nějakou lodí. A tak zde

bylo dost prostoru i času, aby buď porucha vyrostla, nebo se jednoduše rozplynula a zmizela. Nikdo by nebyl o nic chytřejší.

Rodící se cyklon, který minul Kapverdské ostrovy, se nerozplynul. Pět dní se nesmírná masa vzduchu, nepozorována člověkem, pomalu otáčela proti směru hodinových ručiček kolem jádra klesajícího tlaku a den ode dne získávala na síle. Zároveň se zrychlujícím se pohybem vpřed zvětšovala se prudkost kroužících větrů a celý tento gigantický systém se začal vtahovat sám do sebe. Soustředoval svou skoro neomezenou skrytou energii do prstencovité fúrie, jejíž průměr nebyl větší než sto mil, ale která stále větší měrou dokazovala, že se přiléhavě nazývá cyklon neboli Hadí spirála.

To, že poruchu pět dní nikdo nehlásil, neznamenal, že upadla v zapomenutí nebo že zůstala nepovšimnuta. Meteorologický úřad Spojených států severoamerických, který se stal na základě dlouhých a tragických zkušeností jedním ze světových odborných středisek na hurikány, se ze všech sil snažil zjistit její osud. Když uplynulo pět dní bez hlášení, rozhodl se meteorologický úřad dále nečekat. Osmého září v 08.00 hodin vzlétl z Guantanama zvlášť vybavený dálkový bombardér amerického letectva a zamířil na východ nad moře.

V roce 1948 bylo vzdušné pátrání po hurikánech něco nového, fascinujícího a velmi nebezpečného. Nevědělo se nic jistého o složení a vnitřní stavbě cyklonových bouří, kterým se v oblasti Atlantiku říká hurikány. Vědělo se, že vzdušné proudy uvnitř cyklonu, blízko „oka“ dosahují přechodné rychlosti až 250 mil za hodinu. Vědělo se, že účinnost Hadí spirály zasahuje oblast v průměru padesáti až čtyři sta padesáti mil. Vědělo se, že hurikány potřebují průměrně pět až sedm dní, aby dosáhly plné síly, a že se pohybují rychlostí 10 až 30 mil za hodinu obvykle po parabolické dráze podél brázd nebo všeobecné oblasti nízkého tlaku, která spojuje dvě sousedící tlakové výše. Vědělo se, že většina hurikánů v severním Atlantiku vzniká nad Saharou a kapverdskou oblastí nebo v západní části Karibského moře. To a nic víc věděla i posádka průzkumného letadla, která dostala za úkol zjistit polohu zmizelé kapverdské bouře a zhodnotit ji.



Letadlo stoupalo příjemně průzračnou oblohou do výše 15000 stop. Piloti neviděli nic než jasně modrou vodu pod sebou a stejné jasně modré nebe nad hlavou. Operatér radaru, na jehož obličej se odrazila mrtvolně zelená zář z obrazovky, pozorně sledoval pohyb pátrajícího paprsku. Ale neviděl žádné odrazy, žádné svítící body, které by narušovaly plochu fluor esku jící trubice.

Také meteorolog pozoroval své přístroje a chvílemi se zadíval na vzdálený obzor. Let byl klidný, jako obyčejně – a také nudný. Byly tu jen čtyři monotónně vrčící motory a uspávající lesk oceánu, který byl příliš hluboko, aby působil na smysly posádky.

Uplynulo pět hodin, než operatér zachytil nepatrné body na obrazovce.

„Něco tu mám,“ hlásil do spojovacího telefonu. „Vypadá to na velkou dešťovou oblast, kurs 103, vzdálenost dvacet mil.“

„Je to opravdu ‚něco‘,“ odpověděl mu pilot. „Podívej se dopředu.“

Pod ohromným závěsem cirusových mraků, které sahaly tak vysoko, až se zdály být mimo zemskou hranici, se obloha zamlžovala. Slunce zbledlo a vydávalo tak chorobné světlo, že bylo sotva vidět. Přímo před letadlem se jakoby z moře zvedal ohromný pruh fialového šera. Cáry altostrátu se přivalily nad i pod letadlo a nárazy deště bubnovaly do oken pilotní kabiny.

Letadlo letělo rychle vpřed a úměrně s jeho pohybem se hladina oceánu stávala nejasnou a za několik málo minut ztmavla natolik, že nebyla vůbec vidět. Letadlo sebou házelo a chvělo se, jako by chtělo dát najevo, že nemá chuť setkat se s fialovou zdí, která se nyní tyčila přes východní obzor do výšky asi 20000 stop.

V šesti párech sluchátek znovu zazněl pilotův hlas.

„Tohle je ono. Proletíme tím v osmi tisících. Vypadá to ošklivě, držte se mládenci, jedeme dolů.“

Deset minut nato se letadlo vrhlo do Hadí spirály. A během dalších dvaceti minut se muži v letadle drželi všeho, co jim přišlo pod ruku – a jen doufali. Oba piloti společně zápasili s řízením a jen taktak dokázali ovládat letadlo. Vítr, neviditelný protivník, znovu a znovu narušoval jeho rovnováhu, srážel je dolů z temné oblohy, anebo je surově vyhazoval vzhůru do černého prostoru. Motory bylo

sotva slyšet, jejich hřmot zanikl v řevu větru. Blesky bez ustání plápolaly trhlinami v znetvořených oblacích.

Pilotům zvlhly dlaně potem, který jim taky stékal podél páteře po zádech. Letadlo se hnalo dál vpřed a jeho křídla se kmitala jako čepele šavlí.

Pak najednou zasvítilo slunce. Vítr ustal. A stroj letěl stejně klidně jako během dlouhých nudných hodin, než se setkal s bouří.

Pod sebou viděli muži lesknoucí se moře. Ale když se rozhlédli, byli dosud obklopeni neproniknutelnými mraky. Dostali se do středu prstence.

Pilotovo napětí povolilo, stočil letadlo a půl hodiny s ním létal v tichém srdci bouře, zatímco meteorolog provedl svá měření a navigátor podle slunce zjistil polohu. Pro operátéra radaru to byla první výprava za hurikánem. Teď pozoroval v úžasu obrazovku radaru, na které vytvořila jednodílná řada bodů dokonalou kružnici kolem letadla.

Později říkal: „Člověk měl pocit, že je uvnitř skleněného sudu – přesně uprostřed – a ten sud že zapustili do nejčernějšího pekelného víru.“

Letadlo ještě stále klesalo, až letělo necelých tisíc stop nad hladinou. Není mnoho lidí, kterým osud dopřál vidět oceán v takové chvíli. Nebyl modrý, ale bílý. Posádka užasle zírala na rozbouřené moře. Viděli vzpínající se obrovské vlny, které vybuchovaly jako ohromné gejzíry pěny. Vítr nejdříve uvedl moře do stavu šílenství, a nyní je opustil; a teď sebou zuřivě zmítalo, jako by chtělo zničit samo sebe.

Letadlo začalo znovu stoupat, stále v klidném středu bouře, a radiotelegrafista vysílal zprávu meteorologa:

Přibližný průměr středu hurikánu 15 mil. Tlak ve výšce 1400 stop 950.04 milibarů. Poloha v 13.45 hodin 1750 sever 4700 západ. Přibližný kurs 280 stupňů. Rychlost 12 uzlů, maximální rychlost větrů, v předním kvadrantu 130 mil plus.

Stroj stoupal v jasné sluneční záři a ve výšce 16 000 stop vyletěl z hurikánu. Stoupal však ještě výš. Teprve z výšky 25000 stop měli muži, nyní vyzbrojeni kyslíkovými maskami, možnost spatřit hurikán pod sebou. Mohli vidět kolmý tunel, který před chvílí opustili, obklopený obrovským vírem mraků potřhaných vichřicí a vsazený v pevné, zhmotnělé temné mase, která na všech stranách sahala až k obzoru.

Druhý pilot měl jednoduché srovnání. „Víte,“ řekl do spojovacího telefonu, „vypadá to jako taková veliká deska z hracího automatu. Představte si to! Deska sto mil v průměru a tři míle silná, která hraje kousek, o který nikdo nestojí.“

Pilot mlčel. Pozoroval pravé křídlo. Ze svého místa napočítal nejméně padesát ztracených nýtů a deformace v plechu, který pokrýval křídlo. Znamenalo to, že další nýty chybí v místech, kam nemohl dohlédnout. Opravdu velmi opatrně obrátil letadlo a zamířil s ním na základnu.

Hlášení, které průzkumný letoun vyslal v letu, přijali v Miami a okamžitě poslali dálnopisem do ústředních úřadoven meteorologického úřadu Spojených států ve Washingtonu. Před dálnopisem stála skupinka mužů a sledovala zprávu, kterou stroj vyklepával. Když stroj utichl, jeden z nich, odborník na hurikány, utrl potišťený papír a vzal si jej k veliké plastické nástěnné mapě severního Atlantiku. Nijak nepospíchal, ale zato jistými tahy modré voskové tužky přenášel údaje zprávy na mapu.

V místě, kde letadlo objevilo střed cyklonu, nakreslil kroužek, který ohraničoval plochu asi 20 mil v průměru a do jeho středu silně vepsal písmeno L. Kolem kroužku pak nakreslil dalších šest soustředných kruhů, z nichž každý představoval isobaru stoupajícího atmosférického tlaku: poslední kruh měl v průměru skoro 300 mil.

Nakonec u písmene L poznamenal: VI/1400/8. Tak zanesl na mapu pořadí, polohu i datum hurikánu, který byl sedmým tohoto ročního období a zjištěn 8. září ve 14.00 hodin.

Atmosférická porucha, která před devíti dny vznikla nad vesničkou Nebekem, se stala skutečností a tak mocnou a rozsáhlou hrozbou, že v příštích dnech upoutala pozornost několika set

meteorologů od Venezuely až po střední Kanadu. Mnoho mužů postavilo své znalosti i technické schopnosti proti Hadí spirále, aby se společně pokusili předpovědět její dráhu, a včasným varováním obyvatel pevniny i námořníků zneškodnili její hrozbu.

Jenže znalosti a schopnosti nejsou k ničemu, nejsou-li po ruce žádné zprávy. Bylo proto nutné, aby hurikán byl neustále pod dozorem. Pokud se nacházel nad mořem, mohly tyto informace poskytnout jenom lodě nacházející se v jeho blízkosti nebo průzkumná letadla. Avšak v roce 1948 mohlo po takovém úspěšném letu, jaký se uskutečnil 8. září, následovat několik dnů, kdy nebylo možné k hurikánu proniknout. Nedostatek pořádných letadel, špatné letové podmínky nad letišti a potíže technického rázu mohly společně připravit meteorology o tuto nenahraditelnou službu – a tak se stalo.

Pokusy o start dvou průzkumných letadel 9. a 10. září skončily nezdarem. První ztratilo motor hned po startu a druhé mělo tak špatné letové podmínky, že vůbec neopustilo základnu.

Během dvou životně důležitých dní letěl hurikán neznámo kam a meteorologové počítali hodiny v očekávání věcí příštích.

Teprve 11. září porušila zpráva o Hurikánu č. VII zlověstné mlčení. Dálnopis ve washingtonské úřadovně odklepal depeši, kterou zachytilo Rádio San Juan v Portoriku. Vyslala ji loď „SS Paladin“ asi 800 mil na jihovýchod od Bermud.

- 11. září – 09.00 – Poloha 2320 sever 5430 západ.

V noci zastavil loď. Moře bouřlivé. Východní a jihovýchodní vichry stupeň 10 způsobily škody.

Pokračuji pomalou rychlostí. Počasí lepší.

Vítr jihozápad stupeň 8.

Velitel – Paladin.

Starší meteorolog vzal zprávu a přenesl její údaje na nástěnnou mapu. Když skončil, odstoupil od ní a pozoroval výsledek.

Původně směřoval hurikán od mysu Verde skoro západním směrem až k poloze, kterou 8. září hlásilo letadlo, ale teď se se vši určitostí stáčet na severozápad.

Meteorolog v duchu protáhl křivku až k pevnině.

„Zvyšuje rychlost a obrací se na sever,“ uvažoval nahlas. „Udrží-li tento kurs, mohl by zasáhnout mys Hatteras a pokračovat dál do vnitrozemí. Ale protože je nad východním přímořím stálá oblast vyššího tlaku, nejspíš se otočí na sever a mine úplně pevninu.“

Vrátil se ke svému stolu a řekl svému zástupci:

„Máme moc málo zpráv. Ale bude dobře, když vyhlásíme předběžnou výstrahu.“

3

Jedenáctého září byl pěkný den. Těsně před snídaní vyšel velitel Leicesteru Lawson na můstek a pozoroval, že se loď lehce pohupuje na vlnách, které tu zbyly po bouři z minulého dne. Přelétl zrakem lodní deník a dověděl se, že loď celou noc plula rychlostí devíti uzlů a křížek zakreslený na námořní mapě ukazoval, že loď je pouhých sto mil východjihovýchodně od mysu Flemish a blíží se k hranici Newfoundlandských prahů.

Kývl na dobré jitro třetímu důstojníkovi, který držel hlídku a přešel na pravou stranu můstku. Čichl k vzduchu a nechal se ovanout slábnoucí brízou, která dosud vála od západu. Pak ho něco napadlo a vrátil se do kormidelný.

„Jestli se vítr stočí na sever,“ řekl třetímu důstojníkovi, „bude mlha. Dejte na to pozor a špatnou viditelnost mi hned hlase. V téhle roční době je na mělčinách velký provoz a někteří rybáři si moc nelámou hlavu s mlhovými signály.“

A opravdu na Newfoundlandských prazích, podmorských pastvinách ryb, které se prostírají u newfoundlandského pobřeží, bylo rušno. Radiotelegrafista se toho rána marně snažil navázat spojení s mysem Race. Éter zaplavil elektronický babel ze dvou set portugalských, islandských, kanadských a amerických rybářských lodí. Přesto však se mu poštěstilo zachytit časně ranní meteorologické hlášení. Očekávalo se další vyjasnění, západní a severozápadní větry a počasí se mělo ustálit.

Leicester plul dál přes jižní cíp mělčin. Asi kolem 14.00 hodin se na západním obzoru objevila šedobílá pára a o hodinu později

všechno kolem zmizelo v husté „mělčinové“ mlze. Siréna Leicesteru smutně a tlumeně houkala z tohoto div ne hmatatelného rubáše. Na všech částech paluby se srážela vlhkost, kapala a houstla, až stékala po stěnách nástaveb a do odpadových rour.

Zdálo se, že Leicester je úplně odtržen od okolního světa. Zejména to tak připadalo radiotelegrafistovi, protože měl na přijímači poruchu, kterou nebyl s to objevit. Už ani neslyšel hlasy upovídaných rybářů. Třikrát po sobě pečlivě překontroloval přístroj, vždy však bezvýsledně, a na jeho mladém obličejí se objevily dětinské rozpaky, jak přemýšlel nad elektronickou záhadou. Vyšel na orosenou palubu a prověřil si přívody antény, pak znovu usedl ke stolu a znovu se pokoušel vysílat. Z mysu Race neodpovídali, třebaže byl od něho méně než 300 mil na severovýchod. Vyťukal volací značku uhelné lodě plující na východ, se kterou sotva před půlhodinou mluvil. Čekal dlouho, než se jeho kolega ozval. Chvilku si povídali, a pak radiotelegrafista Leicesteru rozpačitě vysvětlil, co má za potíže. Pozorně vyslechl odpověď.

To nic není. Hustá mlha často snižuje šíření vln až o polovinu. Pravděpodobně kvůli vlhkosti. Můžeš taky kvůli ní mít zkratky na izolátorech antény. Správí se samo, až spadne mlha. Dej si dvacet, ať se ti zdá o tvých holkách. Opakuj holkách ...



Telegrafista se zašklebil a vyťukal patřičnou odpověď. A protože nebylo co dělat, ukončil službu a vlezl si s časopisem na lůžko.

Den se chýlil ke konci a svět se stahoval kolem Leicesteru, až úplně osaměl pod příkrovem mlhy.

Celou noc loď plula vpřed po hladkém a zachmuřeném moři. Její stroje klidně pulsovaly jako odpočívající srdce a ve strojovně první strojní důstojník George Rhodes šťastně uvažoval o své sbírce známek a o nových přírůstcích, které získá během pochůzky po newyorských filatelistických obchodech.

Ráno Lawson odečetl kurs lodě na mapě a odpichovátkem změřil vzdálenost zbývající k cíli. Podle jeho propočtu by měl Leicester 13. září v 16.00 hodin překročit 50. poledník délky u tak dorazit na konec trasy C. Pak zamíří přímo do newyorského přístavu.

4

13. září v 09.30 hodin seděl vedoucí specialista na hurikány u svého washingtonského stolu a zamyšleně se díval na listiny před sebou.

„Jak můžeme předvídat směr téhle zatracené bouře, když nám o ní nikdo nepodává hlášení?“ ptal se naříkavým hlasem. „Včerejší průzkumné letadlo zase vysadilo a loď, které podaly hlášení, jsou na hony daleko od středu hurikánu. Budeme muset hádat.“

„Tak tedy do toho,“ odpověděl mile jeho zástupce. „A vy jste tady hlavní hadač. Kampak byste řekl, že naše větrná děva dneska míří?“

„To bych si přál vědět! Určitě mine Bermudy tak blízko, že zažene turisty do protiletdeckých krytů. Bermudská meteorologická stanice má pohotovost. Kolem deseti v noci bude vědět, co a jak... Copak nám tyhle meteorologické lodě nemůžou podat aspoň nějakou zprávu?“

„Lituji,“ odpověděl mladší muž. „Ani jedna není dost blízko. Dvě lodě společnosti United Fruit jsou příliš daleko na jihu. A pak tam je jeden Angličan, Leicester, který sem pluje po trase C, ale ten už

nepodal čtyřicet osm hodin žádné hlášení, a stejně je moc severně, aby věděl, co se děje.“

Vedoucí specialista vzdychl, vstal ze židle a přešel k nástěnné mapě. Zkusmo prodloužil dráhu hurikánu z místa, odkud byl hlášen naposled. Přitom na kousku papíru porovnával jakési kabalistické znaky, které udávaly jeho rychlost a směr, proložené údaji o okolních atmosférických podmínkách.

Rozhodoval se dlouho. Pak konečně nakreslil kroužek a do něho známé písmeno L.

„Tady by měl být o půlnoci,“ řekl nepřiliš přesvědčivě.

Kroužek s písmenem L a číslem VII byl severozápadně od Bermud a předpokládaná dráha hurikánu se od tohoto místa pomalu stáčela k severním oblastem západního Atlantiku.

V téže chvíli, kdy vedoucí specialista na hurikány bědoval nad nedostatkem zpráv, civěl radista oněmělého Leicesteru na hromadu cívek, odporů a lamp, které pokrývaly jeho stůl. Kroutil nad tím nechápavě hlavou a pak se už potřetí dal do pracného sestavování rozebraného přístroje. Za lodním okénkem zářilo nad modrým mořem slunce a hejno racků plachtilo ve vzdušných proudech. Cekali, až kuchař vyhodí zbytky od snídaně.

Mlha spadla, ale tvrdohlavost vysílačky se tím nevyléčila. Leicester byl stále ještě odříznut od světa. Kapitán Lawson už pomalu ztrácel trpělivost. Chtěl uvědomit zástupce společnosti v New Yorku, že podle všech předpokladů připluje 17. září odpoledne. Zástupci vždycky potřebují čas, aby se mohli na příjezd připravit a bývají víc než nepříjemní, když se loď objeví znenadání a zkomplikuje jim život.

„Co se dá dělat,“ uvažoval nešťastný radiotelegrafista, „tak je tedy překvapíme.“ Nebylo to jeho vinou, že je přístroj jako očarovaný. Snad to bylo tou smůlou, která se lepila na paty všem lodím řady „Sam“. Uchopil pájku, která propalovala díru do výtisku Sherlocka Holmese, a bez valného nadšení pokračoval v práci.

Leicester však zachoval i nadále klid. Hodiny mýjely a jeho velký lodní šroub se otáčel v pravidelném rytmu. A pod kýlem ubíhaly námořní míle.

Zatímco Leicester plul těžkopádně k New Yorku, Josefína kanadské Nadační společnosti ležela v halifaxském doku. Jedenáctého září byla konečně připravena k návratu do služby – čistá, čerstvě natřená a s veškerým zařízením v prvotřídním pořádku. Ráno 12. září vyplula do North Sydney, aby vystřídala Lillianu. Ta měla zaujmout místo Josefíny v suchém doku, podrobit se každoroční prohlídce a dostat nové vybavení před návratem na své stálé stanoviště na Bermudách.

Cesta Josefíny na sever uběhla rychle. Brzy ráno minula boji u vjezdu do sydneyského přístavu a krátce nato vjela do svého kotviště u Kelleyho mola, blízko kotviště Lilliany.

Půl hodiny poté, co Josefínu upoutali, prošel Wally Myalls, její první důstojník, kulatý a rudolící Newfoundlandan, doky do kanceláře místního zástupce Nadační společnosti. Za okamžik nato mluvil telefonicky s velitelem záchranných prací Featherstonem v Halifaxu. Hlásil mu příjezd na záchrannou

základnu.

„Řekněte kapitánu Croweovi,“ nařizoval Featherstone, „že Lilliana musí být ve čtvrtek ráno v doku.“

Lilliana vypadala jako dvojče Josefíny, ale v menším vydání. Proti Josefíně byly její výtlak i síla poloviční, ale obě měly společné typické linie oceánských remorkérů. Měly stejný nátěr a obě spatřily světlo světa za války.

Lillianu vyrobily americké loděnice, a i když jí scházelo něco z odvážného konstrukčního pojetí Josefíny, pro svého velitele, kapitána Crowea, byla pořád tou nejkrásnější lodí v celém oceánu. Josefínu považoval za ubohou napodobeninu remorkérů. Proti gustu žádný dišputát.

Když Wally Myalls vstoupil na palubu Lilliany se zprávou od Featherstonea, uvítal ho její první důstojník, Jimmy Rose. Rose byl mladý Skot mohutné postavy, jehož tvrdé „r“ ještě neovlivnily typické nosovky Nového Skotska.

„U boha, Wally,“ rýpl Rose ustaraně, „tloustneš jako prase. Musíte mít pohodlný život na tom vašem zaoceánském parníku! Nech toho a pojeď jednou s námi na opravdický lodi!“

Wally odpovídal pomalu a tiše a přitom se mile usmíval.

„Jó, chlapče. Jenže to bych mohl zrovna tak jet v dory jako v tyhle starý rybářský kocábce. A vůbec, plout máte vy. Měl jsem na drátě Featherse. Ve čtvrtek ráno máte být v suchým*), aby mohli na tenhle starý sud natlouct záplaty.“

Oba muži, statní jako lodě, na kterých se plavili, vstoupili do malého salónku a za malou chvíli nasládl vzduch kolem kabin jemnou a prchavou vůní červeného rumu.

Krátce potom, co siréna v North Sydney ohlásila polední přestávku, objevil se v pootevřených dveřích radiotelegrafista Lilliany.

„Pojď dál, morseovko,“ volal Rose. „Pojď a namoč si nos!“

Telegrafistu nemuseli dvakrát pobízet. Jednou rukou se natáhl po láhvi a druhou napřáhl směrem k Roseovi. Držel v ní formulář používaný k záznamu zpráv. Rose po něm přelétl očima a pak předal Myallsovi.

„Se mi zdá, že Lillian končí právě včas,“ povídal. „Pro změnu budete mít trochu práce, vy povaleči!“

Myalls četl pomalu a jeho rty tiše vyslovovaly slova depeše.

Rádio Sydney

12.00 hodin AST – Všem lodím v západních oblastech.

Hurikánová výstraha: Velký atlantský hurikán.

Hlášení síly větrů: plus 100 – ETA Bermuda 24.00 AST.

Předpokládaný další kurs severoseverovýchod, 14 uzlů
– všechny lodě pozor.

*) rozuměj doku

ČÁST TŘETÍ

1

Okolo půlnoci 13. září byl Leicester asi 200 mil na jihovýchod od mysu Race. Druhý důstojník se postavil nad námořní mapu a prověřoval si svůj propočít. Odhadoval, že asi za deset minut provede loď poslední změnu kursu, než připluje na dohled ambroské majákové lodě. Byl čas zavolat

velitele.

Lawson přišel na můstek několik minut po tom, co dostal hlášení. Ze zvyku se nejdřív podíval na kompas a pak na počasí. Obloha byla pozoruhodně čistá a srpek měsíce svítil nad lehce zvlhčeným mořem.

„Jestlipak už radiotelegrafista spravil tu svou kouzelnou skříňku?“ ptal se druhého důstojníka. „Bylo by načase, aby nám opatřil nějaké zprávy o počasí.“

„Ještě ne, pane,“ odpověděl důstojník. „Volal mě asi před hodinou a říkal, že myslí, že už závadu našel, ale nebyl si úplně jistý. Během posledních dvou hodin trochu klesl barometr, ale ne moc.“

Lawson nic neřekl. Vešel do navigační kabiny a pečlivě přeměřil vzdálenost, kterou upluli. Srovnal svůj výpočet s výpočtem druhého důstojníka, sešpulil rty, chvíli zůstal nakloněn nad mapou a pak dal rozkaz.

„Velmi dobře, pane. Teď můžete změnit kurs.“

Druhý důstojník opakoval nový kurs muži u kormidla. Byl to malý Cockney, který jej s gustem hlásil ještě jednou, když otáčel kormidlem. „New York přímo před námi,“ uvažoval.

„A čeká na mne. Jestlipak Sally eště chodívá k Mastný lžíci. Kdyby pánbů dal a chodila tam eště.“

Příd' Leicesteru pomalu a hladce nabrala nový směr. Pohyb lodě v nezvykle klidných vodách byl tak lehký, že člověk, který předtím nikdy nebyl na moři, by si sotva uvědomil, jak je loď daleko od pevniny. Druhý důstojník udělal nemístnou poznámku.

„Často jsem slyšel, jak tomuhle říkají Velká louže, kapitáne,“ vypravil ze sebe opatrně, „ale uprostřed září ji vidím takhle poprvé.“

„Tak se dobře dívejte,“ odpověděl mu Lawson. „Počítejte, že v tomhle stavu ji až do léta neuvídíte.“

Jako by se řídil vlastní radou, vyšel na pravé křídlo můstku a dlouho se díval na moře. Potom řekl:

„Dobrou noc, pane. Jdu spát.“ A odešel dolů. Lawson měl lehký spánek jako většina velitelů lodí. V 07.00 hodin 14. září se náhle probudil. Okamžik zůstal nehnutě ležet a čekal, až bude jeho mozek schopný vnímat pocit nejistoty, který pronikal do jeho podvědomí. Leicester se silně kolébal – kolébal se dlouhotrvajícím, pomalým a těžkopádným pohybem.

Sluneční světlo proudilo okénkem na Lawsonovo lůžko. Během oblékání viděl okénkem jasné ráno. Avšak daleko víc ho zajímalo moře. O deset minut později byl na můstku a ne v zrovna dobré náladě.

„Kdy začaly ty vlny?“ zeptal se zhurta důstojníka, který měl hlídku. „Proč jste mě nezavolali?“

Důstojník byl mladý a nesmělý muž, který důstojnický patent získal teprve nedávno. Díval se překvapeně na svého neoholeného kapitána.

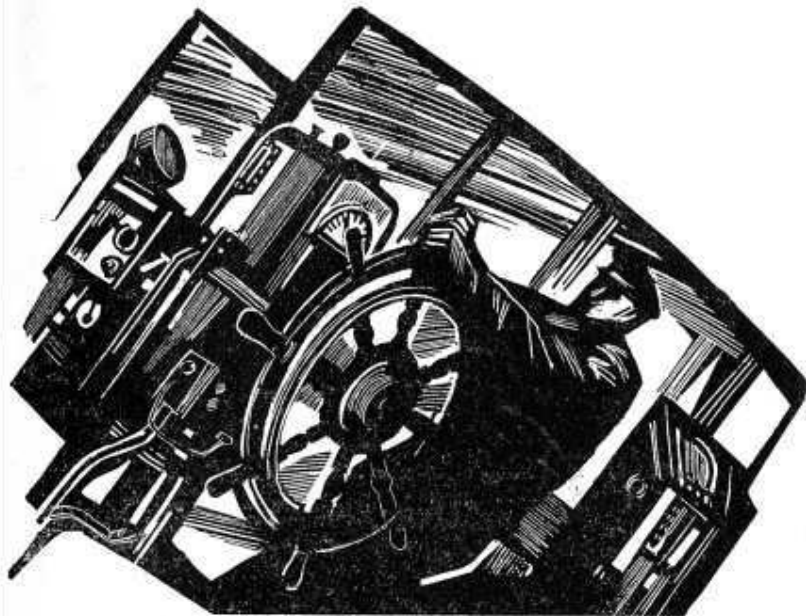
„Nevím přesně, kdy jsem je zpozoroval, pane,“ odpověděl. „Ale začaly narůstat tak asi před půlhodinou. Po větru nebylo ani stopy, a tak jsem myslel, že by nebylo dobře vás budít.“

Lawson si uvědomil, že mladík je nezkušený, a litoval, že se unáhlil.

„No dobře,“ poznamenal. „Jenže k tomu, abyste mě zavolal, nemusí být vítr, víte. Ty vlny jdou od jihu, a ať už je způsobilo cokoliv, musela to být přinejmenším pořádná bouře. Podívejte se na tohle.“ Přistoupil k barometru, který byl přišroubován k pažení, a lehce na něj zaklepal.

„Od půlnoci klesl o dvě desetiny. Buď máme před sebou tlakovou níž, nebo přicházejí odněkud od západu, a to by mohlo v téhle roční době něco znamenat. Na rádio a pobřežní stanice, pokud jde o předpověď počasí, se nesmíte moc spoléhat. Když jste na dalekomořské plavbě, musíte si umět předpovědět počasí sám.“

A co se těch vln týče. Ve vašich učebnicích mělo být, že takovýchle vlny se mohou pohybovat rychlostí třiceti až čtyřiceti uzlů.



Dostatečně rychle, aby předběhly bouři, která je způsobila. A jestliže je způsobil cyklon, pak může být zhruba pět set nebo šest set mil daleko. Může ovšem zůstat na hony od našeho kursu, ale taky nemusí. Teď se jdu nasnídat. Dávejte pozor na jižní oblohu. Jakmile by se začala zamlžovat, dejte mi okamžitě vědět.“

Tato dobrovolná přednáška důstojníkem trochu otrásla, takže se zmohl pouze na opožděné a zašeptané – „Samozřejmě, pane!“ – které už zasáhlo jenom záda odcházejícího velitele. Když byl znovu sám na můstku, tiše si hvízdal, pak se kradmo podíval po muži u kormidla, vzal z police Leckyho Praktickou navigaci a zalistoval v části, která pojednávala o oceánských vlnách.

Lawson nešel ihned snídat, ani se oholit. Místo toho zamířil přímo do radiotelegrafistovy kabiny. Našel ho uprostřed neuvěřitelné změti zařízení, které mu vůbec nic neříkalo. Když kapitán zaklepal a vstoupil, zvedl telegrafista hlavu. Nečekal, až se ho velitel začne vyptávat.

„Myšlím, že to mám, pane. Dejte mi hodinu, nejvýš dvě, a bude to v pořádku.“

Lawson přikývl. „Postarejte se, abych dostal okamžitě zprávu o počasí, jakmile budete moci vysílat. Okamžitě – rozumíte?“ Ještě jednou se s dávkou nedůvěry podíval na řadu cívek a lamp, než opustil místnost, a pak se vrátil do své kabiny.

Jestliže telegrafista potřeboval nějaké povzbuzení, pak jím byla velitelova návštěva. Přijde-li sám kapitán a žádá zprávy o počasí, tak se něco děje. Dal se do práce s novou vervou. Ale ať dělal co dělal, přijímat mohl až dopoledne a teprve v 11.00 se spojil s mysem Race a žádal nejčerstvější meteorologické zprávy. V 11.05 hodin vyběhl skoro tryskem na můstek se zprávou v ruce:

Lawson ji vzal a pozorně četl:

Všeobecná hurikánová výstraha západním oblastem.
Atlantský hurikán minul padesát mil východně
Bermudy 22.30 AST 13. září. Odhadovaná rychlost
větru v jeho středu 140 mil. Odhadovaná rychlost
postupu 25 uzlů. Odhadovaná poloha středu v 08.00
AST 14. září 3730 sever 6400 západ. Předpokládaný
kurs v příštích osmi hodinách východoseverovýchod.
Projde 100 mil východně ostrova Sable.

Lawson vstoupil do navigační kabiny a za několik okamžiků určil udávanou polohu středu hurikánu a přibližně i jeho kurs. V 08.00 hodin ráno byl střed od Leicesteru asi 500 mil daleko. Má-li hurikán předpokládanou rychlost, je pravděpodobné, že je asi 400 mil jihozápadně od polohy lodí. Budou-li loď i hurikán postupovat po nynějších kursech, jejich dráhy se asi tak za deset hodin zkříží. V té době by střed hurikánu mohl být ve vzdálenosti dvaceti mil od místa setkání a v tom případě by zasáhl Leicester.

Nedalo se nijakým způsobem zjistit, jak velkou oblast nebezpečná část cyklonu zasahovala, ale Lawson věděl z dřívějších zkušeností, že by bylo nepříjemné (a to je slabý výraz) být kdekoliv, třeba jen sto mil daleko od středu.

„Jděte za radiotelegrafistou,“ nařídil Bayleymu, který se objevil na můstku, jakmile se doslechl o blížícím se hurikánu. „Rekněte mu, ať zkusí navázat spojení s jinými loděmi, které by mohly být jihozápadně od nás. Ať od nich chce místní povětrnostní údaje. Ať se pokusí spojit s Halifaxem nebo s některou jinou americkou pobřežní stanicí a žádá poslední předpokládaný kurs a rychlost středu hurikánu. Ať to vysílá jako přednostní zprávu. Musí jim vysvětlit, že jsme blízko předpokládaného směru hurikánu. Sakramentsky blízko, aby nám to bylo milé... Ne, to mu neříkejte, to bylo jen pro vaši informaci. Pojd'te se sem podívat.“

O několik minut potom otevřel vylekaný telegrafista Bayleymu dveře do radiokabiny. Ještě dřív, než se Bayleymu podařilo vyřídit kapitánův rozkaz, vysvětlil mu, že přístroj zase vypověděl službu.

„Nechápu to, Jime. Před pěti minutami bylo všechno v pořádku. Měl jsem spojení s mysem Race a Sydney. Pak se začaly ztrácet. Myslím, že můžu ještě vysílat, ale neslyším nic. Zkusím to dát ještě jednou do kupy, ale řeknu ti upřímně, nevím, co s tím je.“

Když se vracel k můstku, čekal Bayley, že Lawson začne nadávat. Nestalo se tak.

„Udělá, co bude moci,“ řekl Lawson. „Jsem přesvědčen, že to není jeho vinou. Zatím bychom měli uvážít, co a jak.“

„Máme tři možnosti. Můžeme změnit kurs na jih, takže bychom byli dost daleko na východ od nebezpečné oblasti. Pak můžeme zastavit tady, dokud radista nespraví rádio, nebo dokud si nebudeme jistí, že hurikán neprošel mezi námi a pobřežím. Anebo se můžeme obrátit a plout po svém kursu zpět.“

„Myslím, že opravdu nemáme důvod udělat to poslední. Druhá možnost také nepřichází v úvahu – kdyby bouře zamířila dál od země, byli bychom ztraceni. Obrátíme se na jih a pokusíme se dostat za ni. Kurs změňme ve 12.00 hodin – to je za deset minut. Bude právě načase. Podívejte se na oblohu.“

Bayley, který se díval na námořní mapu, vyhlédl ven. Na jihu se nebe zatahovalo vysokými cirusovými mraky, které zahalily celý obzor od východu na západ. Moře dostávalo olovenou barvu a zdálo se, že nad jeho hladinou visí lehký závoj. Nebyl z ničeho, co by se dalo rozpoznat okem, ale byl tam, zdánlivý, a přece skutečný. Kolem

slunce se zvolna šířil bledý kruh, jeho záře slábla, až přešla ve špinavou šed'.

Ve 12.00 hodin zatočil kormidelník kormidlem, až směrovka gyrokompasu ukázala 180 stupňů – přesně na jih. Leicester teď mířil přídíl do neustále narůstajících vln a jejich ohromná síla jej začala těžce zdvíhat. Byl to neklidný pohyb, který odpovídal pocitům posádky lodi. Třebaže k tomu loďmistr nedostal příkaz, prošel ještě jednou nákladovými prostory a překontroloval zátěž i přepážky. V salóně mužstva na přídíl vytáhli námořníci, kteří nebyli ve službě, karty a dali se sklíčeně do černého Petra. Ani jeden z nich se nezmínil o nejistotě, kterou všichni cítili.

2

Kolem poledne 14. září nebylo na oceánských trasách vedoucích k severozápadu ani stopy po lodích. Mnohé z těch, které vypluly z východních přístavů 13. září, se vrátily zpět, jakmile zachytily hurikánovou výstrahu. Mnoho jiných – včetně Lilliany, cestu odložilo. Většina lodí, které pluly z Evropy, zpomalila rychlost a otálela. Čekaly, až hurikán přejde, nebo až je mine v dostatečně velké vzdálenosti. Avšak jedna z nich, Bodenhamer z Německa, byla o něco méně opatrná než ostatní a dostala se na západ trochu rychleji a také dál, než bylo zdrávo.

14. září v 11.00 hodin vyslal Bodenhamer na Bermudy zprávu, že se octl na východním okraji hurikánu. Hlásil, že zastavil stroje a je vystaven větrům o rychlosti 100 mil za hodinu.

Bermudská vysílačka předala okamžitě zprávu do Washingtonu. Několik minut potom, co ji přijali na meteorologickém úřadě, se odborníci shlukli před velkou nástěnnou mapou. Rychle na ni zanesli nové údaje a pak si vyměnili ustarané pohledy.

Poloha Bodenhameru byla skoro 150 mil na východ od předpokládaného směru hurikánu – a přitom na lodi zaznamenali rychlost větrů sto mil za hodinu! Tyto dvě skutečnosti nesouhlasily. Žádný cyklon dosud nikdy nedokázal shromáždit tak obrovskou sílu, aby větry, které způsobil, dosáhly takové rychlosti tak daleko od jeho středu.

„Možná že si Němčour špatně vypočítal polohu,“ řekl jeden z meteorologů optimisticky. „Anebo je hned vystrašený a myslí si, že bouře o síle 8 je skutečný hurikán.“

„A taky možná ne,“ podotkl starší meteorolog. „Můžeme se mýlit my. Mohlo se to lehce stát. Podívejte, jak se kontinentální výše tlačí ven. Tlačí nejspíš od západu na cyklon a žene ho dál na východ. Tak to nejspíš bude. Kdyby se aspoň ta anglická meteorologická loď probrala k životu. Touhle dobou musí být někde blízko trasy hurikánu. Jak se jmenovala? Říkal jste Leicester? Volejte ji znovu. A mezitím bychom asi měli vyslat dodatečnou výstrahu.“

14. září 13.00 AST. Vysílat na 500 kc/s ze všech východních pobřežních radiostanic, které udržují styk s plavidly.

Všem lodím na západních příjezdových tratích.

Všeobecná hurikánová výstraha. Atlantský hurikán soustředěn přibližně 3800 sever 6300 západ.

Předpokládaný směr nyní posunut východně.

Předpokládaný směr středu: mine mys Race 200 mil jihovýchodně okolo 12.00 AST 15. září. Všechny lodě provedou příslušná opatření.

Všude v dosahu silných pobřežních vysílačů přijali lodní radiotelegrafisté tuto zprávu a předali ji navigačním důstojníkům. Ti zanesli údaje na mapy a přichystali se provést „příslušná opatření“, aby zůstali z dosahu vířící větrné bestie, označené číslem VII.

Leicester nebyl mezi těmi, kdo tuto zprávu zachytily.

3

14. září brzy po poledni nabyly vlny od jihu takových rozměrů, že se Lawson rozhodl zpomalit rychlost. Pohyb loď zůstával celkem klidný, protože obrovské vlny byly dlouhé a jejich svahy mírné, jako by se pohybovaly pod slupkou oceánu. Povrch vody zůstával hladký, napohled olejnatý a neporušený, zatímco pod ním probíhaly nesmírné, rytmičné záchvěvy.

Bylo úplné bezvětří, i když se už celá obloha zatáhla cirusovými oblaky. Ticho i vzrušení, která námořníci vnímají, když dojde k náhlému poklesu barometrického tlaku, spojené se strašidelným, mrtvolným světlem vodnaté oblohy, jsou příčinou všeobecného pocitu napjatého očekávání. Muži, kteří nebyli právě ve službě, se bezcílně potloukali po palubách. Druzí byli vděční, že mají něco na práci. I mořští ptáci podlehli vlivu ovzduší. Buřňáci, kteří již mnoho dní táhli za lodí, začali nyní vzlétat vysoko vzhůru a pak se v bělostných rojích vytráceli nad širým mořem.

Palubní kadet Gardyne stál na můstku Leicesteru před barometrem, který úplně upoutal jeho pozornost. Pomalu a nesmlouvavě se jeho ručička pohybovala doleva. Den předtím v poledne ukazovala 30.8 palců. Teď byla na 30.3 – klesla o polovinu palce za čtyřiaadvacet hodin.

Ať už měl Lawson jakékoliv starosti, nedával je znát. Snad proto, že nechtěl svou neustálou přítomností na můstku ještě zvýšit napětí, které očividně narůstalo, vrátil se v 15.00 hodin do své kabiny, aby si dal „dvacet“. Nespál. Seděl v křesle s otevřenou knihou na kolenou a zas a znovu v duchu opakoval to málo zpráv, které měl o blížícím se cyklonu. Cekal, že každou chvíli přijde telegrafista, aby ho potěšil, že rádio je zase v pořádku. Jenže nikdo nezaklepal.

Konečně vzal knihu a začal číst. Vnímал jasně, co četl, ale zároveň si uvědomoval každý pohyb lodi. Kontroloval a hodnotil všechno, co dělala.

Když se Lawson vrátil v 16.30 hodin na můstek, měl hlídku Bayley. Barometr nepatrně klesl, ale ne nějak hrozivě. Zato však obloha měla hrozivý vzhled. Nad jižním obzorem se zvedal veliký, mohutně jící oblouk odporně černých oblaků. Lawson na první pohled věděl, co to je, a myšlenka na nadcházející zkoušku vyvstala jasně v jeho mysli.

„Hurikánový val, pane Bayley,“ řekl.

Bayley přikývl.

„Ano, pane. Začalo to tak vypadat před několika okamžiky.

Právě jsem vás chtěl zavolat.“

Lawson pozoroval zlověstný oblouk čtvrt hodiny a i během této krátké chvíle se zdálo, že roste, hrbí se nad obzorem a šíří se na

východ i na západ. Nad ním po báni oblohy houstly a tmavly vysoké mraky. Lehký větřík ovíval loď ze všech stran. Lawson si všiml, že racci a ostatní mořští ptáci zmizeli z dohledu.

Vešel do navigační kabiny a podíval se na polohu lodi, která byla na mapě zanesena tužkou, i na předpokládanou dráhu hurikánu.

„Bayley,“ řekl, když se vrátil do kormidelny. „Mně se to nelíbí. Myslím, že se cyklon stáčí prudce na východ. Udělám to taky. Změňte kurs o tři délky.“

Jakmile Leicester změnil kurs, dostal jiný pohyb. Muži v kotelně i ve strojovně se na sebe podívali, v pohledech nevyslovenou otázku. První strojní důstojník George Rhodes se otočil k třetímu strojnímu důstojníkovi a řekl mu tlumeně

do ucha:

„Obrátili jsme k východu. Starý si musí myslet, že jsme k bouři blíž, než je zdrávo. Obejdí to teďka tady a podívej se, jak si stojíme. A mazačům řekni, ať dávají pozor na stroje i na sebe. Poruchu nemůžeme potřebovat. Skočím na chvíli

na můstek.“

Když přišel Rhodes na můstek, byla obloha zase úplně jiná. Celý jižní obzor zčernal vzdálenými mraky, které byly tak husté, že vypadaly jako skály. Z větříku se stal vítr, který v závanech profukoval lanovím, a teď stále vanul od severovýchodu.

Lawson pozdravil svého prvního strojního důstojníka nepatrným úsměvem.

„Přišel jste se nadýchat čerstvého vzduchu, Georgi? Budeme ho mít ažaž, než se dočkáme rána. Jak to vypadá u vás dole?“

Rhodes se odvrátil od barometru.

„V nejlepším pořádku. Ráno nás zlobilo ložisko u jednoho pomocného motoru, ale už je vyměnili. Myslíte, že se to do nás naveze?“ ukázal troubelí své dýmky na zvedající se val vzdáleného cyklonu.

„Pravděpodobně,“ odpověděl Lawson. „Měli bychom být na východ od toho nejhoršího, ale i tak si užijeme. Radši s tím počítejte a připravte se na bouři.“

Oba muži věděli, že to byla zbytečná rada. Rhodes se plavil už dvacet let a znal své povinnosti. Přesto se na můstku nezdržel.

Jestliže mělo dojít k nějakým nesnázím, chtěl být tam, kde mohl dohlížet na lesknoucí se prostory svého vlastního království z mosazi, oleje a páry.

V kuchyni chystal upocený kuchař večeři. Jeden z důstojníků mu řekl, ať si pospíší, a tak pracoval, až se z něho lilo. Nerad vařival v bouři.

Loďmistr a druhý důstojník zaměstnávali skupinu námořníků na palubě. Ověřovali každé vázání. První důstojník už přezkoušel kryty nákladových jícnu a teď byl se svítilnou v podpalubí, aby ještě jednou prohlédl neškodně vypadající zátěž. Loď se zvedala a klesala v dlouhých rozvláčných vlnách, ale nikde nebylo vidět ani čůrek sypajících se písku nebo hrst oblázků, které by pohyb lodi uvolnil.

Posádka Leicesteru neztrácela s večeří čas. Zhltna jídlo a vrátila se ke svým povinnostem. Ať už jim tato noc přinese cokoliv, námořníci a jejich loď na to budou připraveni.

V 19.30 hodin začaly nízké mraky, letící rychle od východu na západ, zakrývat hurikánový val, který nyní překlenul skoro celou jižní oblohu. Barometr rychle klesal a vítr, který vzrostl na sílu 4. stupně, dul od východoseverovýchodu. Hladký povrch moře narušily ostré vlny, které se hnaly napříč přes velké. V 19.45 hodin dal Lawson kormidelníkovi rozkaz změnit kurs na 94. stupeň – skoro na východ. Loď se obrátila zády k New Yorku.

V radiokabině se telegrafista zoufale snažil uvést přístroj do chodu. I když přesně nevěděl, co se děje, dovtípil se, že porucha radiostanice dostala loď do situace, která by se pro ni mohla stát velice nepříjemnou. Měl nejasný pocit, že to bylo všechno jeho vinou. Už podvacáté pročítal příručku o výjimečných opravách, aby zjistil, co je příčinou neznámé závady.

Pak ve 20.00 hodin padla náhle na svět děsivá tma. Těžké bouřkové mraky se přivalily nad Leicester a zastínily bledou oblohu. S mraky přišel vítr a za čtvrt hodiny dosáhl síly 7. stupně. Vlny přestávaly být dětmi moře a dospívaly hroživou rychlostí. Byly ostřejší a ostřejší a na jejich vrcholcích se tvořily bílé čepice pěny. V šeru před lodí se slabě míhaly odrazy skrytých blesků.

Na můstku řekl Lawson svému prvnímu důstojníkovi: „Jsme v tom, Bayley. Myslím, že už teď jsme v prvním kvadrantu a dostaneme se hodně hluboko dovnitř. Jak vypadala zátěž?“

„Pevná jako skála, pane.“

„Držte ji, aby měla vítr z pravé strany přídě,“ řekl Lawson. Vítr se bude stáčet k jihu, až se střed hurikánu začne posunovat směrem k nám. Nežeňte ji, ale udržujte ji v pohybu, jak vám to nejlíp půjde.“

Bayley zůstal ve službě, i když ho při osmém zvonění přišel vystřídat třetí důstojník. Ve 21.00“ hodin zapsal do lodního deníku:

Počasí se rychle zhoršuje. Barometr 30.1 palců. Stále prudce klesá. Vítr východoseverovýchod, síla 9. až 10. stupeň. Strmé vlny zepředu a velké dlouhé vlny od jihu. Hustý déšť snižuje viditelnost na tři sta yardů. Loď se silně kymácí a houpe. Její přední paluba je často celá pod vodou. Obrátky snižené na 40. Máme rychlost 5 uzlů. Kurs 44 stupňů. Loď se těžko ovládá.

Ve 21.20 zazvonil na můstku telefon. Bayley ho zvedl. „Tady telegrafista. Myslím, že mi to už vysílá, ale přijímat můžu jenom na náhradním přístroji. Jenže nablízku není žádná stanice. Ještě na tom pracuju a –“

Bayley mu skočil do řeči. „Dobře,“ řekl úsečně, „stejně bychom se nedověděli nic dobrého. Ale dejte nám hned vědět, jak něco chytíte.“

„Už může vysílat,“ oznámil Lawsonovi, když zavěšoval. „Aspoň něco.“

Lawson neodpověděl. Stál vedle kormidelníka a díval se chvílemi na okna kormidelny, která se jakoby rozplynula pod nápořem prudkého lijáku, chvílemi na kompas. Pohyb kompasu v závěsu byl trhavý a kormidelník se potil, jak zápasil s kolem kormidla.

Bayley přistoupil k Lawsonovi a taky pozoroval kompas: V tom okamžiku přestal Leicester poslouchat. Loď se otočila skoro o tři dílky, než ji kormidelník zvládl a pomalu vrátil na původní kurs. Lawsonův obličej ztvárněl.

„Držte ji, člověče, držte ji,“ řekl chraplavým hlasem.

Byla to jenom reakce. Kormidelník jasně dělal co mohl. Avšak přes jeho námahu se Leicester zvládal hůř a hůř.

Lawson zavolał telefonem do strojovny.

„To jste vy, šéfe? Dá se těžko ovládat. Snižte rychlost na deset obrátek.“

Ve 22.30 hodin byl hluk bouře tak silný, že nebylo slyšet vlastní hlas. Anemometr na otevřené části můstku se otáčel takovou rychlostí, že jeho lopatky byly jen jakousi změtí rozmáznutého pohybu. Ukazatel rychlosti větru v kormidelně zaznamenával stálou rychlost 90 mil v hodině a občasně závany, které stoupaly až na 95 mil za hodinu. Když Lawson opatrně otevřel dveře, které vedly na závětrnou stranu velitelského můstku, víry burácející větrné řeky mu je málem vyrvaly z ruky. Probojoval si cestu na křídlo můstku, aby posoudil, v jakém stavu je moře.

Děšť šlehal do obličeje silou prudce letících broků. Narychlo oblečený nepromokavý plášť se mu přilepil na tělo. Jednou rukou si chránil tvář, druhou se zachytil zábradlí a zadíval se do divoké noci. Bylo málem nemožné rozeznat moře od vzduchu. Rozbouřené vlny se vrhaly do strašlivé výše, ale jakmile začaly stoupat vzhůru, vichřice jim odfoukla vrcholy – odfoukla je v ohromných cárech zpěněných mraků, které se rozplynuly v skoro vodorovných náporech

deště.

Lawson lapal po vzduchu, a když se za několik okamžiků později probojoval zpět do kormidelny, jen z něho lilo. Bayley na něho kývl, aby se šel podívat na barometr. Za poslední dvě hodiny klesl o dvě desetiny palce.

V té době plul Leicester přímo v pravém předním kvadrantu cyklonu. Jak se blížili středu, měnil sloup vířícího vzduchu směr a vál stále víc od jihu. Kormidelník se namáhal, aby měl zuřivý vítr stále po pravé straně přídě, ale ten měnil směr daleko rychleji, než toho byly schopny obrovité vlny, jejichž nápor nemohl kormidelník ani loď překonat. Pohyb lodi se zrychloval. Otřásala se a praštěla, kymácela se na všechny strany a uchylovala se od směru. V kajutách se muži křečovitě drželi všeho, co jim padlo pod ruku. Nikoho ani nenapadlo jít ven, protože přes paluby se neustále převalovaly

ohromné vlny, narážely na obrubnice nákladových jícnu a na palubní zařízení a rozplývaly se v pěnu.

Ani dva muži u kormidla nedokázali loď udržet aspoň přibližně na vyznačeném kursu. Ve 23.00 už vůbec neposlouchala řízení a ve 23.05 nařídil Lawson, aby se vysílala tato zpráva:

Parník Leicester. Poloha 4220 sever, 5800 západ.

Ve středu hurikánu. Potíže s řízením. Všechny lodě pozor.

Všechny lodě pozor.

Radiotelegrafistův klíč znovu a znovu opakoval zprávu, jenže nebylo jisté,

jestli ji někdo zachytil. Přijímač byl němý, nepotřebný.

Stejně to bylo z Lawsonovy strany pouhé gesto. I kdyby byla nablízku jiná loď, jedna by o druhé nevěděla v tom osleplém světě vichru a vody až do okamžiku, kdy by se srážka stala nevyhnutelnou.

Dole ve strojovně visel první důstojník Rhodes za vyleštěnou podpěru a pozoroval svého třetího důstojníka, který se držel velkého mosazného kola parního ventilu. Kdykoliv se před Leicesterem rozevěla nová propast, do které začal klesat příď, Rhodes zvedl volnou ruku. Nechal ji zvednutou, dokud příď nebyla hodně pod vodorovnou polohou, a pak jí dal znamení třetímu důstojníkovi. Ten okamžitě roztočil kolo a uzavřel přívod páry k pístům. Silná hřídel se zpomalila natolik, že lodní vrtule, která v tom okamžiku trčela vysoko nad vířící hladinou vody, se sotva otáčela. Rhodes znovu zvedl ruku, a když loď opět lhostejně zvedla příď, mávl třetímu důstojníkovi, aby pustil páru.

Rhodes věděl, jak velkou námahu na hřídeli dokázala vyvinout vrtule, která se chvílemi těžce otáčela hluboko pod hladinou a chvílemi divoce točila nad vodou. A také věděl až příliš dobře, že zlomená hřídel by mohla přivodit zkázu lodi i její posádce; bez vrtule by se byli stali bezmocnou hříčkou v objetí hurikánu.

Mužům v útrobách lodi se její pohyby zdály stejně kritické jako těm, co byli na můstku, i jako námořníkům, kteří se sesedli kolem jídelního stolu a pevně se ho drželi. Leicester sebou házel opravdu hrozivě. Když se naklonil na pravý bok, pozoroval Rhodes

sklonoměr. Ukazoval 32 stupňů. Pozoroval jej klidně, dokud se ručička pomalu nevrátila do svislé polohy.

„Ještě párkrát něco takového a položí se na bok,“ uvažoval. Protože jak on, tak každý muž na lodi, myslel na 1500 tun zátěže uložené v mezipalubí, vysoko nad hladinou ztýraného moře.

O půlnoci udělal důstojník na hlídce další zápis do lodního deníku:

24.00 Pravý hurikán. Vítr západojihozápad, nápory až 110 mil za hodinu. Vysoké, roztrhané vlny.

Množství vody se převaluje přes příď a zád'. Nakláníme se až na 30 stupňů. Při 30 obrátkách se loď sotva udržuje v chodu. Jen velmi obtížně reaguje na řízení.

Pravděpodobná poloha stranou, ale velmi blízko středu hurikánu.

Patnáct minut nato začala ručička ukazatele rychlosti větru prudce klesat, až zaznamenávala pouhých 40 mil za hodinu. Barometr se nyní vcelku obstojně držel na 29.8 palcích. Ale zato vlny kolem lodě se náhle zdály divočejší a nezkrotnější. Lawson tyto úkazy pozoroval, ověřoval si své podezření. Střed bouře je zřejmě trochu stranou, ale přesto nedaleko lodě. Dalo se očekávat, že až u klidného středu hurikánu ochabne vítr, zdvihnou se z mučeného moře vlny do veliké výše.

Otočil se a zakřičel Bayleymu do ucha:

„Myslím, že jen taktak mineme střed. Každou chvíli by měl přijít vítr od jihu. Připravte se, abyste ji otočili ...“

Poslední slova jeho rozkazu zanikla, když se vysoko nad kormidelnou vztyčil sloup černé vody, vzápětí se na ni zřítíl a otrásl celou lodí.

Oba muži na sebe ještě zírali v němém úžasu, když další vlna, daleko obrovitější než prvá, udeřila Leicester do pravého boku silou beranidla.

Loď se naklonila, jako by se už nikdy nechtěla vyrovnat. Muž se chytil muže nebo něčeho jiného. Sklonoměr ve strojně se vychýlil na 35°... 38°... 40° a tam zůstal po celou strašlivou minutu stát.



Odněkud pod Lawsonovýmá nohama byl slyšet táhlý, těžký hřmot, jako tlumený zvuk laviny, ale bylo jej spíš cítit než slyšet. Pak ustal a konečně, zoufale pomalu, se Leicester vyrovnával. Pomalu, pomalu, až ručička sklonoměru ukázala třicetistupňový sklon doleva, a tam zůstala.

Lawson se vyškrábal po nakloněné podlaze kormidelny, zvedl telefon a volal do strojovny. Nikdo se nehlásil, sluchátko bylo němé. Telefon měl poruchu. Položil jej a kývl na dva muže, kteří se drželi kormidla, protože jim ujížděly nohy. Maličký Cockney postřehl znamení a podařilo se mu bokem jako krabovi doplazit se ke kapitánovi.

„Slezte dolů! Řekněte prvnímu důstojníkovi ve strojovně, že se pohnula zátěž. Ať přečerpá olej z nádrží na levém boku do nádrží na pravém!“

Námořník přikývl, slezl po žebříku a zmizel, pomáhaje si přitom rukama jako poraněná opice.

Lawson zvážil situaci. Jeho loď ležela skoro na boku uprostřed hurikánu, ale dosud plula a částečně také poslouchala řízení. Zřejmě minula klidný střed cyklonu a v této chvíli už vplouvala do jeho pravého zadního kvadrantu. Dalo se předpokládat, že během čtyř pěti hodin bude z nejhoršího venku. Kdyby se mu podařilo zabránit, aby se prudce nestočila do větru a nepřevrhla se, a kdyby se dal sklon zmírnit přečerpáním nafty do nádrží vysoko na pravém boku – snad by ji mohl ještě zachránit.

Dvacet minut po tom, co se loď naklonila, vylezl Lawson na pravé křídlo můstku, aby se podíval, jak vypadá situace na palubě. A

stál tam, když se z ničeho nic přivalila od zádi ohromná vlna a zahltila celou loď zpěněným proudem.

Vířící voda se přehnala kolem Lawsons, odtrhla ho přes jeho zoufalý odpor od zábradlí, kterého se držel, a unášela ho do moře. Napůl utopený a zcela ohluchlý rachotem vody se vynořil právě v okamžiku, kdy se zvedla další ohromná vlna, která ho vynesla zpět na loď. Když voda opadla, zjistil Lawson, že je přiražen k zábradlí člunové paluby, asi třicet stop od velitelského můstku, ze kterého byl stržen směrem k zádi.

Neměl čas, aby přemýšlel o své zázračné záchraně. Když se s námahou postavil, zjistil, že ty dvě gigantické vlny způsobily lodi kruté a snad i smrtelné zranění. Nemohl se na palubě udržet na nohou. Tu si uvědomil, že loď má kritický sklon.

Jakmile první strojní důstojník dostal zprávu o zátěži, spustil palivová čerpadla, aby dostal naftu z levé hluboko v lodi umístěné nádrže č. 3 do nádrže č. 3 na pravém boku. Čerpadla se právě dala do pohybu, když loď zasáhla vlna, která smetla Lawsons do moře.

Naklonila se tolik, že by nikdo neuvěřil, že je možné, aby se přitom loď nepotopila. Naklonila se víc, než ukazovala stupnice sklonoměru. Pak se ustálila. Měla 50° sklon na levý bok. Celý její pohyb na levou stranu doprovázelo silné dunění v celé lodi a tentokrát každý okamžitě věděl, co to znamená. Zbývající přepážky povolily a zbytek 1500 tunové zátěže se sesul na levou stranu.

To se přihodilo v 00.40 hodin, ráno 15. září. Loď byla skoro bezmocná. Měla ještě páru, a třebaže její šroub čeřil bouřlivé vlny, nebylo možné ji řídit. Během několika minut se obrátila bokem k bouři a celé její zábradlí na závětrné straně se octlo úplně pod vodou. Někdy se její sklon zvětšil až na 70° a její člunová paluba se ponořila pod hladinu bělostně zpěněného moře. Sklon palub byl tak ostrý, že po nich muži nemohli chodit. Místo toho klouzali mezi různými vzpěrami a vším, čeho se mohli chytit, a plazili se po podlaze. Studené zelené vlny se hnaly proti lodi, valily se otevřenými dveřmi a okénky na levém boku do kabin a stékaly do strojovny. Většina posádky měla dojem, že zbývá jen několik minut, než se otočí dnem vzhůru a klesne ke dnu.

Bayley byl ještě v kormidelně, když se na schodech vedoucích ke kabinám objevil Lawson podobající se zmoklému strašidlu. Naposledy ho viděl, jak stoupá na velitelský můstek a pak mizí přes palubu.

Lawson se zachytil okraje navigačního stolu a namáhavě se vzpřímil. „Vyhlaste poplach!“ křikl.

Ve tmě vznikl zmatek, který neměl daleko k panice. Když zazněl poplašný signál, někteří členové posádky, kteří ho v hukotu vln špatně slyšeli, jej nesprávně pokládali za rozkaz opustit loď.

Telegrafista, dva strojní důstojníci a několik mazačů a námořníků vylezlo na člunovou palubu a strhli ochrannou plachtu záchranného člunu. č. 4. Telegrafista a třetí důstojník do něho vlezli, zatímco někdo vyrazil klíny, které držely člun v jeho loži, takže byl už připoután jenom spouštěcími lany.

V 01.15 hodin dal Lawson Bayleymu rozkaz, aby šel dozadu a přeřezal spouštěcí lana všech člunů, aby měly naději udržet se volně na hladině, kdyby se loď převrhla.

Bayley postupoval velmi opatrně a pomalu podél člunové paluby. Málem ho smetla vlna, která se přivalila až k patě komína. U člunu č. 4 vytáhl svůj nůž a začal řezat vázání. Ve tmě a prudkém lijáku viděl jen několik palců před svůj nos a neslyšel nic než vytí větru, který znova začal slít, jak se střed cyklonu vzdaloval od Leicesteru.

V okamžiku, kdy přeřezával poslední lano, měl dojem, že zaslechl slaboučké volání. Jenže tehdy se přihnala další ohromná vlna, převalila se přes člunovou palubu, a když se vracela zpět do moře, strhla s sebou oba čluny z levého boku. Točily se jako na obrtlíku a zmizely v letící pěně i s těmi, kdo byli v jednom ukryti.

Bayley svíral oběma rukama lože a vykašlával vodu, kterou vdechl, když nablízku zaslechl tlumený výkřik. Obrátil hlavu tím směrem a ve světle blesku, který se náhle rozzářil na černé obloze, viděl, jak se po nakloněné palubě řítí tělo námořníka Whittakera. Narazilo na palubní hrazení a zmizelo v moři.

Bayley si uvědomil, že přeříznout spouštěcí lana u zbylých záchranných člunů na pravém boku by znamenalo je neodvratně ztratit, a tak se pomalu odplazil zpět pod ochranu můstku.

Jakmile zvonění poplašných zvonků zaznělo v dusném ovzduší strojovny, Rhodes nařídil svým mazačům, topičům a ostatním lidem ze strojovny, aby se okamžitě odebrali na palubu. Sám se rozhodl zůstat s druhým strojním důstojníkem ve strojovně, i když pro odsouzenou loď tu nemohli nic udělat. Čerpadla již nemohla pokračovat v přečerpávání paliva a vody do nádrží na pravém boku. Sklon lodi byl stejně tak velký, že ani přečerpání by už nepomohlo.

Rhodes se svým druhým důstojníkem osaměli v rozlehlé strojovně. Pozorovali, jak se třpytící hřídel otáčí v sevření tří pístů a čekali na další rozkazy. Poklopem, který nad nimi zakrýval východ ze strojovny, neustále proudila dolů stružka mořské vody a tekla dál směrem do kotelny. Hrozilo nebezpečí, že se tato voda dostane k ohňům a uhasí je. Ale bylo tu ještě horší nebezpečí a Rhodesovi jenom při pomýšlení na ně běhal mráz po zádech. Čerpadla, která obstarávala oběh čerstvé vody z kondenzorů ke kotlům, vzhledem k sklonu lodi nasávala vzduch. Kdyby kotle nedostaly dost vody, došlo by k výbuchu a ten by udělal konec posledním, byť i nepatrným nadějším Leicesteru na záchranu.

Krátce před 02.00 hodinou se Bayley vrátil na můstek a ohlásil Lawsonovi, že chybí telegrafista a třetí strojní důstojník. S Whittakerem to dělalo tři muže.

S kormidelním kolem pevně uvázaným (nebylo v lidské moci je jinak udržet ve směru), plul Leicester stále vpřed bez cíle a v prohlubni vln rychlostí tří až čtyř uzlů. Lawson si zoufale přál, aby si loď zachovala páru, ale když dostal hlášení, že by mohly vybuchnout kotle, neměl na vybranou a nařídil veliteli strojovny, aby uzavřel přívod paliva k ohňům. Jeden námořník donesl rozkaz k začátku schodů u vchodu do strojovny, kde Rhodes a druhý důstojník konečně našli útočiště.

Rhodes se rozhodl, že půjde uzavřít přívod sám. Doufal, že se mu současně podaří spustit některé z pomocných čerpadel, kterým vytlačí olej do moře kolem lodi a tak ochrání loď před vlnami, které se přes ni bez ustání převalovaly. Zavěsil se na železných žebřících jako akrobat a utáhl kohouty přívodu. Ale když se pokusil dostat k čerpadlu, uklouzl na mastném mřížoví a padl na ně takovou silou, že si na hlavě udělal šest palců dlouhou tržnou ránu. V bezvědomí se

jeho tělo skutálelo k podpěrám a tam zůstalo nebezpečně ležet nad stroji, které ještě pracovaly.

Protože se Rhodes nevracel, šli ho druhý strojní důstojník s topičem hledat. Podařilo se jim vynést Rhodese zpátky na palubu, kde ho pevně vtláčili mezi obru ru nákladového jícnu a složený lodní jeřáb.

Spršky mořské vody a déšť přivedly Rhodese brzy k vědomí. Ještě napůl omráčený se vzepřel na kolena, ale vzápětí byl vržen přes celou šíř paluby do odtokových žlabů, táhnoucích se podél zábradlí na levém boku, kde si narazil hlavu. Znovu ztratil vědomí.

Naštěstí ho zpozorovali. Dva námořníci, kteří dali v sázku své životy, sklouzli za ním a odtáhli ho do kabiny jen několik vteřin před tím, než Leicester ponořil své levé zábradlí deset stop pod hladinu.

Lodní tesař neměl takové štěstí. Na nechráněné části paluby jej dostihla vlna, která se právě převalila přes příď, a mrštila jím o palubní zábradlí takovou silou, že byl rozbitý jak zralá tykev. Jeho bezvládná mrtvola několik minut klouzala sem a tam v odpadovém palubním žlabu, až ji uchvátila vlna a zmizela nadobro.

Posádka Leicesteru nemohla moc dělat ani pro záchranu lodě, ani pro svou. Trosečníci se choulili v jídelně a v chodbách na pravém boku, většinou potmě, protože s poklesem tlaku páry se generátory přestaly otáčet a vyrábět proud. Palubní důstojníci se shromáždili na můstku a křečovitě se drželi... A všichni čekali.

Jenom v radiokabině bylo co dělat. Kadet Gardyne pomáhal čtvrtému důstojníkovi uvést do chodu pomocnou vysílačku a vyslat SOS. Ani jeden, ani druhý nebyl kvalifikovaným telegrafistou, ale to je neodrazovalo. Znovu a znovu si prověřovali zařízení, přívody a baterie a pak neobratně vyťukávali své SOS. Nemohli nijak zjistit, jestli jejich volání někdo zachytil. A uvážíme-li, že všechny antény byly buď smety do moře, nebo servány z izolátorů, velkou nadějí, že by je někdo slyšel, neměli.

Ale Leicester žil dál. Nikdo nevěděl jak a proč.

Loď se těžce zvedala na velkých vlnách, klouzala z jejich vrcholků, padala do jejich prohlubní, voda jí zalévala palubu až do středů nákladových jícnu, ale pak se sebe loď strásla vodu a pomalu se vrátila do původního sklonu.

Čtyřiatřicet mužů čekalo. Věděli, že smrt může přijít každým okamžikem.

Kolem 04.00 hodin vlny a vítr polevily. Podle Lawsonových propočtů byl v té době střed hurikánu 80 až 90 mil na sever od nich. Začínal věřit, že se loď snad udrží, dokud nepřijde pomoc. Kdyby si dokázala vyrobít páru, mohla by snad doplout do klidnějších vod, kde už by snad šlo něco udělat pro zmírnění jejího sklonu. Lawson se o tom zmínil druhému strojnímu důstojníkovi, a ten se okamžitě nabídl, že sleze do strojovny a zjistí, co se dá dělat.

Šel tam zbytečně. Vrátil se za půl hodiny zmazaný od hlavy k patě od topného oleje. Hlásil, že nad podlahou strojovny jsou čtyři stopy vody a topeniště že jsou úplně zatopená. Voda by se mohla odčerpát, jen kdyby měli páru pro čerpadla. Ale když nebyl oheň, nemohla být ani pára.

V 07.00 hodin začalo nad temným a bouřlivým mořem šedivě svítat. Jen málo z těch, kdo přečkali noc na Leicesteru, věřilo, že ještě uvidí svítání. Hadí spirála se přehnala. Zanechala za sebou zmatenou vřavu obrovských vln pod potrhanými oblaky nekonečné oblohy.

Podle všech pravidel měl být Leicester už dávno na dně. Avšak na úsvitu 15. září se dosud držel na hladině.

ČÁST ČTVRTÁ

1

15. září 08.00 AST – Všem lodím na severozápadních trasách Atlantiku a v oblasti prahů Newfoundlandu. Atlantský hurikán soustředěn přibližně v prostoru 4330 sever 5330 západ. Předpokládaný směr severovýchod. Projde 100 mil jižně od mysu Race. Síla rychle klesá na sílu bouře. Maximální rychlost větru 70 mil na hodinu. Malá plavidla, dodržujte bezpečnostní opatření.

Hurikán VII byl u konce svých sil. Veliký víchř zasadil svůj poslední úder. Svou obrovskou oceánskou pouť, dlouhou čtyři tisíce mil, prolétl za deset dní. Ale v příštích čtyřadvaceti hodinách se Hadí spirála rozpadne. Zůstane po ní jen rozptýlená oblast bouřlivého počasí, která se rozplyne v odlehlých severních končinách západního oceánu.

Ranní povětrnostní hlášení bylo příjemným čtením na desítkách lodí, které pluly do severoamerických přístavů a kterým další plavbu znemožnila hrozba blížícího se hurikánu. Některé z nich – ty, co byly nejbližší k jeho trase – musely zastavit stroje a čekat. Ty vzdálenější jednoduše zpomalily rychlost. A ještě další změnily kurs, aby propluly za hurikánem. Všechny tyto manévry nakonec způsobily na severním Atlantiku dopravní tlačenci, zejména na západním konci velmi zatížené trasy C.

Kapitán Cecilia N. Beana, americké lodě typu Liberty, která plula z britských přístavů na Bermudy, jasně pocíťoval, že se tato část oceánu až nepříjemně zaplnila. Podle jeho telegrafisty bylo 15. září ráno v okolí jeho lodi do vzdálenosti padesáti mil nejméně třicet sedm jiných plavidel – a byla to místa proslulá mlhou, která v nečekaném okamžiku mohla způsobit obrovskou hru na slepou bábu.

Když ranní povětrnostní hlášení ujistilo velitele Cecilia N. Beana, že může bezpečně pokračovat v cestě, rozhodl se, že opustí trasu C

úplně a popluje po svém vlastním kursu přímo do Hamiltonu na Bermudách, a tím se vyhne houfu lodí, které ho obklopují.

Bean se odchýlil od obvyklého kursu o své vůli. Ale hurikán přinutil řadu jiných lodí, aby pozměnily svůj kurs nedobrovolně. Jednou z nich byl argentinský parník Tropero, který plul z Buenos Aires do Montrealu.

Bouře ho zahнала tři sta mil na východ od jeho původního kursu. Ráno 15. září byl Tropero úplně sám v oblasti severního Atlantiku, kde se koutí lodí vyskytuje jen vzácně.

Tropero vezl náklad mraženého masa a jeho chladicí zařízení nebylo zcela spolehlivé. A proto jakmile velitel lodi slyšel hlášení, že se hurikán od jeho polohy vzdálil hodně na sever, neztrácel čas a okamžitě zaměřil přímo do zálivu ústí řeky sv. Vavřince.

Zprávu, že hurikán je daleko od běžných lodních tratí, přijaly s povděkem desítky lodí, které odložily svůj odjezd z Nové Anglie a kanadských přístavů. V dopoledních hodinách proudilo z některých velkých přístavů takové množství plavidel, že to připomínalo odjezdy velkých konvojů z válečné doby.

North Sydney je jen malý přístav, a proto tam podobný ruch nebyl. Jen jedna loď se tu chystala na moře – Lilliana, která se o dvacet čtyři hodiny zpozdila na svou schůzku v Halifaxu.

Ještě před polednem 15. září byla lodní doprava na západních příjezdních trasách zase úplně normální.

2

To, co s přibývajícím světlem úsvitu spatřila posádka Leicesteru, byl obraz skoro úplné beznaděje. Vlny byly stále ještě dvacet stop vysoké a stačily by potopit kterýkoliv záchranný člun, který by jim chtěl čelit. V každém případě oba záchranné čluny na levém boku Leicesteru zmizely a nezdálo se, že by bylo možné spustit ty na pravém. Loď sice měla stálý padesátistupňový sklon, ale když se zhoupla, naklonila se tak silně, že se vlny tříštily o paty výložníků stěžňových jeřábů. Bylo nad lidské síly spustit čluny na pravém boku lodi tak, aby se neroztříštily o oblý bok nakloněné lodi.

Po lodi se dalo pohybovat jediňe po čtyřech. Nebyla na ní jediná rovná plocha, na které by bylo možné stát. Přepážky, stěny i podlahy měly tak prudký sklon, že se o ně lidské nohy nemohly opřít. Loď byla bez elektrického proudu a bez tepla, a tak nebylo ani teplé jídlo. Navíc poklesla teplota na 45° F.

Posádka Leicesteru neměla žádnou možnost loď opustit a věděla, že na ní nemůže zůstat. Při každém pomalém zhoupnutí se loď začala naklánět a zdálo se, že se nezastaví, dokud se nepřevrhne. Kdykoliv zaváhala, než se pomalu a s námahou zhoupła zpět, celé posádce se divoce rozbušilo srdce.

Trosečníci neměli, čím by zaměstnali ruce ani mozek. Čtvrtý důstojník a kadet Gardyne pokračovali v beznadějných pokusech uvést do chodu nouzovou lodní vysílačku – i když věděli, že je to mimo určenou dobu.

Topič Hudson přinesl z jednoho záchranného člunu na pravém boku nouzovou vysílačku na klikový pohon dynama. Byl to typ užívaný jako součást vybavení záchranných člunů. Sedm hodin točil klikou a sedm hodin vysílala malá vysílačka určená k vysílání na malé vzdálenosti do éteru předem sestavené volání o pomoc.

Druhý strojní důstojník se dvakrát odvážil sestoupit do strojovny, ale v tom nevlídném prostoru, kde po podlaze mezi mrtvými stroji šplouchala voda, se nedalo nic dělat.

Bayley a loďmistr připravili oba zbylé záchranné čluny, tak aby se udržely na hladině pro případ, že by se loď převrhla. Pak se snažili dostat chodbou na levém boku k otevřeným okénkům a dveřím do kabin, kudy stékala voda do strojovny, a zavřít je. Ale pokaždé, když se vydali na cestu, se loď zhoupła až po člunovou palubu a hrozilo jim, že se utopí, vstoupí-li do chodby.

Někteří muži vytáhli z kajut matrace, položili je tak, že se zčásti opíraly o stěny a podlahy, a tam se snažili si odpočinout. Ale jak mohli odpočívát, když věděli, že každé zhoupnutí lodi může být její poslední?

Lawson se na můstku vtěsňal za mapový stůl a pokoušel se odhadnout nynější polohu lodi podle její poslední známé polohy a pravděpodobné dráhy, kterou od té doby urazila. Věděl, že už nyní plují dosti daleko od kterékoliv běžné lodní trasy. Golfský proud a

vytrvalá severní bríza je nesly směrem na jihovýchod. Lawson si uvědomoval, že nebude-li loď brzy objevena nebo nepodaří-li se jí na sebe upozornit pomocí rádia, dostane se do mořské země nikoho, kde se lodě vyskytují jen málokdy.

Obloha, na které zářilo polední slunce, se vyjasnila. Vál čerstvý vítr a blízko levé strany přídě prořala vlny ostrá ploutev. Kolem lodi zakroužil osamělý ravec, který se objevil neznámo odkud. Křičel, jako by byl otřesen touto překvapující a zvláštní podívanou.

3

Kapitán Josefíny Cowley a kapitán Lilliany Crowe seděli v kanceláři zástupce nadační společnosti. Bylo slunné zářijové jitra a oknem vypadal přístav North Sydney spořádaně a čistě. To se stává, když z vnitrozemí fouká ostrý, severozápadní vítr. Crowe se právě vrátil z provozní úřadovny v přístavu, kde byl pro povolení k plavbě do Halifaxu. Lillianiana měla vyplout za půl hodiny.

„Pokud vím, tohle je první hurikán, po kterém nemáte žádné obchody,“ poznamenal zástupce.

Cowley se usmíval.

„Občas mi nevdá, když mám klid. A tohle bylo poprvé, co pracuju pro společnost, kdy jsem strávil opravdu velikou bouři v přístavu.“

Crowe zvedl sklenici, pořádně si lokl a prohlásil:

„Zařídili to ty kluci od počasí. Poprvé jim vyšly správné předpovědi. To by musela být jó smolařská loď, aby se tentokrát dostala do maléru... Tak, mládenci, a jedu do Halifaxu ...“

Dopil, na okamžik se zadíval na dno sklenice, jako by doufal, že se zase naplní, pak vstal, podal ruku a zamířil ke dveřím.

„Cowley, na tohohle člověka si dej pozor,“ varoval a ukazoval na zástupce. „Řeže rum.“ A byl pryč.

15. září v 11.00 hodin odvázá Lillianiana lana. Pomalu vycouvala do proudu, otočila se na místě a zamířila k výjezdu Z přístavu. Kolem poledne byla z dohledu země a pod svou přídí cítila pohyb dlouhých těžkých vln, které tu zbyly po zmizelém hurikánu. Crowe změnil kurs, aby obeplul ostrov Flint, a pak šel do salónu na oběd.

Těšil se na mateřský přístav, a jak předá svou loď do rukou opravářů a loďařů. Bylo tomu už dávno, co ona i on měli dovolenou. Cítil, že si ji oba zaslouží – a dobrou.

Kapitán Crowe dojedl a pak se rozvážně vrátil na velitelský můstek. Počasí bylo pěkné, jasné a vála silná bríza. Po pravém boku, asi šest nebo sedm mil daleko, viděl mys Breton. Dávno před svítáním bude Lilliana kotvit v bezpečí Halifaxu a on si složí kufrík a půjde na břeh.

Uvažoval o této idylické budoucnosti, když se na můstek přišoural

telegrafista a bez jediného slova mu strčil do ruky zprávu, kterou právě dešifroval. Jeho obvykle příjemný obličej vyhlížel jako tvář abstinenta, který se octl v palírně kořalky.

Rádio Halifax. Lillianě od Námořní nadace –
Plujte na pomoc portugalskému remorkéru Gaspar.
Poškozený hurikánem. 4450 sever 4840 západ.
SS Bibbs v pohotovosti, ale nemůže poškozeného
odvléci.

Na můstku zavládlo dlouhé ticho, hluboké a významné. Ale za tři minuty dal Crowe kormidelníkovi nový kurs, Lilliana se otočila a ustálila na kursu 097°. Vyplula k poškozenému Gasparu 500 mil na východě.

4

Na Leicesteru den neubíhal – plazil se nekonečně pomalu vesmírem času. Celá posádka byla nyní na palubě. Muži na sebe navlékli šaty, které jim právě padly do rukou. Nikomu se nechťelo dolů do obytných prostorů, i kdyby šlo o zachránění těch nejcennějších osobních věcí. Shlukli se na pravém boku člunové paluby, kterou trochu zahřívalo odpolední slunce – a kde také měli blíž k dvěma zbývajícím člunům.

Lawson rozhodl, že všichni musí pomáhat při stavbě vorů. Ale udělal to spíš proto, aby posádku nějak zaměstnal, protože předem věděl, že to nebude k ničemu dobré. Muži se shromáždili pod dozorem loďmistra a palubních důstojníků a dělali co mohli, aby vykonali rozkaz. Nebyla s tím velká práce. Svázali dohromady prázdné barely a našly se i nějaké desky z jícnových krytů, které měly sloužit jako podlaha nouzového voru. Ve 14.00 spustili jeden vor na vodu, aby vyzkoušeli jeho plavbyschopnost. Daleko nedoplul. První vlna, která jej zasáhla, přetrhala vázání a rozmetala barely a prkna na všechny strany. Tím skončil zájem o stavbu vorů.

Opravdu nezbyvalo než čekat. Ale na co? Čekat s nepatrnou nadějí, která byla hodinu od hodiny menší, protože proud unášel Leicester dál na jihovýchod, že se na obzoru objeví jiná loď. Nebo čekat na chvíli, až loď přestane odporovat zákonům rovnováhy a konečně se převrhne.

V 18.30 udeřila do pravého boku mocná vlna. Loď se naklonila na levou stranu, pak sebou unaveně trhla a po nekonečně dlouhou minutu se nepokusila vrátit zpět. Všichni na palubě mysleli, že je konec. Ale mylili se. Vrátila se. Strašlivě pomalu, ale vrátila.

Lawsonovi to stačilo.

„Dále už čekat nemůžeme, Bayley,“ řekl. „Musíme se pokusit spustit čluny z pravého boku. Vlny jsou trochu menší a čluny by se neměly potopit. Až je budeme spouštět, musí minout trup, jinak si prorazí dno nebo se převrhnou. V každém případě se o to musíme pokusit.“

Byla to zoufalá, beznadějná práce. Sotva vytočili člun číslo 1 a povolili spouštěcí lana, ihned narazil do vyklenutého trupu a rozbil si příď. Ale bez mužů, kteří by jej odstrkávali od trupu, člun vůbec odmítal klesat k hladině. Konečně po hodině zoufalé námahy se jim podařilo jej spustit aspoň kus níž po čtyřicetistupňovém ocelovém útesu. Tam se zachytil o vystupující hranu bočního kýlu, převrhl se a jeho výstroj se vysypala do moře.

Všichni pochopili marnost tohoto počínání. Ale neměli nic jiného na práci – a každým okamžikem mohl Leicester zažít další strašlivé zakymácení, ze kterého by se už nemusel vzpamatovat. A tak pracovali dál, kleli a potili se a někdy také krváceli, zatímco se šelo.



S ubývajícím světlem se objevilo nad lodí čelo šedivých mraků, které zatáhly oblohu. Blížila se bouře. Severozápadní vítr několik hodin sílil, a tak se proti směru strašných vln, které tu zůstaly po hurikánu, zvedly menší ostré vlny.

Muži, kteří se nyní skoro poslepu lopotili s čluny na pravém boku, ztratili všechnu naději. Byli si jisti, že s příchodem další bouře nebude už v co doufat. Tma rostla a sílící vítr hvízdal v potrhaném lanoví.

Bylo 21.00 hodin. Malý cockneyský námořník se nějakým způsobem dostal do kuchyně, kde nasbíral suchary a masové konzervy, aby nakrmil své kamarády. Na cestu si svítil zápalkami. Když lezl z chodbičky na pravém boku a chtěl se vyhoupnout na žebřík, který vedl k člunové palubě, otočil se a dlouze se zahleděl směrem, kde někde byla Anglie – a domov. A pak vykřikl.

„Světla! Tamhle jsou světla!“

V tom okamžiku se všechny hlavy obrátily k němu a všechny oči se zadívaly tam, kam ukazovala jeho ruka.

Nad pustým černým mořem blikotalo jako hvězda stálé bílé světlo. Bylo to stožárové světlo blížící se loď.

Během několika minut zapálili Lawson a Bayley signálové ohně a rakety a obloha nad Leicesterem zakrátko zaplála jejich září.

Obličeje mužů, kteří stáli a svírali zábradlí na pravém boku, se zbarvily do ruda, takže se podobali obyvatelům pekla. Ale v jejich očích se objevila naděje.

Hlídku konající důstojník na parníku Cecil N. Bean zíral v úžasu na pyrotechnickou podívanou, která vybuchla přímo z temného moře.

„Vypadalo to jako 4. července ve Washingtonu,“ vyprávěl později. „Ti mládenci si opravdu dávali záležet, aby je někdo neminul.“

Zatímco Cecil N. Bean měnil kurs, vypálil rakety, že trosečníky viděl.

O hodinu později stál Bean asi čtvrt míle od vraku. Jeho velitel si pro velké vlny a rostoucí vítr netroufal připlout blíž. Zbytečně by tím ohrozil vlastní loď. Chtěl spustit dva záchranné čluny na návětrné straně Leicesteru, a zatímco by se blížily k vraku s větrem a vlnami v zádech, měl v úmyslu se svou lodí vplout na závětrnou stranu, aby byl připraven čluny s posádkou Leicesteru vzít na palubu.

Ale nebylo to tak lehké. Desetitisícitunové loď nejsou stavěny na to, aby se daly ovládat jako jachty, zejména když má vítr sílu poloviční bouře a ženou se proti sobě veliké vlny. Cecil N. Bean měl dost potíží, aby se otočil bokem k větru a mohl vůbec spustit čluny. A taky měl těžkosti se samotnými čluny. První se bezpečně vzdálil od boku, ale druhým udeřila vlna o loď a tak jej poškodila, že jej museli vytáhnout zpátky na palubu. Velitel se neodvažoval dávat v sázku dva zbývající čluny, pokud to nebylo životně nutné. Musel myslet na vlastní posádku a na Bermudy bylo ještě daleko.

Pro člun, který se podařilo spustit, to byla těžká cesta. Ti, kteří jej z velitelského můstku Beana sledovali pomocí světlometu, jej chvílemi úplně ztráceli z dohledu, když se propadal do prohlubní vzdouvajících se vln.

Konečně dorazil k Leicesteru ze závětrné strany. Ale jedna vlna do něho udeřila tak prudce, že v jediném okamžiku mu vyhodila i odnesla kormidlo ze závěsů, takže se skoro nedal ovládat.

Byl tak padesát yardů od Leicesteru a jeho kormidelník volal o náhradní kormidlo. Námořník Mair okamžitě vzal kormidlo ze závěsů jediného zbývajících člunu Leicesteru, kolem pasu si uvázal lanko, skočil do vln a doplaval s kormidlem k záchrannému člunu Beana.

I když se zase dal řídit, nemohl člun u Leicesteru přistát. Velká loď se tak kymácela, že každý pokus o přistání by byl osudným. Lawson nařídil svým lidem, že k němu musí doplavat, a sám jim pomáhal dolů po strmé palubě.

Deseti mužům se to podařilo a člun Beana odplul. Stav moře byl takový, že větší zatížení člunu nebylo možné riskovat. Mezitím připlula další loď. Byl to Tropero, jehož posádka také zpozorovala rakety z Leicesteru. Tropero ihned spustil dva čluny a ty také zamířily k vraku.

To už se bouře rozpoutala naplno. V noční tmě, oslepeni pěnou a sprškami vody, bojovali jak zachraňovaní, tak zachránci o život. Všem se to nepodařilo.

Kolem půlnoci byl člun Beana už tak poškozen, že jej museli vytáhnout zpět na loď. Avšak jeden člun z Tropera zůstal na vodě, i když si netroufal přiblížit se víc než několik set stop ke kymácejícímu se vraku Leicesteru, kolem něhož se pěnily a vařily vlny, jako by to byl ponořený útes.

Na Leicesteru zbyla skoro ještě polovička posádky. Teď se jeden muž za druhým vrhali do zmítajících se vln. Někteří plavali směrem ke člunu Tropera, ale nemohli jej v té zmatené a zlovlné tmě najít, a tak místo toho zamířili k jasně osvětlenému Cecilu N. Beanovi, který byl asi jednu míli daleko na závětrné straně. Jiní doplávali k Troperu.

V 02.00 hodin ráno 16. září zbyl na palubě své lodi kapitán Lawson sám. Kolem pasu si uvázal slabým lankem nepromokavý balíček s lodními listinami, rozloučil se se svou první obchodní lodí – a skočil.

Teprve za půl hodiny k němu doplul člun Tropera a vytáhl ho z vody.

Mazače od pomocného parního stroje a lodního hospodáře nikdy nenašli. Později si zachránění muži vzpomněli na žraloka, který se objevil ráno 15. září.

V 03.45 hodin zhasl světlo na Cecilu N. Beanovi a v tom okamžiku zmizela opuštěná loď z dohledu. Obě záchranné lodě se vydaly na další plavbu svými původními kursy a je jich navigační světla pomalu slábala, až zmizela v noční tmě.

ČÁST PÁTÁ

1

Robert Featherstone, statný a světlolvasý, s vysedlou bradou, seděl ve své zatuchlé kanceláři v budově Námořní nadace, která stojí na Water Streetu v Halifaxu. Jedna z jeho těžkých rukou bubnovala na odřený psací stůl, druhá mávala v modravém vzduchu polovykouřeným doutníkem, aby zdůraznila jeho myšlenku.

„Tak dobře,“ řekl. „Pobřežní hlídka myslí, že šla ke dnu. Její velitel myslí, že šla ke dnu. A to si taky myslí kapitáni obou lodí, co tam byly. Ale já si to nemyslím.“

Poslední slova pronesl tak hlasitě, až se tenké stěny místnosti otřáslly.

Džentlmensky vypadající úředník společnosti zůstal klidný. Když nic jiného, byl zvyklý na chování velitele záchranných operací.

„Podívejte se, kapitáne,“ pravil smířlivě, „máte nejspíš pravdu a všichni ostatní ne. Ale sám víte, že Josefína nás stojí dva tisíce dolarů denně, když je na moři. A co když tam bude týden a nenajde ani sud? Co potom řekneme ředitelství v Montrealu?“

Veliký muž bodl před sebe doutníkem, jako by to byla harpuna.

„Tak jim ksakru neříkejte nic! Nic jim do toho není! Co oni vědět o moři? Říkám vám, že ta loď je ještě na hladině. A jestli ji dostaneme – opuštěnou loď, rozumíte? – máme milión dolarů v kapse!“

Kapitán Robert Featherstone – „Kap“, když ho oslovovali, na radiogramech „Feter“, „Feathers“ za jeho zády a nikdy „Bob“ – byl člověk zrozený pro moře, odkojený mořem a obdařený takovou dávkou sebejistoty, až se obyčejným lidem zdálo, že trpí chorobným velikášstvím. Věřil a důvěřoval si tolik, že by si to v takové míře málokdo dovolil. A podle toho také vždy jednal. Jestliže kdy vážně pochyboval o své neomylnosti, nikdo z těch, kdo s ním už třicet let pracovali na dalekomořských záchranných operacích, o tom nevěděli.

Featherstone patřil k druhu lidí, kteří se vždy řídí vlastními pocity. Jeho rozhodnutí málokdy, jestli vůbec kdy, oplývala na sebe

navazujícími logickými prvky, jakých se používá při matematických výpočtech. Když něco dělal, bylo to proto, že „věděl“, že to je správné, i když často nemohl vysvětlit proč, jak to ví. Svým pocitům věřil bezvýhradně a byl absolutním zastáncem instinktu, který moderní člověk často pohrdavě nazývá předtuchou. Featherstone byl prostý člověk. Snad. Avšak během třiceti let záchranářské práce, kdy zodpovídal za záchranu asi sto padesáti lodí na moři, uvízlých na útesech nebo skaliskách atlantského pobřeží, byl oprávněn svým schopnostem důvěřovat a měl dostatečný důvod, aby se nechal vést impulsy svého instinktu, proti nimž každá logika končí.

Úředník si vzdychl.

„O.K., kapitáne,“ řekl. „Pojedem podle vašeho.“

Toto malé úspěšné zakončení utkání začalo v 09.20 hodin 16. září, když velitelství letecké námořní záchranné služby kanadských ozbrojených sil zatelefonovalo Nadaci tuto zprávu:

SS Tropero. Volací značka LOKS. Newyorské pobřežní stráží – 08.00 16. 4027 sever, 5510 západ.

Opuštěl britskou obchodní loď Leicester z Londýna.

Dva částečně potopené záchranné čluny.

Velitel Tropera.

Důstojník, který měl službu na velitelství letecké námořní záchranné služby, dodal k této dosti nejasné zprávě, že nějaká loď jménem Cecil N. Bean hlásila, že v této oblasti zachránila nějaké trosečníky, ale neuvědla, z které lodi pocházejí.

Jakmile ukončil svůj rozhovor s důstojníkem, zavolal Featherstone zástupce společnosti v North Sydney.

„Sežeňte Cowleyho. Řekněte mu, ať okamžitě vypluje na polohu 4027 sever, 5510 západ. Je tam opuštěná loď. 4027 –5510. Rozumíte?“

Teprve potom vstal a šel zjistit polohu vraku na nástěnné námořní mapě. Teprve potom uvědomil nadřízené Námořní nadace, že poslal Josefinu 450 mil daleko na základě zprávy, která krom své nejasnosti zřejmě naznačovala, že předmět záchrany se rychle potápí, jestli se už nepotopil.

Když se Featherstone později rozpomínal, nemohl a nechtěl odůvodnit své přesvědčení, že Leicester ještě pluje. Jenom cítil, že se loď ještě nepotopila. Také věděl, že rozhodovala každá minuta, aby tu byla naděje na její záchranu.

„Oceánská záchranná operace je hazard od začátku do konce,“ řekl. „Nemáte čas vážit pro a proti. Musíte jednat a sakramentsky rychle jednat, protože jinak se vám loď potopí, nebo se k ní někdo dostane dřív.“

Obvykle pracujeme na základě Lloydovy otevřené smlouvy, která stanoví: ‚žádný výsledek – žádná odměna‘. Velitel ‚případu‘, tak říkáme lodí, která je v tísní, a velitel záchranného remorkéru smlouvu podepíše. Když nedotáhneme loď bezpečně do přístavu, nedostaneme ani halíř. Žádný výsledek – žádná odměna. Ale když ‚případ‘ dovlečeme do bezpečí, dostaneme zapláceno podle rizika, které jsme podstoupili.

V případě Leicesteru šlo o opuštěnou loď, takže o Lloydově smlouvě se nedalo mluvit. Ne že by loď nikomu nepatřila, to ne. Když ji posádka opustila, stala se majetkem pojišťovny, která ji pojistila a která by musela vyplatit pojistné plavební společnosti, kdyby se loď potopila. Skutečnost, že ji opustili, nasvědčovala tomu, že se potopí, a proto ani pojišťovna neměla zájem nám platit za pátrání. Znamenalo to buď riskovat, anebo ne vyplout vůbec. Kdybychom ji nenašli, ztratili bychom hodně peněz – provoz oceánských remorkéru není levný. Ale kdybychom ji našli, museli bychom ji ještě od-vléci do přístavu. A kdyby se cestou potopila, nedali by nám ani dolar za naši práci, ani za nebezpečí, které hrozilo našim lodím, zařízení nebo posádkám. Všechno bylo proti nám. Ale na druhé straně dostat ji do přístavu by znamenalo, že bychom mohli žádat záchranný poplatek rovnající se polovici její běžné ceny a určitě by nám ho dali.

Leicester byl více než riskantní podnik; abychom měli naději, že se nám vydaří, museli jsme poslat Josefínu co nejrychleji za ním. Sedět na zadku a čekat, až nám někdo potvrdí, že Leicester ještě pluje, mohlo taky dopadnout tak, že by byl dávno na dně, než bychom se k němu dostali. Anebo nám ho mohl někdo vyfouknout. Tak jsem neztrácel čas.“

Cowley si taky pospíšil. Featherstoneův příkaz dostal v 10.15 a v 10.38 Josefína vyplula. Jednomu z jejích mazačů, který marnil čas u láhve s nějakou svou známou asi pět bloků od přístavu, se podařilo vrátit se na loď včas. Ale jen taktak. Záchranáři nečekají na rozkaz k vyplutí, když zaslechnou sirénu, která je svolává na loď.

Jakmile dostala Josefína rozkaz, Featherstone se snažil získat co nejvíce informací o „případu“. Poslal telegramy k Lloydovi do Londýna – do slavné centrály, která soustřeďuje všechny zprávy o námořních katastrofách. Požádal leteckou námořní záchrannou službu, aby odposlouchávala všechny zprávy, které vysílají lodě. Zavolal velitelství Pobřežní stráže Spojených států v New Yorku.

Okamžité výsledky tu nebyly, ale ve 13.00 hodin dostal od Pobřežní stráže tuto zprávu:

SS Cecil N. Bean. – Pobřežní stráž Spojených států
New York. SS Leicester pluje volně s velkým sklonem
způsobeným sesutím pískové zátěže. Cekám, že se převrhne
každým okamžikem. Záchrané čluny a vory rovněž volné.
Jeden muž raněn na hlavě. Pluji na Bermudy.
Velitel.

Půl hodiny potom přišla další zpráva:

Zachránil 20 trosečníků Leicesteru. Zbytek posádky,
18, na palubě argentinského parníku Tropero. Velitel
Leicesteru hlásí ztrátu 6 mužů v hurikánu. Loď zůstala
úplně opuštěna.
Velitel lodi Cecil N. Bean.

Ani jedna, ani druhá zpráva Featherstonea příliš nepotěšila. Kapitán Cecilia N. Beana zřejmě neměl optimismus velitele záchranných prací a nevěřil, že Leicester má naději udržet se na hladině. Ani odpověď na dotaz, který prostřednictvím halifaxské vysílačky poslal Troperu, nijak zvlášť nepodporovala Featherstoneovu „předtuchu“. Odpověď přišla ve 13.30 hodin, v

době, kdy už byla Josefína na cestě a plula rychlostí šestnácti uzlů k cíli.

Nadační společnosti – Halifax.

K vašemu dotazu. Leicester měl sklon 70 stupňů.

Potápěl se, když jsme jej opouštěli. Montreal.

Kapitán Tropera.

O něco později téhož odpoledne vysílala Pobřežní stráž Spojených států všem lodím výstrahu, která zdánlivě zpečetila osud Leicesteru.

Opuštěná loď Leicester. Naposledy hlášena 4027 sever,
5510 západ. Sklon 70 stupňů. – Jestliže ještě pluje,
považujte za velké nebezpečí pro lodní dopravu.

První důstojník Jimmy Rose se opřel o podstavec gyroskopického kompasu Lilliany a mrzutě pozoroval moře. Čím dál se vzdalovali od Halifaxu na západ, tím větší měla posádka Lilliany zlost. Remorkér nutně potřeboval opravu a nové vybavení stejně jako jeho posádka potřebovala několik týdnů odpočinku na pevnině. Ale tenhle výlet za poškozeným portugalským remorkérem vypadal, že oddálí opravu i dovolenou na břehu aspoň o jeden týden.

Rose měl ještě hlídku, když k němu přišel radiotelegrafista.

„Dobré zvěsti,“ řekl. „Přečtěte si tohle.“

„Tohle“ byl naškrábaný přepis zprávy, stručné a k věci.

Remorkér Gaspar se potopil. Posádka zachráněna.

Lituji. Velitel Bibbs.– –

„On lituje?“ poznamenal Rose a jeho obličej se rozzářil v širokém úsměvu. „Kdybych ho měl tady, tak chlapovi koupím skleničku.“

„Dvě – nebo radši tři,“ dodal telegrafista.

Když se za deset minut Lilliana obrátila a zamířila zase k Halifaxu, byla na ní mnohem veselejší nálada. Kapitán Crowe napsal

telegrafistovi zprávu pro Featherstonea o osudu nešťastného Gaspara a že se Lilliana vrací co nejrychleji domů.

Featherstone dostal zprávu ve 14.45 hodin. V 15.05 se telegrafista znovu objevil na velitelském můstku Lilliany. Tentokrát neřekl nic a zprávu strčil Rosemu do ruky, jako by se jí štítíl.

Britský parník Leicester opuštěn 4027 sever,
5510 západ. Plujte na místo a spolupracujte s
Josefínou, která pluje ze Sydney. Udržujte
spojení s Josefínou.
ACK. Feter.

Je to vlastně smůla, že slova, kterými v tom okamžiku Rose , potvrdil příjem této zprávy, nemohla být vysílána v přesném znění. Ale na mezinárodních vlnových délkách se dodržují určitá pravidla slušnosti.

Pět minut na to změnila Lilliana kurs.
Z lodního deníku Josefíny:

13.12 Míjíme ostrov Scatari. Kurs na jih změněn
o tři stupně na východ. Vítr jihojihovýchodní.
Síla 2. Pěkně a jasno ...

Josefína nechala pevninu za zádí a ponořila svou před' do vzdouvající se masy moře. Její nízká, široká zád' jako by se usadila hlouběji ve vodě a velký šroub ji hnál rychlostí šestnácti uzlů vpřed.

Johnu Cowleymu, který stál na velitelském můstku, nepřipadalo, že pátrání bude snadné. Poloha Leicesteru, kterou obdržel, se zakládala na odhadu, odhadu, který mohl být chybný o veliký počet mil. Cowley znal nevyzpytatelný Golský proud a jeho vedlejší toky, které teď jistě unášejí vrak rychle na východ, zatímco místní větry, se kterými se setkává, vytvářejí další neznámé odchylky, jestli mezitím už neklesl ke dnu.

Atlantik je veliký oceán. Loď je proti němu nepatrná. A tak si Cowley s úlevou oddychl, když dostal od Featherstonea pozdě odpoledne zprávu, že Lilliana se přidává k pátrání.

Dva remorkéry, jeden od severu a druhý od severozápadu, se nyní blížily k určenému, ale neoznačenému místu v oceánu.

Za svítání 17. sebou Josefína i Lilliana házely ve velkých vlnách, které postupně rostly, rozbouřené jihovýchodním větrem o síle 7 stupňů. Ani jedna, ani druhá nezpomalily rychlost, ale jejich posádky pocítily zvýšené napětí při pomýšlení, co udělá bouře s opuštěnou lodí se sedmdesátistupňovým sklonem.

V 10.00 hodin zavolal Robbie Vatcher, radiotelegrafista Josefíny, na velitelský můstek kapitánu Cowleymu.

„Mám spojení s Troperem. Pluje do Montrealu a je po našem boku asi padesát mil na severovýchod. Chcete s ním mluvit?“

Cowley chtěl a Tropero měl důležité informace. Hlásil, že Leicester byl unášen směrem na jihovýchod rychlostí asi čtyř až pěti uzlů, když ho viděli naposled. To bylo před třiceti hodinami. Byl-li tento pohyb stálý, mohl Leicester být až 140 mil od polohy udávané jako jeho poslední. Cowley narýsoval jeho novou pravděpodobnou polohu, změnil kurs a uvědomil o tom Lillianu. Navrhl také, aby se oba remorkéry setkaly, a Crowe souhlasil, aby si dali sraz ve 22.00 hodin v průsečíku zeměpisné sítě, na kterém se dohodli.

V 18.00 hodin se Lilliana ploužila velmi silnou bouří ne daleko místa, kde posádka opustila Leicester. Zdvojily se hlídky a deset minut potom jedna z nich pozorovala nějaký předmět. Lilliana změnila kurs, aby si předmět prohlédla, ale

byl to jenom kus plovoucího dřeva.

Ve 22.00 byla viditelnost skoro nulová – noc a bouře odřízly okolní svět. Ale radaru tma nevadí. Ve 22.12 objevil Wally Myalls, který bděl u radarové obrazovky na můstku Josefíny, bod na severovýchodě. Sledoval jej pozorně asi deset minut a pak usoudil, že to je Lilliana. Pomocí radiotelefonu, který byl umístěn v kormidelně, mluvil za chvíli přímo s Crowem.

Hodinu potom pluly obě lodě temnotou na jih.

Po celou noc zůstala u radaru Josefíny obsluha. Jakmile cítil důstojník u přístroje, že ho únavou bolí oči, vystřídali ho. Celou noc pluly remorkéry po trase, po které mohl Leicester být unášen. Ale na obrazovce se neobjevilo nic.



O půlnoci poslal Cowley souhrnné hlášení. Použil volací značky Josefíny MFML:

Všem lodím. Vyhlížejte opuštěnou britskou nákladní loď Leicester. Předpokládaná poloha 3947 sever, 5443 západ ve 12.00 GMT.

Jakoukoliv zprávu o tomto vraku předejte MFML.

18. září v 02.00 hodin zavolal Cowley radiotelefonem Crowea. Oba kapitáni se dohodli, že zahájí koordinované pátrání hned na úsvitu. Pátrání obou lodí bylo nejdříve zaměřeno jižním směrem, kde se Josefína měla pak obrátit na západ, zatímco Lilliana zamíří na východ.

Za svítání se počasí zhoršilo.

Z lodního deníku Josefíny:

06.00. Severovýchodní vítr síly bouře. Loď se silně kymácí. Rychlost snížena. Lože motorového člunu rozbila velká vlna a odnesla do moře. Utrhla se oděrka na předním levém boku, přičemž byly vytrženy nějaké šrouby, takže zatéká do salónu na přídi.

Obě malé lodě dostávaly pořádně co proto. Lilliana musela snížit rychlost na sedm uzlů, její příď chvílemi úplně mizela ve vlnách a kormidelník jen zřídka něco viděl okny kormidelny, po kterých stále stékala voda. Námořník, který měl hlídku na „opičím ostrůvku“, jak se říká ohrazené pozorovatelně, se musel přivázat k podstavci kompasu a dalekohled, kterým měl pozorovat kymácející se obzor, byl tak mokrý, že se vůbec nedal použít.

V 09.46 hodin poslal Cowley do Halifaxu tuto zprávu: Včera v noci prohledali radarem 3120 čtverečních mil. Žádné štěstí. Případ měl sklon 70 stupňů, když viděn naposled. Možná potopen v bouři. Jsou obrovské vlny. Lilliana a Josefína nyní pátrají společně na jih a východ. Žádejte pomoc letadla v pátrání leteckou námořní službu.

Úředníky Námořní nadační společnosti v Halifaxu, až na Featherstonea, ovládla pesimistická nálada. Všechno nasvědčovalo tomu, že se Leicester docela určitě potopil. Ale Featherstone nechtěl připustit, aby rozum zvítězil nad jeho instinktem, který mu již tolikrát posloužil. I když se o tom příliš nemluvalo, pociťoval, že sílí tlak, aby odvolal pátrání.

Zachmuřeně zvedl telefon a zavolal velitele Letecké námořní záchranné služby. Důstojník ho moc nepotěšil. Neměl ani chuť, ani zmocnění riskovat jedno ze svých letadel a posádek k pátrání po opuštěné lodi, která se pravděpodobně už dávno potopila. Situace by bývala jiná, kdyby se posádka Leicesteru nezachránila. Ale v tomto případě musel Featherstoneovu žádost odmítnout.

Pátrání na moři pokračovalo dál. Jenže Josefína a Lilliana už nebyly jediné záchranné remorkéry, které projevovaly zájem o Leicester.

Asi 200 mil od Bermud plul veliký oceánský remorkér holandské společnosti L. Smith & Company. Plul klidně na západ do přístavu Hamilton, aby tam vzal do vleku poškozenou loď, kterou měl odevzdat v New Yorku. Zwarte Zee byl jedním z velkého počtu silných remorkérů, které Smith používal k vlečení mrtvých lodí a jiných plavidel bez vlastního pohonu, jako plovoucích doků, bagrů a velkých pramic, do všech koutů oceánu. Vlečení lodí bylo Smithovým hlavním obchodem, ale žádný z jeho remorkérů, měl-li příležitost, nepohrdl oceánskou záchrannou operací.

Celé odpoledne seděl velitel Zwarte Zee nad hromadou zpráv týkajících se Leicesteru. Měl po ruce všechny informace, které získala nadační společnost od cizích lodí a organizací. Ale hlášení, která si vzájemně sdělovaly oba nadační remorkéry nebo vyměňovaly se základnou v Halifaxu, mu scházela. Mnoho let předtím zavedla Námořní nadace složitou šifru, aby znemožnila cizím remorkérům využívat informace, které sama získala. Během pátrání po Leicesteru i při většině jiných záchranných operací všechny vysílané zprávy byly šifrovány.

Půl dne uvažoval velitel Zwarte Zee o Leicesteru a pak usoudil, že se potopil.

Zwarte Zee nezměnil kurs a plul dál k Hamiltonu.

Josefína a Lilliana pokračovaly v pročešávání pustého oceánu jako dva honící psi. Odpoledne 18. září začala bouře slábnout a oba remorkéry vyrazily plnou parou vpřed. Po celý den prohledávaly prázdné moře, až dokonce i jejich posádky, většinou profesionální optimisté, nebyly s to zakrýt své pochybnosti.

Brzy navečer, když se Cowley dověděl, že leteckou pomoc nedostanou, rozhodl, že je čas skončit: Ve 20.00 poslal rádiovou depeši do Halifaxu.

Vítr severovýchodní, stupeň 6. Moře stále rozbouřené a vlnobití. Loď se silně kymácí a houpe. Josefína a Lilliana prohledaly 9000 čtverečních mil bezvysledně.

V noci pátrání radarem jižním směrem.
Obávám se, že se případ potopil v bouři. Žádal jsem všechny lodě vyhlížet případ a hlásit. Žádné hlášení.
Považuji za plýtvání palivem. Souhlaste ukončit pátrání pozítří.

Té noci nedostal Cowley odpověď. Featherstoneovo postavení se v Halifaxu stávalo neudržitelné – ale stále odmítal odvolat operaci.

Na zmítající se vlny padla noc. Wally Myalls, první důstojník Josefíny, vystřídal Freddyho Squirese u radaru. Daleko na pravé straně obrazovky viděl Wally malou tečku, která představovala Lilianu. Jinak byla obrazovka prázdná až na blikající světlo, když se radarový paprsek odrážel od vrcholků vln.

Čas ubíhal a Myalls cítil, jak se mu unavují oči. Otočil se od radaru, aby si odpočal a popovídal s Cowleym, který přišel na můstek. Pak se vrátil k přístroji a pozoroval dál.

Náhle se celý soustředil. Daleko na jihu se objevil bod, který nemizel zároveň s odrazem vln. Několik minut na něj civěl.

„Kapitáne!“ zavolal, „něco tu mám.“

Cowley stál okamžitě u něho. Myalls si odsedí a Cowleyho ruce uchopily lehce kontrolní knoflíky. Aniž odpoutal zrak od obrazovky, dal kormidelníkovi povel.

„Dvacet stupňů vpravo!“

Josefína se stočila na nový kurs a její posádka byla okamžitě v pohotovosti. Velký remorkér právě před chvílí už měnil kurs, aby se vydal po další trase pátrání. Jestliže jej měnil vzápětí potom, mohlo to jedině znamenat, že na můstku něco pozorovali.

Malá zelená tečka se na obrazovce objevovala znovu a znovu při každé otáčce pátrající vlny. Cowley ji napjatě a vytrvale pozoroval. Pět minut, deset, patnáct a pak mu zklamaně poklesly ramena.

„Je to loď, Wally. Ale pluje pod vlastní parou. Není to Leicester.“

Josefína se vrátila na původní kurs a noc ubíhala.

Ráno v 07.20 hodin se ohlásila radiotelefonem Lillianu. To, co říkal Crowe, se šifrovat nemuselo.

„Právě jsme propluli tenkou vrstvou oleje,“ opakoval Cowleymu. „Plavaly v ní prkna, nějaké barely a roztržená záchranná vesta. Myslím, že šel ke dnu.“

19. září v 09.00 ležela tato zpráva před Featherstonem. Veliký muž vysunul pevněji bradu a jeho zuby surově zapracovaly na doutníku. Potom, s nechutí, která se rovnala fyzickému odporu, vzal tužku. Když začal psát, tlačil na tužku tak silně, že se tuha s prasknutím ulomila.

Nadační společnost. Halifax. Josefíně. Nenajdete-li
případ do poledne, poplujete do North Sydney,
Lilliana do Halifaxu.
Feter.

O tři hodiny později Josefína obrátila. Když se její příd' ustálila na novém kursu, Cowley unaveně natáhl ruku a vypnul radar. Bylo po pátrání.

2

Zatímco Lilliana plula plnou parou do Halifaxu – celá její posádka napjatě vyčkávala a nedůvěřivě pošilhávala po dveřích telegrafistovy kabiny – a zatímco Josefína mířila k North Sydney, zájem nadační společnosti se připravovala upoutat jiná loď.

Byla to řecká uhelná loď Orion o výtlaku 5000 tun, která plula z North Sydney do Botwoodu na severovýchodním pobřeží Newfoundlandu s nákladem hnědého uhlí.

Orion byla typickou představitelkou určité třídy, nebo snad rodiny plavidel, dobře známých po celém světě. Vášně Reků pro staré památky způsobila, že během doby nashromáždili pod svou vlajkou některé z nejstarších, nejvíce opotřebovaných a nejhorších parníků, které kdy pluly. Jakmile nějaká loď, plující pod jinou vlajkou, zestárla natolik, že už se hodila jen do starého železa, byla tu stále ještě naděje, že se objeví nějaký řecký velitel a za babku ji koupí. Někdy ho při koupi založili jeho důstojníci, kteří často byli jeho synové nebo zeťové. A stará loď se pak stala čistě rodinným

podnikem. Její kabiny se zaplnily až k prasknutí buclatými manželkami a spoustou dětí. V každém volném koutě na palubě se objevily ohrádky pro ovce, kozy, slepice a občas i pro jednu nebo dvě krávy. Z parníku se stal, v tom pravém smyslu, zámořský tulák, který se ploužil po celém světě. Plul pro náklad, kamkoli ho poslali, odvezl jej, kamkoli majitel nákladu potřeboval.

Orion nebyl v Řecku už celé dva roky. Zjistit, kde všude během té doby byl, by se rovnalo novodobé Odysseji. Na své předposlední plavbě se přijel poptat po nákladu do North Sydney a dostal jej.

Orion byl tak starý, že nikdo neznal den jeho narození. Rez prožrala jeho pláty, že byly tenké jako papír, a jeho starý skotský kotel a trojčlívý parní stroj si zasloužily místo v některém muzeu v Clyde. Přesto stroj pracoval a parník se obtížně šoural po oceánech rychlostí osmi uzlů.

19. září v noci proplouvala loď úžinami Belle Isle, kde ji dohnala bouře, která předtím potrápila oba záchranné remorkéry. Moře tu bylo známé svou nehostinností, zvláště když jím proplouvaly lodě za špatného počasí. Orion samozřejmě neměl radar a jeho starodávná vysílačka byla tak na úrovni krystalky. Jeho posádka zřejmě vlastnila mapu těchto úžin, ale moc jí neposloužila.

Stará loď se v bouři válela sem a tam a odfrkávala přitom jako buvol. Když byla v úžinách skoro u ostrova Květů, chtěla si přes něj asi zkrátit cestu. Jenže na takové procházky nebyla stavěná. Ozval se ošklivý zvuk praskajících železných plátů doprovázený rozhořčeným kdákáním slepic, bečením ovcí a bučením lodní krávy.

Ale Orion neměl silné motory a plul tak pomalu, že náraz na útes mu sotva mohl způsobit smrtelné zranění. A tak 20. ráno odcouval ze skály vlastní silou.

Zase byl na vodě, ale jeho obyvatelé byli trochu vyvedeni z míry, protože do předového prostoru tekla voda a v břiše, kam také stékala, se hnědé uhlí měnilo v bláto, které ucpávalo čerpadla. Ještě horší bylo, že se uhlí zahřívalo až k samo-vznícení – což se pravděpodobně dělo od okamžiku, kdy parník vyplul ze Sydney. Slaná voda, která vnikla dovnitř po srážce s pevninou, tento proces ještě urychlila a nad kryty nákladových jícňů na přídi se objevovaly obláčky dýmu a zápach uhelného plynu.

Někteří z posádky se nyní začali toužebně ohlížet po pevnině, kterou tak nedávno opustili. A když krátce po 09.00 hodin odlétl s hlasitým výbuchem kryt jednoho nákladového jícnu a z nákladového prostoru se začal valit dým, kapitán otočil loď a namířil zpět ke známému místu na břehu.

Jenže tenhle kapitán byl smolař. Když chtěl pod sebou mít hloubku, najel na zem a teď, když chtěl najet na břeh, najel s Orionem na podmořský útes asi jednu míli od břehu.

Krátce potom, co narazili, podařilo se radiotelegrafistovi Orionu vyslat SOS. V 10.30 hodin dostala nadační společnost v Halifaxu ze své kanceláře v St. John's na Newfoundlandu tento telegram:

Řecký parník Orion 5100 brutto tun. Náklad uhlí ze Sydney do Botwoodu. Poslední hlášení. Najel na skálu u ostrova Květů. Loď hoří, posádka ji opouští.

Featherstone si okamžitě prověřil dřívější údaje Orionu v Lloydově Seznamu lodí – knize připomínající bibli. To, co zjistil, na něho příliš nezapůsobilo. Ale koneckonců loď v tísní je a Nadace prohlašovala, že vždy udělá všechno ve svých silách pro loď, která potřebuje pomoc. Josefína dostala rádiovou depeši – byla v té době asi sto padesát mil od Sydney – která přikazovala Cowleymu, aby okamžitě změnil kurs a plul Orionu na pomoc. Josefína změnila kurs v poledne, aby mohla proplout Kabotovými úžinami, a zamířila k Belle Isle.

Pro Josefínu, která plula plnou parou, to bylo pětatřicet hodin plavby. Pozdě večer 21. září byla v dohledu majáku na ostrově Květů a její posádka nejasně zahlédla černou hmotu Orionu, opuštěnou na útesu.

Nesměl se ztrácet čas. Orion byl ze všech stran vystaven větru i moři a neměl naději, že by přečkal jedinou, třeba jen středně silnou bouří. I když byla tma jako v pytli, Cowley připlul s Josefínou, jak mohl nejbližší, vyhmatáváje si cestu pomocí hloubkoměru mezi podmořskými skalisky. Zběžná prohlídka ukázala, že Orion vězí na útesu celou polovicí délky svého trupu a že moře mu proudí nejméně do dvou prostorů.

Cowley a předák záchranářů Ray Squires byli na vahách, má-li loď vůbec dostatečnou hodnotu, aby zaplatila výdaje záchranných prací, až ji stáhnou z útesu, ale připravili se udělat všechno pro její záchranu. Oba kapitáni podepsali Lloydovu otevřenou smlouvu.

Za svítání proplula Josefína mezi útesy a připoutala se k boku Orionu. Záchranáři se museli probojovat stádem ovcí, které se při panice dostaly ze svých ohrádek, odehnat rozzlobené hejno kohoutů a potom teprve začali vytahovat na palubu své záchranné zařízení.

První na řadě byla tři velká naftová čerpadla, která za krátkou dobu vrhala proudy černé a páchnoucí vody přes palubu. Ve stejné době vyložili z Josefíny dva drapáky a složili je na palubě Orionu. Pak za pomoci lodních jeřábů a rumpálů havarované lodi vyházeli uhlí z 3. a 4. nákladového prostoru do moře, aby parníku odlehčili.

Zároveň natáhli z nádrží na kysličník uhličitý na Josefíně požární hadice do prvního nákladového prostoru Orionu. Oheň brzy pohasl.

Na palubě staré lodě to hřmělo, zvonil kov, chrastilo, ale také bečelo a bučelo.

Vykládání uhlí pokračovalo, ale objevily se vlny a pláty Orionu pomalu, ale jistě praskaly pod tlakem na útesy. Ani velká osmipalcová čerpadla nedokázala nějak podstatně snížit hladinu vody v jeho prostorách a brzy odpoledne to vypadalo na prohranou bitvu natolik, že kapitán Orionu nakonec pokrčil rameny, udělal mohutné gesto, kterým chtěl naznačit, že s tím nechce nic mít, a pak odejel nadobro na pevninu.

V 15.00 hodin zesílil vítr od západu. Proto se Josefína musela záhy odpoutat a opatrně vyplout do větší hloubky, kde zakotvila. Cowley nechal na Orionu Freddieho Squirese (bratra Raye Squirese), pět dalších záchranářů a dvacet nebo třicet newfoundlandských rybářů, které najal na výpomoc. Asi dvanáct členů posádky postižené lodi a zvířectvo také zůstalo na palubě.

Za hodinu už bylo jasné, že ze západního větru bude pořádná bouře. Tehdy rybáři slušně oznámili, že odplují domů do zátoky Květů, dokud mohou. Slezli do svých dýchavičných člunů a propluli příbojem, který již útočil na nedaleké útesy. Když odpluli, Squires později říkal, že se cítil trochu osamělý.



„Bouře přišla podivuhodně rychle. Kolem sedmé dosáhla 8. až 9. stupně a moře kolem dokola se zpěnilo do běla. Viděli jsme, že Josef inu kotvy neudrží na místě a že se octla v nepříjemné situaci. Jednu kotvu se jim podařilo vytáhnout, ale druhá se zasekla ve skalách a nakonec museli přetnout řetěz, nechat ji, kde byla, a odplout na volné moře. Nic jiného nezbývalo. S jejím ponorem nebylo myslitelné, aby se k nám přiblížila, a zůstat blízko břehů v takové bouři by bylo úplné šílenství.

Když odplula, pocítli jsme svou opuštěnost ještě víc. Čluny jsme neměli a obyčejné lodní čluny Orionu by se ve vlnobití, jaké se přes něj převalovalo, nedokázaly udržet.

Řekové strašně zneklidněli. Pořád se dožadovali, abych zavolal Jožínku zpátky rádiem. Odmítl jsem, a tak začali poskakovat a řvát na mě. Taky jsem neměl chuť se utopit, ale Jožínka by nám stejně nemohla pomoci.

Pak přišel na palubu Buck Dassylva, který nám dělal na Orionu pumpaře, a povídá, že se protrhává celé dno a teče do strojovny. Rychle jsme tam běželi a uhasili v kotlech ohně. Právě pěkný výbuch kotlů nám tak ještě scházel, aby to začalo být opravdu zajímavé.

Jakmile jsme uhasili ohně, Řekové si mysleli, že je konec, a začali mě honit po palubě, aby mě přinutili udělat nějaký zázrak s vysílačkou.

Moc jsem jim nerozuměl, ale zato jsem byl rychlejší než oni. Samozřejmě bylo hodně překážek. Občas jsem se natáhl přes ovci nebo kozu a Buck se chechtal, až už nemohl. Myslím, že na mne dokonce přijímal sázky.

Mezitím vyslal Cowley SOS a dostal odpověď od newfoundlandského celního kutru Marvity, který zakotvil před bouří v zátocě Květů. Kutr měl mělký ponor a jeho velitel, kapitán Houndsel, byl pravý starý Newfoundland'an, o kterých se říká, že jsou půl člověk, půl tuleň. Bylo štěstí, že byl blízko, protože byl asi jediným člověkem na celém pobřeží, který by se odvážil pokusu dostat nás z Orionu.

Kolem desáté se Řekové konečně vzdali. Nikdo z nás nepokládal budoucnost za příliš růžovou. Orion se pod námi rozpadal a počítali

jsme, že dlouho nevydrží. Potom najednou proťal bouří světlomet a rozblikalo se signální světlo.

Popadl jsem svítilnu a odpověděl. Byl to Houndsel z Marvity a signalizoval, že se pokusí proplout přímo mělčinami – nad nimiž bylo moře bílé jako mléko – a vezme nás s sebou.

Upozornil nás, abychom se přichystali. ‚Počkám u boku šedesát vteřin,‘ blikalo světlo. Neodvažoval se zůstat déle a dodnes nechápu, kde vzal odvalu, aby vůbec připlul až k Orionu.

Nahnal jsem všechny lidi k zábradlí a čekali jsme, když zablikala další zpráva: Nechoďte s prázdnou!

Věděl jsem, o co jde. Orion měl na palubě víc pití, než by byl celý Halifax schopen vypít za týden. Donutil jsem tedy každého chlapa, aby strčil dvě láhve pod kabát nebo za košili. Dalo se to považovat za druh přepravného. Pak jsem si uvědomil, že Marvita je celní loď, a jen jsem doufal, že Houndsel nechal celníky v zátoce Květů.

Houndsel vedl Marvitu tak skvěle, že dosedla vedle Orionu jako pták. Sotva se dotkla jeho boku, všichni jsme byli jedním skokem na její palubě a Houndsel s ní už couval na volné moře. Potom se mi zdálo, že zátky z lahví vyskakují samy od sebe.

Plavba do zátoky Květů byla bouřlivá. V okamžiku, kdy jsme vjížděli do přístavu, zaslechl jsem zvuk, jako by startovaly stovky motorových člunů. Houndsel zapnul světlomet a tu jsme viděli, že všechny plavbyschopné motorové čluny v zátoce vyplouvají na moře.

Představte si to! Bouře 9. stupně z návětrné strany a ty kocábky pluly přímo do ní! Nechápal jsem, co se děje, a zeptal jsem se tedy Houndsela. Ten se zašklebil a povídá: ‚Jó, hochu, Orion je teď konc opuštěná loď.‘ Víc říkat nemusel.

Do rána se vyčásilo, a tak jsem se vrátil na vrak a poohlédl se po náradí, které jsme tam nechali. Z loď byl už skutečný vrak. Byla úplně rozbitá a nedala se nijak zachránit – a očesaná jako lípa! Ti rybáři se postarali, aby nepřišlo nic nazmar – ani krávu tam nenechali.

Za nic na světě jsem nemohl pochopit, jak dostali krávu z lodi. Proto jsem se zeptal jednoho ze zdejších, aby mi řekl, jak ji dopravili do člunu v takové bouři.

Povídal: „Do žádného člunu ... Potopila by ho a nás s ním. Uvázali jsme jí kolem rohů provaz a šoupli přes palubu. Když se dostala přes útesy, vzali jsme za konec provazu a doplavili jsme ji domů!“

Cowley už netrpělivě čekal, až se Squires a jeho parta vrátí na Josefínu. Sotva stačili přejít z Marvity, remorkér už odplouval.

Mezitímco se Squires zabýval Orionem, došlo tisíc mil na jihovýchodě k překvapujícímu setkání.

ČÁST ŠESTÁ

1

Plavební trasa mezi Severní Amerikou a Středoze­mním mořem, vyhrazená pomalým parníkům, je nejživější severoatlantskou tratí. Každý den na ni vyplouvají desítky lodí. A právě kvůli velkému provozu se lodě nedrží přesně této neviditelné oceánské dálnice, která sleduje 36. rovnoběžku.

Francouzský parník Gien, na cestě z Marseille do Baltimoru, byl jednou z lodí, které se této trasy držely jen přibližně; plul totiž severněji podél ní. Byl vlastně daleko blíž 37. rovnoběžce, když její velitel v poledne 21. září určil podle slunce polohu a zjistil, že k americké pevnině mu ještě zbývá 1400 mil.

Byl teplý a slunečný den. Pomalý, pravidelný chod motorů Gienu posádku uspával. Snad si hlídka maličko zchrupla. V každém případě, když konečně spatřila předmět trčící vzhůru po pravém boku, byl u něj Gien už velmi blízko. Na její překvapený výkřik vyběhl důstojník ve službě s triedrem na křídlo můstku. Dlouho se díval, pak zavolal svého kapitána.

Gien se rychle probral. Muži vyběhli z kabin a příďové nástavby a vylezli na místa, odkud bylo dobře vidět. Velmi nedůvěřivě pozorovali zjevení, které se před nimi objevilo. Gien rychle změnil kurs a pomalu se přibližoval k příšeře, která plula po moři zalitým sluncem.

Byla to loď – velká loď – a byla tak nakloněná, že se zdálo, jako by plula na boku. Posádka Gienu viděla celé její dno až po boční kýl.

Gien ji s notnou dávkou opatrnosti obeplul. Byla zřejmě úplně opuštěná. Někdo přečetl její jméno na zádi – LEICESTER – LONDON.

Posádku Gienu ovládly smíšené pocity úžasu a vyložené chamtivosti. Kapitán si nepřál nic jiného než uvázat na loď lano a odtáhnout ji do Baltimoru, aby mohl žádat odměnu za záchranu. Ale musel myslet na vlastní loď. Do Baltimoru bylo 1400 mil a ranní meteorologické zprávy hlásily nový hurikán – Hurikán č. VIII –, který se právě v té době blížil ke Key Westu na Floridě. Dalo se

čekat, že během několika nejbližších dnů se požene přes západní plavební trasy na sever. Pak se musely zvážít ještě další problémy. Jeden z nich bylo veliké nebezpečí a snad i nemožnost vysadit posádku na vrak, a druhý přesvědčení posádky, že žádná loď s tak velkým sklonem nevydrží na hladině dlouho ani za docela klidného počasí.

Šetrný bretaňský velitel Gienu si vzdychl a neochotně dal rozkaz, aby se loď vrátila do původního kursu. A když se Leicester vzdaloval na východním obzoru, odeslal Pobřežní stráž v New Yorku zprávu:

Minul jsem ztroskotanou loď typu Liberty Leicester z Londýna. Poloha 3707 sever, 5214 západ. Loď opuštěná. Šedesátistupňový sklon. Unášena severovýchodně. Veliké nebezpečí lodní dopravě.

21. září ve 13.00 hodin se opis zprávy Gienu dostal prostřednictvím letecké námořní záchranné služby k Featherstoneovi a začalo peklo.

Velitel záchranných prací se nesnížil k tomu, aby řekl „já vám to povídal“, ale když procházel kanceláři společnosti a dával rozkazy, jeho světle modré oči byly tvrdé jako skály. Ale byly to jeho rozkazy. Ujal se vedení a proti němu se neozval jediný hlas.

Featherstone byl v těžké situaci. Josefína, jeho největší a nejlepší remorkér, byla zaneprázdněna Orionem, prací, která, byť i úspěšně zakončena, nezaplátí víc než výdaje operace. Lillianě zbývalo do Halifaxu asi šest hodin plavby a nemohl jí dát rozkaz, aby obrátila, protože jí docházely zásoby a pohonné látky. Bude muset do přístavu a zásobit se vším a pak, bude-li toho vůbec schopna, znovu vyplout. Její přetížené motory měly poruchy a nutně potřebovala novou výstroj.

A navíc tu byl Hurikán VIII.

Zrodil se 18. září v Karibském moři, asi sto mil na jih od Jamajky. Nejprve to byl jenom slaboučký cyklon, ale cestou na sever rychle nabral sílu a zmohutněl. V noci z 20. na 21. září zasáhl Kubu, kde způsobil rozsáhlé škody na pobřeží, zabil několik lidí a vrhl tři velké lodě na břeh. V poledne téhož dne řádil na Key Westu. Tam

urval všechny anemometry americké meteorologické služby, které zaznamenaly naposledy rychlost 120 mil, a pak zahnal parník Oceán Wave na břeh.

Vzhledem k mohutné kontinentální výši, která se nacházela nad atlantským přímořím, se dalo logicky očekávat, že až opustí Floridu, stočí se nový cyklon na severovýchod. Kdyby se ocitl kdekoliv nablízku Leicesteru, byl by s touto lodí konec. A i kdyby se k němu vůbec nepřiblížil, byl by velkým nebezpečím pro remorkéry, které by pluly na východ jej hledat.

Featherstoneovi zatím opravdu nezbyvalo nic jiného než chodit kanceláří sem a tam a přemýšlet o Leicesteru. Nejméně desetkrát si ověřoval polohu lodi na námořní mapě. Pokaždé stál před záhadou. Velitel Gienu hlásil, že loď je unášena na severovýchod. Ale Featherstone věděl na základě dlouholetých a důvěrných znalostí tohoto moře, že větry i mořské proudy v oblasti Leicesteru skoro vždycky směřují na jihovýchod. Než se do této oblasti dostane jeden z jeho remorkérů, uplynou skoro tři dny a vítr i proud, podle svých sil, budou mít dost času, aby unesly Leicester o dalších 100 až 200 mil. Proto bylo důležité, aby remorkéry správně navedl na skutečnou trasu Leicesteru.

Rozum Featherstoneovi říkal, aby považoval zprávu z Gienu za správnou a podle ní načrtl remorkérům kursy. Ale jeho zkušenosti a šestý smysl mu říkaly něco jiného.

Zprávu Gienu zachytili v New Yorku ve 12.40 hodin AST. O půl hodiny později ji vysílali znovu všem lodím na západních plavebních trasách jako zvláštní varování před plovoucím nebezpečím. Brzy odpoledne nebyla v západní části oceánu snad jediná loď, která by nezaznamenala tuto zprávu.

Jedna z lodí, které zprávu vyslechly, a to se zvláštním zájmem, byl holandský remorkér Zwarte Zee. Právě vplouval do newyorského přístavu s lodí, kterou vlek z Bermud. Ale přes skoro nadlidský výkon posádky se Zwarte Zee nepodařilo zbavit svého břemena, naplnit nádrže naftou a znovu vyplout až asi v 16.00 hodin.

Její velitel znovu přemýšlel o svém dřívějším závěru, že Leicester se musí potopit. To, že se nepotopil ani pět dní poté, co ho opustila

posádka, znamenalo, že měl pádný důvod předpokládat, že se udrží na hladině, dokud ho někdo nenajde. A s nesmírným štěstím by se mohl dopravit do nejbližšího přístavu. Holandský velitel vzal v úvahu čas, který uplyne od okamžiku, kdy Gien spatřil vrak až do okamžiku, kdy by měl Zwarte Zee doplout na ono místo a načrtl pravděpodobnou polohu Leicesteru – severovýchodním směrem. Pak načrtl svůj vlastní kurs směrem k místu, kde odhadoval, že Leicester bude za šedesát hodin.

Zwarte Zee minul ambroskou majákovou loď 21. září v 18.00 hodin. Měl před sebou tisíc mil cesty.

Neodplul nepozorován. V záchranářské práci je dobrá zpravodajská služba nadmíru důležitá a Námořní nadace měla výbornou. Než byl Zwarte Zee z dohledu pevniny, Featherstonea volal telefonicky New York a dověděl se, že v závodu k Leicesteru získal silného soupeře.

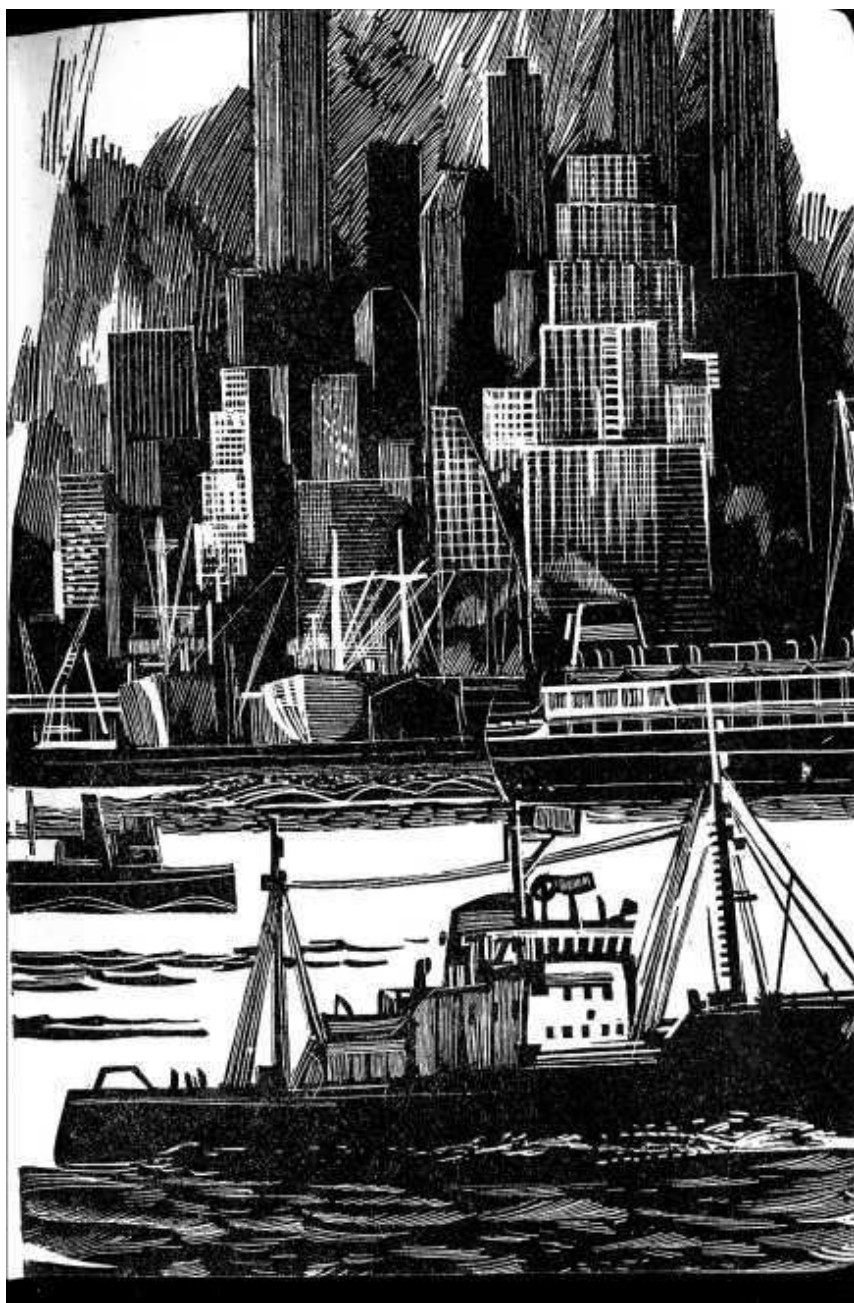
V 17.32 hodin 21. září proplula Lilliana kolem naváděcí boje do halifaxského přístavu. Napětí její posádky povolilo. V pozadí nad přístavem viděli muži poklidné lesnaté pahorky zalité sluneční září. Většina posádky, která neměla právě službu, si skládala námořnické pytle a muži si povídali, jak stráví dovolenou na břehu.

V 19.00 se Lilliana vyvázala u doku, který byl vyhrazený Nadaci, a Crowe dal prvnímu strojnímu důstojníkovi Higginsovi zvonkem rozkaz zastavit stroje. Pak vzal kufřík, sešel z můstku na palubu, odkud právě vysouvali na břeh lodní můstek.

Ale ještě se ani nestačil dotknout pevné půdy, když na něj vkročil Featherstone. S Crowem se setkal u zábradlí.

„Leicester byl spatřen,“ řekl krátce. „Okamžitě načerpáte palivo v Imperoyalu. Zásoby jsou přichystané tady v našem skladu. Zwarte Zee vyplul z New Yorku před třemi hodinami. Je rychlejší asi o čtyři pět uzlů než vy, ale má to dál. V deset večer musíte být odbaveni a na cestě.“

Záznam reakce mužstva Lilliany se nedá otisknout. Ale na jejich omluvu je třeba říct, že to byli záchranáři.



21. září ve 22.07 se Lilliana odpoutala, vycouvala do proudu a obrátila před k moři. Ve svém mateřském přístavu pobyla právě tři hodiny.

Ráno 22. bylo pod mrakem, vál slabý jihozápadní vítr a Lilliana mířila k jihovýchodu rychlostí čtrnácti uzlů, největší rychlostí, jakou byla schopna vyvinout. Higgins, její první strojní důstojník, starostlivě pozoroval její diesellový motor. Měl dost důvodů k obavám. Motory Lilliany zlobily skoro od prvního dne, kdy byla začleněna do flotily Nadace. Stroje to byly dobré, ale příliš jemné na těžkou, úmornou práci, která je údělem oceánských záchranných lodí. Během posledních několika měsíců náladovost motorů stoupala. Higgins jen doufal a pozorně naslouchal prvním známkám poruchy v ohlušujícím hřmotu dvaatřiceti válců.

Lilliana dodržovala rádiové mlčení. Kromě šifrovaného hlášení své polední polohy nevyslala do Halifaxu toho dne jinou zprávu. Bylo to běžné opatření. Vždycky se mohlo stát, že by protivníkům remorkér mohl použít směrovací antény a zjistit tak její polohu. Po několika takových zjištěních by mohl odhadnout její kurs a snad i úmysl.

Zwarte Zee také udržoval rádiové mlčení a telegrafista z Lilliany ani jednou nezaslechl volací značku holandského remorkéru, i když měl stálou odposlouchávací službu.

Daleko na severu, bez přímého spojení s halifaxskou vysílačkou, se posádka Josefíny snažila zachránit starobylý Orion. O zmrtvýchvstání Leicesteru z oceánského hřbitova dosud nevěděla.

A daleko na jihu se Hurikán VIII choval velmi neobvyklým způsobem. Téměř čtyřicet hodin zůstal nehybně viset nad floridským poloostrovem. Zato jeho krouživé větry byly pohyblivé dost a dokázaly napáchat za 12 000 000 dolarů škod „turistickému“ státu.

O Leicesteru nebylo zpráv. Obchodní loď plující po střední trase neměly chuť potkat se s vrakem, zejména ne v noci, a mnohé z nich se raději značně uchýlily z kursu, jen aby měl vrak tuto část oceánu pro sebe.

Toho odpoledne uznala Pobřežní stráž Spojených států, že Leicester zůstává skutečně vážným nebezpečím pro mořskou plavbu a rozhodla se vyslat dálkové letadlo, aby našlo vrak a udržovalo jej

pod dohledem, dokud se nepotopí, nebo ho někdo nevezme do vleku, nebo ho proud neodnese daleko mimo pásmo plavební trasy. Jenomže vhodné letiště bylo příliš daleko a nebezpečí, která letadlu hrozila, byla příliš veliká. Proto se od plánu upustilo.

V kancelářích nadace v Halifaxu se každý zaměstnanec zajímal o „případ“, i když se ho to vlastně netýkalo. Světla svítila dlouho po půlnoci. Úředníci z nautického oddělení, kteří odešli domů, spali lehce a jedním uchem poslouchali, kdy zazvoní telefon.

Ve 23.00 hodin dostal Featherstone zprávu od Josefíny:

Orion těžce zasažen silnou severovýchodní bouří.
Nákladové prostory, kotelna, strojovna zatopeny.
Musel odplout dál od útesů. Posádka a šestnáct
mužů opustili případ v celní lodi. Pokusím zachránit
naše zařízení ráno. Podle mne Orion bezcenný.

Půl hodiny potom vyslala halifaxská stanice zprávu stanici St. John's a ta ji předala Josefíně.

Nechte zařízení. Vyplujte co nejdříve. Leicester žije.
Pomozte Lillianě. Pátrací prostor jihovýchod 3707
sever 5214 západ. Všechny, opakuji, všechny
zprávy šifrovat.
Feter.

„Pátrací prostor jihovýchod ...“ Featherstone se rozhodl. Neřídil se zprávou, kterou podal velitel Gienu o směru, kterým byl Leicester unášen.

2

V poledne 23. září pluly tři záchranné remorkéry o závod k poslední známé poloze vraku. Lilliana byla asi 250 mil daleko od místa, které udával Gien. Josefíně, která plula svou maximální rychlostí 17 uzlů podél západního pobřeží Newfoundlandu, zbývalo ještě víc než 900 mil cesty. A Zwarte Zee mlčel jako hrob. Velitelé

nadačních remorkérů a znepokojení muži v Halifaxu se mohli jen dohadovat, kde by mohl být.

Pokud šlo o polohu Hurikánu VIII, nebylo třeba žádných dohadů. 22. září začal se jeho střed rychle pohybovat k severovýchodu. V poledne 23. byl 300 mil od břehů Floridy. Když zřídil britskou obchodní loď Stanhall tak zle, že se jen

taktak nepotopila a musela rychle vyhledat přístav, obrátil se přímo na Bermudy.

Prodloužená trasa hurikánu směřovala přímo k oblasti, kde se podle všeho měl nacházet Leicester. A tak se zdálo, že se do závodu zapojil čtvrtý účastník.

Svítání 24. září bylo nad západními příjezdovými trasami šedé a bouřlivé. Od jihu hnal vítr 5. stupně těžké, strmé vlny. Ráno ubíhalo a na Lillianě vzrůstalo napětí. Před polednem míjela polohu Leicesteru, kterou 21. hlásil Gien. Ale od té doby uplynulo víc než 70 hodin a vrak mohl být dávno na dně moře nebo unesen kamkoliv východním směrem v oblasti pomyslné pravoúhlé kruhové výseče o poloměru 200 mil. Skutečnost, že vrak tak dlouho žádná jiná loď neviděla, naznačovala, že už není na hladině. A i kdyby Leicester ještě plul, posádka Lilliany si uvědomovala, že Zwarte Zee, loď o dvakrát větším výtlačku než Lilliana a schopná vyvinout rychlost o čtyři až pět uzlů větší, musí již také být v oblasti pátrání. Navíc měl Zwarte Zee radar – Lilliana ne. Všechny výhody byly na straně velkého holandského remorkéru.

Higginsovo hlášení o poruše na pravém motoru klidu nepřidalo. Rychlost Lilliany klesla na 13 uzlů a Crowe měl na vybranou buď dál snížit rychlost, nebo úplně zastavit stroje a nechat je opravit. Rozhodl se plout dál podle Featherstoneových instrukcí a začal prohledávat padesát mil široký pás oceánu na jihovýchodě.

Jedinou příjemnou událostí toho jitra bylo meteorologické hlášení. Hurikán VIII z nějakých nepochopitelných příčin znovu změnil kurs a zamířil na severovýchod, daleko od pátrací oblasti. Pro posádku Lilliany to byla radostná novina, nikoliv však pro kapitána Cowleyho na Josefíně.

V 17.20, když měl Cowley po boku Sydney, dostal z halifaxské radiostanice toto hlášení:

AST 15.30. Střed atlantského hurikánu 400 mil severně od Bermud míří severovýchodně rychlostí třiceti dvou uzlů. Větry hurikánu zasahují oblast 50 mil v středu a až 300 mil od středu. Očekává se malé zrychlení pohybu na severovýchod během příštích 24 hodin.

Hurikán VIII neztrácel čas, když se rozhodl vydat se na severovýchod. Jeho předvídaná dráha a rychlost 32 uzlů znamenala, že s Josefínou se srazí nejpravděpodobněji 25. ráno. Cowleyho postavení se nijak nezlepšilo, když dostal další zprávu od Featherstonea:

Hurikán míří na severovýchod. Pravděpodobně mine jižně ostrov Sable. Zaříd'te se tak, abyste minul jeho střed. Předpokládejte, že konkurenční remorkér je v pátrací oblasti.

To rozhodlo. Cowley dal s trochou přísnosti v hlase rozkaz připravit loď na špatné počasí. Kurs nezměnil.

Šero nadcházející bouře postupně snižovalo viditelnost. Na Lillianě nebylo mezi palubní posádkou jediného muže, kterého by nebolely oči od pozorování vzdáleného obzoru. Ale neviděli nic než nekonečné moře. Nezahledli ani to, čeho se nejvíce obávali – nízkou nástavbu Zwarte Zee. Nespatřili ani mráček kouře obchodní lodi, která by je mohla uvést aspoň na nějakou stopu.

Telegrafista seděl u svého rádia, jako by se do něho zamiloval. Poslouchal, jak si lodě, roztroušené po celé jedné polovině Atlantiku, povídají, a čekal na nějakou zprávu. V 18.00 začal amplión nad jeho hlavou vyklepávat něco v mezinárodním kódu. Jeho ruka poskočila k bloku.

I BBB-SS Albisola. Všem lodím a Pobřežní stráží Spojených států. 17.40 AST pozoroval opuštěnou loď typu Liberty. 3600 sever 4930 západ.
Podepsán velitel.

Za několik minut vypracoval Crowe polohu na mapě. Byla 155 mil jihovýchodně od polohy udávané Gienem. Lilliana, která sledovala složité přímočaré pátrací schéma, byla stále ještě o něco víc než 90 mil od posledního místa pozorování. Teď zamířila k tomuto místu přímo, jako pes, který náhle zvěřil čerstvou stopu.

Ve strojně provedl Higgins malý zázrak. Podařilo se mu částečně opravit motory v chodu. Jako odpověď na zprávu z velitelského můstku je pustil na nejvyšší obrátky a sotva dýchal, aby se něco nestalo ...

Zwarte Zee nemusel slyšet původní hlášení Albisoly, ale docela určitě slyšel upozornění plavcům vysílané o tři hodiny později z New Yorku, které říkalo v podstatě totéž. A kolem 23.00 hodin musel vyrazit k tomuto pomyslnému bodu na hladině oceánu největší rychlostí, kterou jeho motory o 3000 HP byly schopny vyvinout.

Snesla se zamračená a hrozivá noc. Lilliana se silně kymácela na vlnách, které narůstaly zároveň se sílícím jižním větrem. Její příď se nořila do vln, které zalévaly kormidelnu i můstek. Ale jako by tomu nikdo nevěnoval pozornost. Na obou křídlech velitelského můstku stály postavy v oblecích z voskovaného plátna a hleděly do tmy.

Lilliana plula namáhavě celou noc proti rostoucím vlnám a sílícímu větru a za svítání byla v takové bouři, že musela zpomalit rychlost. Nicméně kolem 11.00 byla na místě, které hlásila Albisola. Nebylo nijak označené a nedalo se také nijak zjistit, kam Leicester zmizel. Kdyby se bral v úvahu jenom vítr, ten mohl Leicester zavát buď východním nebo severovýchodním směrem. Ale vítr nebyl hlavní složkou, která určovala v této oblasti směr, kterým byl vrak unášen. Rozhodoval oceánský proud a ten směřoval skoro přímo na jih. Crowe určil novou oblast pátrání – znovu jihovýchodním směrem.

Těžko říct, kam se toho dne poděl Zwarte Zee, ale protože bylo známo, že jeho velitel hodlal hledat severovýchodně od polohy udané Gienem, můžeme rekonstruovat, co se asi stalo.

Zwarte Zee měl radar, a proto mohl plout přímo na severovýchod od poslední známé polohy Leicesteru a nemusel odtamtud sledovat klikatý kurs, který používaly lodě pátrající vizuálně. V době, kdy jeho velitel slyšel upozornění, upřesňující polohu hlášenou Albisolou, byl Zwarte Zee nejspíš zhruba 200 mil severně od tohoto místa, v oblasti oceánu, kde proud obvykle směřuje přímo na východ. Tento stav věcí a silný jihozápadní vítr nepochybně ovlivnily holandského kapitána natolik, že jím stanovený kurs, na jehož konci se měl setkat s Leicesterem, byl přibližně dvanáct hodin plavby a nějakých šedesát nebo sedmdesát mil severovýchodně od polohy hlášené Albisolou.

V každém případě posádka Lilliany, která čekala, že každým okamžikem zahlédne Zwarte Zee, neviděla po něm ani stopy během těch napjatých hodin 25. září. Jeden ze záchranářů řekl:

„Říká se ‚hledej jehlu v kupce sena‘ – jenže to není nic proti hledání lodě na ploše zhruba deseti tisíc čtverečních mil Atlantiku. Někteří chlapci se dokonce vyšplhali na pozorovatelnu, aby viděli o něco dál. V takovém počasí, jaké jsme ten den měli, nebylo možný dohlédnout z můstku víc než pět šest mil. A jeden z těch chlapců málem skončil ve vodě, když to s námi zakymácelo tak, že se stará div nepoložila na bok.“

Už nás napadalo, že buď máme přičarovanou smůlu, anebo je Leicester nový Bludný Holanďan. Asi už podesáté od 17. září, kdy začalo první pátrání, jsme mysleli, že se vrak potopil. Jenže pokaždý, když nás popadly takové myšlenky, se znovu někde objevil. Rose prohlašoval, že si Leicester asi nepřeje, aby ho někdo našel, že je radši sám a sám chce zůstat. Řeknu vám, ten den jsme nevedli zrovna pěkný řeči o té lodi...“

Ve 14.00 jedna z hlídek najednou něco pozorovala po levém boku. Lilliany se chtivě otočila, aby zjistila, o co jde. Ale byla to jen nějaká masa plovoucího smetí, skládající se z roztříštěných prken a zrezavělého sudu.

Znovu padl soumrak, který Lillianu nadobro oslepil na celou dlouhou noc a její posádka začínala být přesvědčena, že se Leicester buď potopil, nebo ho našel Zwartee Zee a vlekl k pevnině. Připadalo to neuvěřitelné, že by velká holandská loď svými radarovými očima nenašla Leicester, pokud byl ještě na hladině. Ale vysílačka Zwartee Zee se dosud ani jednou neohlásila. A každému bylo jasné, kdyby Zwartee Zee našel vrak a uplatnil na něj nárok, oznámil by to celému světu.

25. září nezažila posádka Lilliany nic zvláštního. Zato však posádka na Josefíně ano. V noci z 24. na 25. září se Josefína držela svého plánovaného kursu, plula plnou parou a nehodlala zpomalit rychlost, ani změnit kurs ze strachu před nějakým obyčejným hurikánem.

Cowley počítal s tím, že se cyklon přežene v dostatečné vzdálenosti před Josefínou, aby minuli jeho střed. Ale s pokračující nocí houstla tma, začalo bouřit a sílil vítr a Cowley už si nebyl tak jist. Ve 22.00 hodin se vysoká příď Josefíny začala nořit do vln a stav zpěněného moře jasně nasvědčoval, že touží-li loď po boji, pak jej bude mít, kolik bude chtít

Cowleyho statečnost poněkud ustoupila jeho rozumu. Zpomalil rychlost lodi na tři čtvrtiny, ale kursu se držel dál.

Záchranáři málokdy užívají superlativů, když mluví o bouři na moři – je-li vůbec možné je přinutit, aby o tom mluvili – ale mnozí z těch na palubě Josefíny dodnes vzpomínají na onu noc. Jeden člen posádky o té bouři málem básnil – svým způsobem:

„To už ani nebyla loď – byl to zatracený aeroplán, co jen taktak nemohl odstartovat. Dvacet sedm let jsem na moři a něco takového jsem neviděl. Dostal jsem se k telegrafistovi do kabiny, a ten se div nezbláznil, jak po ní honil svůj kufr. Občas si vyměnili úlohy a pak zase kufr honil jeho. Vylez jsem na jeho lůžko, nohama jsem se opřel o strop a lokty vzepřel o stěny. Nemohl jsem se udržet smíchy, když jsem koukal na to divadlo, ale chvílemi jsem se maličko necítil dobře. Ani ne, že bych se moc bál, spíš jsem byl nesvůj. Panebože, jak ta se houpala a kymácela! Když sjela z vrcholku vlny, tak musela mít příď úplně pod hladinou. Na palubu jsem nešel, abych se na to

podíval. Tam, kde jsem byl, se mi to sice zvlášť nezamlouvalo, ale věděl jsem, že nahoře to nebude o nic lepší.“

Tohle byl vzácný výlev na námořníka ze záchranných remorkérů. Stojí za to jej srovnat se stručnými záznamy v lodním deníku té noci:

23.45 Rychlost snížena na tři čtvrtiny. Vítr i vlny sílí. Barometr stále klesá.

24.00 Rychlost snížena na polovic. Loď se silně kymácí a houpe. Vítr se náhle stočil na východojihovýchod. Stupeň 10. Velké vzduté vlny.

„Loď se silně houpe a kymácí“ – to zní jako nekonečná litanie v denících všech záchranných plavidel.

Kolem poledne 25. září byla Josefína z nejhoršího venku. Sůl se jí usadila až po vrcholky stěžňů, a loď prořezávala vlny, které zbyly po hurikánu rychlostí 16 uzlů. Ale stále jí zbývalo 400 mil k poslední poloze Leicesteru, kterou hlásila Albisola.

Všeobecná atmosférická porucha způsobená průchodem hurikánu s sebou přinesla 26. září ráno špatné počasí a obrovské vlny v celém pátracím prostoru. Sklíčená posádka Lilliany z toho neměla žádnou radost. Sotva lepší byla asi nálada posádky Zwarte Zee.

I Featherstone v Halifaxu byl neklidný. Napětí se už přeneslo i do hlavních kanceláří společnosti v Montrealu, kde se náměstkové presidenta společnosti nervózně ptali jeden druhého, nejsou-li nějaké zprávy. Už nešlo o obyčejnou záchrannou operaci, ve které byl v sázce milión dolarů. Případ Leicesteru se stal velkou námořní záhadou. Ale nikdo z Námořní nadace neuvažoval o zastavení pátrání – a Featherstone, jehož výbojná dolní čelist se postupem času protahovala stále víc a víc, o tom uvažoval nejméně.

Jeden z jeho spolupracovníků později řekl: „Jestli se Leicester už potopil, byl Featherstone v stavu pokusit se ho zvednout znovu na hladinu. Jediná věc, na kterou celou tu dobu myslel, byla dostat tu loď. Pokaždé, když volala halifaxská radiostanice, jsme se báli, že ji našel Zwarte Zee. Kdyby se to bylo stalo, doopravdy myslím, že by Featherstone sebral válečnému námořnictvu torpédoborec a vzal Leicester Holanďanovi násilím.“



V 10.00 hodin 26. září nastal na Lillianě rozruch, když hlídka hlásila loď na jižním obzoru. Ale brzo bylo jasné, že to vrak není, protože tahle loď plula pod parou. Crowe k ní zamířil nejvyšší rychlostí. Stále tu byla naděje, že by jim neznámá loď mohla podat nějakou zprávu. Lilliana plula přímo k ní – nechtěla použít rádia kvůli Zwarte Zee – a krátce před polednem připlula k norskému parníku Elg až na doslech. Posádku Elgu překvapilo toto setkání uprostřed oceánu. Tak malá loď a tak daleko od pevniny! Co tu asi dělá? Crowe jim hned všechno vysvětlil, ale nemohli-mu pomoci. Opuštěnou loď neviděli.

Lilliana se neochotně obrátila zpět, aby hledala dál podle, svého pátracího plánu. Vypadala nešťastně a její vzhled se odrážel i ve tvářích její posádky. Muži se už vzdali naděje, že ještě někdy zakotví se svou lodí v halifaxském přístavu.

„Mysleli jsme, že zůstaneme na moři pětadvacet dní, protože na tu dobu jsme měli pohonné látky,“ vyprávěl jeden z jejích strojníků,

„a pak že se necháme unášet proudem jako Leicester. Věděli jsme sakra dobře, že nám Feathers nepovolí se vrátit bez něho.“

Čím jižněji křižovali, tím víc stoupala teplota. Muži svlékli teplé kabáty, které nosili v severní části oceánu, s kormidelníkovy tváře stékal pot.

Bylo skoro 13.00 hodin 26. září a Crowe přemýšlel, nemá-li si jít dolů něco sníst, když telegrafista doslova vystřelil ze své kabiny. Schůdky k navigační kabině div nevzal jedním skokem a vrazil kapitánovi do ruky načmáranou zprávu.

Zpráva byla vyslána všem lodím a nejméně každá druhá ve vzdálenosti několika set mil ji musela slyšet ve stejné době jako Lilliana.

SS James McHenry. Ve 12.35 pozoroval vrak lodi.
Poloha 3222 sever 4836 západ. Loď Leicester
z Londýna. Má velký sklon. Je hrozbou námořní dopravě.

Crowe rychle rýsoval polohu. Jen čtyřicet mil daleko – a zase na jihovýchod! Ani se nezvedl od mapy a zavolal kormidelníkovi nový kurs ještě ve chvíli, kdy jej zakresloval. Rose současně přiskočil k hlásné trubce a zavolal Higginsovi do strojovny.

„Viděli ji! Sotva čtyřicet mil odtud. Kamarádíčku! Jestli se ti kdy podařilo, aby ti loď plula rychle, tak to teď udělej zas!“

Lilliana se otočila na místě a vypráví se o ní, že se doslova rozběhla mezi dlouhými zelenými vlnami. Její motory horečně pulsovaly a současně s vlnou, která se jí zrodila u přídě, se od záde vyvalila pěna.

Teď anebo nikdy. Bylo jisté, že Zwarte Zee nemůže být daleko.

Celá posádka se vyšplhala na různé nadstavby. „Opičí ostrůvek“ byl tak přecpán, že se tam sotva dalo stát. Všechny zraky se dívaly vpřed.

Ty dvě hodiny, které následovaly, se zdály být nekonečné! V 15.10 zařval Newfoundland'an, který se vyšplhal skoro až na samý vrchol rádiového stěžně, tak silně, že ho snad zaslechli až na rodném ostrově.

„Už ji vidím, hoši!“

A první důstojník zahulákal z křídla můstku:
„Je sama?“
„Sama. Jako kůl v plotě!“
Našli Leicester.

ČÁST SEDMÁ

1

„Pluli jsme k vraku stále blíž a mezitím nikdo neřekl ani slovo. Myslím, že žádný z nás nepředpokládal, že ho najdeme, a někteří dokonce pochybovali, jestli vůbec existuje.

Nebyl to pouze pocit, že nám končí dny nejistoty, která se nás zmocnila – ale vzhled samotného Leicesteru. Nikdo na palubě Lilliany jaktěživ něco takového neviděl – a za války nás mnoho vidělo torpédované vraky. Jenže ty seděly vždycky hluboko ve vodě a obvykle byly napůl potopené. Tahle loď trčela do výšky a vypadala větší než Queen Mary. Mně připadalo, že leží na boku a přímo na hladině jako nějaký prapradědeček té největší velryby, která kdy žila.

Bylo to až neslušné, jak se nepodobala lodi. Čím víc se krátila vzdálenost mezi námi a jí, tím víc všichni na palubě čekali, že nám při příštím zhrounutí zmizí před očima pod hladinou.

Dorazili jsme k ní z pravého boku, nebo spíš bych měl říct k jejímu dnu, protože boční kýl byl dobrých deset stop nad vodou. Obeploovali jsme ji kolem přídě, abychom se mohli podívat, jak vypadá paluba a nástavba, a já začal být nedočkavý jako dítě při ohňostroji, které čeká, až vyletí ta největší raketa. Mysleli jsme si: Co jí brání v tom, aby se nepřevrhla? Měla stálý, asi tak padesátistupňový sklon, ale když se zhoupala, zvětšil se až na sedmdesát stupňů. Pokaždé, když se to stalo, vlny jí zaplavily palubu a některé se tříštily až o čluny. Z levého boku jí bylo vidět přímo do komína.

Uvědomil jsem si, že posádka tuhle loď opustila před deseti dny na konci hurikánu a že ji od té doby unášelo moře třemi velkými bouřemi i obyčejným nepříznivým počasím šest set mil na jihovýchod a pochopil jsem, že před sebou vidím cosi jako námořní zázrak. Ne nějaký církevní, rozumíte, ale takový, který dokáže loď samy od sebe bez lidské nebo boží pomoci. Tohle byla loď, která nechtěla umřít.“

V 17.00 hodin dešifrovala Featherstoneova tajemnice zprávu, kterou dostali před několika minutami. Featherstone se jí přes

rameno nedával, nikdy nedával svou zvědavost a netrpělivost očividně najevo, ale jakmile přestala pohybovat tužkou, jeho velká ruka uchopila přepis:

Nadace Halifax.

Stojíme u případu. Má padesátistupňový sklon, který se ve vlnách zvětšuje až na sedmdesát stupňů. Zdá se, že vodu nenabírá. Pokusíme se na něj vylodit dnes v noci, ale nepokusíme se vléci, dokud ho neprohlédneme. Budeme pracovat s Josefínou. Určete, kdo má vléci. Žádná stopa po konkurenčním remorkéru, ale myslím, že je blízko. Crowe.

Featherstone položil zprávu, vytáhl doutník a opatrně jej zapálil. Jeho jediný komentář byl: „Hm. Už bylo k sakru načase.“ Ale jeho vyledlá brada se už nepodobala přídi ledoborce a jeho bledě modré oči měly málem něžný výraz.

Odpoověď, kterou poslal Croweovi, byla v pravém slova smyslu upovídáná.

Dobrá práce. Josefína potáhne. Lilliana se připraví se závěsem vzadu, aby mohla řídit, bude-li třeba. Cowley a vy musíte zkusmo určit nejlepší způsob. Stejně určete cíl plavby, ale lepší počasí můžete čekat spíš směrem na Bermudy. Bezpodmínečně se vylod'te teď, aby ji náhodou nevzal do vleku konkurenční remorkér v noci.
Feter.

Crowe a Rose společně přečetli zprávu na můstku Lilliany. Crowe trochu zklamaně poznamenal:

„Feathers se opravdu překonal, co? Kdo by to řekl, že se donutí říct ‚dobrá práce‘! Tak jdem na to!“

Mezitímco Lilliana mířila k vraku, její posádka připravovala dory a Rose vybíral muže, kteří se na vrak vylodí. Skupinka se skládala z něho, prvního strojního důstojníka Higginse a dvou

Newfoundlandanů jako veslařů. Higgíns měl prohlédnout strojovnu a Rose formálně převzít loď.



Rose si tyto okamžiky dobře zapamatoval:

„Dvakrát jsme Leicester obepluli ve vzdálenosti asi tak tří set čtyř set yardů, abychom mohli uvážít, jaké máme možnosti. Zblízka nevypadal o nic lip než z dálky. Do tmy zbývalo jen několik hodin, vál silný vítr, byly velké vlny a zataženo. Vhodné počasí pro vodní sporty to zrovna nebylo.

Když jsme uviděli všechno, co bylo z můstku Lilliany k vidění, řekl jsem Croweovi, že jsem připraven, a on zastavil asi tak jednu míli proti větru od vraku. Dory jsme měli na zadní palubě, osm mužů ji zvedlo a spustilo se dvěma veslaři na vodu. Newfoundlandané zaveslovali dory dost blízko, abychom do ní mohli s Higgínsem skočit, a pak jsme veslovali k Leicesteru.

Nikdo neví, jak pustý dovede být oceán, dokud se na něj nepodívá z otevřeného, šestnáct stop dlouhého člunu, který pluje v

deset až patnáct stop vysokých vlnách. Dory může být tím nejlepším člunem, který byl kdy vynalezen, ale člověk tomu musí hodně věřit, když v něm je na otevřeném moři.

Vlny byly dost velké, takže jsme Leicester a Lillianu viděli jen tehdy, když jsme se octli na hřbetu vlny. Vypadaly jako hračky.

Trvalo nám čtyřicet minut, než jsme dorazili k Leicesteru, a pak jsme zjistili, že nejsme sami. Moře bylo plné žraloků. Sledovali asi Leicester od chvíle, kdy ho opustila posádka, protože počítali, že se musí potopit a že po něm zůstane na hladině něco k snědku.

Nezbýval čas na dlouhé úvahy a veslovali jsme přímo k závětrné straně k zábradlí hned za nástavbou lodi. Nevypadalo to pěkně. Jak se Leicester nakláněl, zábradlí se zdvíhalo až patnáct stop nad vodu a pak zase klesalo pod hladinu. Když se vrak nakláněl zpět, voda mu stékala z paluby takovým proudem, že by nám zatopila dory.

Abychom se mohli dostat na palubu, museli jsme k lodi přirazit, když se zábradlí vynořovalo. Člověk měl asi dvanáct vteřin na to, aby skočil. Pak musela dory odrazit jako blesk.

Higgins šel první. Vylezl na příď dory a tam se snažil udržet rovnováhu, zatímco já jsem čekal na další příležitost. Jakmile se loď začala vynořovat z vody, zařval jsem a námořníci přiveslovali s člunem, až byla jeho příď tři stopy od zábradlí. Higgins nezaváhal ani na okamžik. Chytil se zábradlí, přetáhl se přes ně a pak se vyškrábal vzhůru po palubě, využívaje dočasně jejího zmenšeného sklonu. Když se loď zase nakláněla zpátky, držel se už obruby nákladového jícnu. Byl z dosahu moře.

Pak jsem byl na řadě já! Ani jsem se nenamočil. Než měla loď čas se nachýlit, proběhl jsem podél zábradlí na vyvýšenou část zádě. Odtamtud jsem pak ručkoval podél zábradlí až na tu stranu, která byla nejvýše nad vodou.

Měl jsem v kapse kabátu nacpané dvě vlajky. Vlajku obchodního loďstva a vlajku Nadace. Nejdřív jsem na vlajkový stožárek na zádi vztyčil vlajku obchodního loďstva. Potom jsem se po té vysoké straně dostal na velitelský můstek a tam jsem vztyčil vlajku naší společnosti. Ať už by se potom stalo cokoliv, aspoň jsme Leicester opatřili svými znaky.

Až do tohoto okamžiku jsem měl příliš mnoho práce, než abych si mohl také všimnout okolí. Když jsem vztyčil vlajku společnosti, podíval jsem se dolů k zábradlí na závětrné straně. Loď se právě nakláněla doleva a její paluba měla větší úhel než kostelní střecha. Měl jsem dojem, že se dívám z výšky nejméně padesáti stop přímo dolů do moře. Dory byla asi tak sto yardů daleko a řeknu vám, bylo mi milé, že tam tu lodičku vidím.

Potom se objevil Higgins a já jsem rozhodl, že bude nejlépe se vrátit, dokud ještě můžeme. Na zád'ové palubě visely nějaké provazy, a po těch jsme se spustili dolů. Higgins šel první, a když se k němu přiblížila dory, lehce do ní

skočil.

Člun ihned odplul kousek dál, aby počkal, až Leicester ukončí své další zhoupnutí, a potom jsem se spustil já, vylezl na zábradlí a držel se úpon stožáru.

Zrovna v tom okamžiku se musely přivalit dvě nebo tři pořádné vlny, protože tentokrát se bok lodi ponořoval víc a víc, až jsem byl celý pod vodou. Pokud šlo o mne, myslel jsem, že se rovnou převrhne. Držel jsem se pevně a vzpomínám si, jak jsem si říkal, „Nač jsi sem vůbec lezl?“

Pak se loď pomalu vyrovnávala. Vyvezla mě na hladinu, rychle jsem se nadechl a rozhlédl. Dory byla asi padesát yardů daleko a já jsem koukal přímo do chřtánů těch tří chlapů, co v ní seděli. Kdyby otevřeli huby ještě víc, mohli rovnou spolknout žraloka.

A žraloci byli pořád kolem. Pomyslel jsem na ně a uvažoval, jestli bych se mohl rychle dostat někam výš, než mě Leicester znovu potopí. Ale nebyl čas. Loď se znovu naklonila a já šel znovu pod vodu.

Už jsem toho měl tak akorát a veslaři to museli vědět. S velkým rizikem zamířili přímo ke mně, když se loď začínala naklánět potřetí. Skočil jsem a nějak jsem dopadl do člunu. Všichni čtyři jsme museli veslovat jako čerti, abychom se dostali kousek od lodi.

Když jsme míjeli její zád', viděl jsem, že z ní visí do moře šňůra logu. Na Lillianě jsme o ni kdysi přišli, a tak jsem se rozhodl, že ji vylovím.

Veslovali jsme, až jsem mohl na šňůru dosáhnout v místě, kde stoupala vzhůru na zád'. Tam jsem ji uřízl a vytahoval její zbytek z vody. Kupodivu to byla těžká práce. Tahal jsem a tahal, až se konečně několik yardů od nás objevilo něco na hladině.

Na otáčivé části logu se záhadným způsobem zachytila dřevěná třínožka. Neptejte se mě, kde se tam vzala. Ale za ni se držel žralok a vůbec nevypadal na to, že by ji chtěl pustit.

Museli jsme ho přitáhnout blíž a praštit veslem, než se vzdal. Tu stoličku ještě mám a ještě jsou na ní vidět otisky jeho zubů.

Byla už skoro tma, a tak jsme veslovali zpět k Lillianě. Žralok nám celou cestu dělal společnost. Hádám, že si přál, aby nám vypadlo dno člunu, aby si s námi mohl vyrovnat účet. Ale dodnes jsem nepochopil, co chtěl s tou stoličkou.“

Leicester zůstal i nadále vrakem, ale nebyl už opuštěný. Šerilo se a nad šedými vlnami vlály v nočním větru vlajka obchodního loďstva a vlajka Nadace. Lilliana přeplula na závětrnou stranu a její posádka se připravila na příjezd Josefíny. Muži doufali, že se počasí trochu umoudří.

Josefína plula k Leicesteru největší rychlostí, jakou Gilmour dokázal z dieselů dostat. Chvěla se jako struna pod otáčkami motorů a hnala se dál temnotou.

U radaru na jejím můstku bděl Myalls a čekal, až se na obrazovce zjeví dva světlé body – Leicester a Lilliana – nebo také jen jediný bod, který by odhalil přítomnost Zwarte Zee. Wally věděl, jako ostatní zasvěcení, že dokud Leicester neuvážou na lano, je z právního hlediska opuštěnou lodí. O půlnoci poslal Cowley šifrovanou zprávu Lillianě:

Můj kurs 151 stupňů. Popluji plnou parou až do 02.00. Když nebudete v dohledu, použiji gonio.

Prosím telegrafistu o službu v té době.

Neznám polohu konkurenční lodě. Navrhuji, abyste zatím zachovali rádiové ticho, pro případ, že tato používá gonio. Dobře jste pracovali.

V 00.15 hodin ráno 27. září podala jedna z hlídek Lilliany tlumeným hlasem hlášení. Skoro jako by se bála, aby ji někdo neslyšel.

„Vrcholové světlo, kurs 315!“

Crowe a jeho důstojníci se shromáždili na můstku a pozorovali nočními dalekohledy maličká vzdálená světélka, která se k nim blížila od severozápadu. Byla to Josefína, nebo Zwarte Zee?

Crowe vešel do kormidelny, zazvonil o poloviční rychlost a pomalu vedl Lillianu blíž k černému trupu Leicesteru jako ovčácký pes, který se staví blíž k boku ovce, když cítí pach blížícího se vlka.

Kormidelna se naplnila praskotem z ampliónu radiotelefonu, puštěného naplno a vyladěného na kanál užívaný nadačními remorkéry.

Pohybující se hvězda na obzoru jasněla, až mohli muži, kteří ji pozorovali, rozeznat slabou zář zeleného a červeného navigačního světla. Tato tři světla tvořila dokonalý trojúhelník. Neznámá loď, ať už jakákoliv, plula po kursu, který mohl končit jedine srážkou s Lillianou.

Pak náhle zahřměl v kormidelně kovově znějící hlas ampliónu, že i muž u kormidla nadskočil.

„Mám vás na radaru,“ řekl bez jakéhokoliv úvodu.

Byl to hlas Wallyho Myallse.

Třicet pět minut později byly lodě na doslech. Když si všechno řekly pomocí hlásných trub, rozsvítila Josefína světlo a obeplula Leicester. Vrak, ozářen prudkým světlem, skýtal děsivou, až skoro strašidelnou podívanou a posádka Josefíny prožívala stejný pocit úžasu, který pocítila posádka Lilliany večer předtím.

Za chvíli žhavé světlo zhaslo. V dlouhých vzdouvajících se vlnách se postavily remorkéry se ztichlými motory každý z jedné strany Leicesteru a čekaly na svítání.

2

Leicester byl asi 800 mil daleko od Bermud a St. John's na Newfoundlandu, 900 mil od Halifaxu a 1100 mil od New Yorku.

Cowley, který nyní převzal velení nad celou operací, musel jeden z těchto přístavů vybrat jako definitivní místo určení.

Věděl, že Featherstone byl pro Bermudy, ale přesto záviselo rozhodnutí na Cowleym. Nejdůležitější úlohu hrálo, počasí, které mohl cestou očekávat.

Pokusit se plout do Halifaxu nebo St. John's znamenalo, že by musel počítat se špatným počasím, protože od konce září vládou nad severozápadními trasami podzimní bouře. Ale na druhé straně plout k Bermudám bylo také riskantní, protože se mohl potkat s dalším hurikánem. Rok 1948 se stával jedním z nejhorších let na hurikány vůbec, a jejich období ještě zdaleka nekončilo. Nakonec zbýval New York, ale ten nepřicházel v úvahu vzhledem k velké vzdálenosti.

Zdálo se, že se Cowley rozhodne buď pro St. John's nebo Bermudy. Ale ten rozhodnutí odložil. Nejdřív se musely vyřešit bezprostřední problémy, jako upoutat Leicester na vlečné lano a zjistit, je-li vůbec schopen dát se vléci a neobráti-li se přitom dnem vzhůru. Telegrafista Robbie Vatcher dostal mezitím za úkol získat jak běžnou tak dlouhodobou předpověď počasí pro trasy směřující k Bermudám a St. John's.

Vatcher se okamžitě pokusil navázat spojení s New Yorkem, ale odtamtud právě vysílali velký počet zpráv, a tak musel čekat. Jedna z nich byla adresovaná Zwarte Zee.

Informace. Nadační remorkéry našly případ.

Považujte další pokusy za zbytečné.

Návrat do New Yorku. Čeká vlek
tankeru Lena Brodin, Oslo.

A tak zmizel stín Zwarte Zee, který tolik dní provázel celou operaci.

Ráno 27. září se počasí trochu polepšilo, ale ještě nebylo zdaleka ideální. Nebezpečí spojené s vyloděním na vrak bylo nesmírné. Přesto v 06.00 hodin hodili přes palubu dory z Josefíny a do ní naskočili čtyři muži. Byli to Wally Myalls, Ray Squires a námořníci 1. třídy Albert Greene a Thomas Farell – všichni Newfoundland'ané.



Vrchní potápěč, mistr záchranář Squires se pamatuje na všechny podrobnosti:

„Tak my jsme se měli pokusit dostat se na příď lodi. Wally měl vymyslet, jak na ni uvážeme lano, a já měl zjistit, jestli je schopna vleku, a rozhodnout, jestli se potopí, až se lano napne.

Farrell vesloval a byla to děsná podívaná. Případalo nám, že se Leicester každým okamžikem převrhne rovnou na nás. Ani jeden jsme neuměli plavat a kolem muselo být takových třicet čtyřicet žraloků, kteří se na to představení přišli podívat.

Když se Leicester naklonil, zajel Farrell s člunem skoro až do jednoho z otvorů palubního odpadového žlabu, podržel jej tam asi vteřinu a pak za veslo val zpátky. Green mezitím stačil skočit na palubu. Spadl do odpadového žlabu, který byl asi tak čtyři stopy pod vodou, ale když se loď zvedla z vody, byl na palubě.

Pozorovali jsme opodál, co bude dělat. Byla to podívaná k pohledání. Paluba byla mokrá, umaštěná topným olejem a měla větší spád než pouťová skluzavka. Když se loď nakláněla na pravý bok a zmenšila sklon, podařilo se Greenovi vyškrábat několik stop vzhůru po palubě. Ale vzápětí se loď zhoupla zpátky a on znovu sjel do žlabu. Žraloci o něj měli stejný zájem jako my a jednu chvíli jsem myslel, že dva z nich se pustí na palubu za ním.

Smáli jsme se tak hlasitě, až nás uslyšel, a udělal na nás dlouhý nos. Asi po dvaceti minutách se dostal tak daleko, že se mohl chytit lana, které tam viselo, a jeho pomocí se dostal k obrubě nákladového jícnu. Pak už nebyl žádný kumšt vylézt až nahoru k pravému zábradlí. Tam zůstal tak dlouho, dokud nehodil lano dolů do žlabu na závětrné straně. Na to jsme znovu vyrazili k lodi.

Tentokrát skákal Wally – ale Farrell zabral vesly o kapánek pomaleji, a když se Leicester vracel zpátky, zachytila se zád' dory v otvoru odvodňovacího kanálu a začala se zvedat s lodí. Zád' se uvolnila, teprve až byl člun ve vzduchu a dory sebou plácla do vody. Žraloci vypadali strašně zklamaně, že jsme se nepotopili.

Já jsem skočil třetí, chytil jsem se lana a přetáhl se přes zábradlí. Mezitím se Wally doškrábal ke kotevnímu vrátku a Greene se někam ztratil.

Rozhodl jsem se, že nejdřív půjdu na zád'. Projít chodbou bylo snadné. Jednu nohu jsem měl na podlaze, druhou na stěně kajut. Celá chodba vypadala jako vetešnická výprodej. Kalhoty, saka, košile, ponožky, všechno, nač člověk jen pomyslel, se válelo po zemi. Bylo tam i půl tuctu sextantů v původních pouzdrech a patnáct nebo dvacet kufrů a námořnických pytlů. Viděl jsem, že posádka Leicesteru s sebou nebrala nic zbytečného, když opouštěla loď.

Josefíně docházely zásoby a na zádi Leicesteru jsme zahlédli zeleninovou spíž, tak jsem si tam zamířil. Byla nacpaná bramborami a vším možným. Ale nebylo nám to nic platné. Člověk, který by po té zadní palubě dokázal nést pytel brambor a zůstat přitom naživu, by musel mít aspoň dva páry křídel.

Nechal jsem brambory bramborama a uvažoval jsem, že je čas, abych slezl do nákladových prostorů a poohlédl se kolem. Upřímně řečeno, moc se mi tam nechtělo. Ale musel jsem. Mezi nákladovými jícny byly malé průlezy. Odklopil jsem příklop jednoho z nich a slezl po žebříku do třetího skladiště.

Byla tam tma jako v pytli a žebřík měl takový sklon, že jsem nevěděl, co s nohama. Lezl jsem dolů jako opice z visuté hrazdy. Měl jsem s sebou malou svítilnu a její světlo taktak stačilo, abych viděl, co se stalo.

Fošny, které měly držet zátěž, povolily po celé délce nákladového prostoru a nějakých dvě stě nebo tři sta tun zátěže se přesunulo k levému boku lodě. Stejně to asi vypadalo všude jinde. Jenže podívat jsem se už nešel. Když jsem vylezl z trojky, měl jsem takovou radost, že zase vidím oblohu, že jsem byl ochoten odpustit Farrellovi, že mě málem utopil.

Wally ke mně přišel podél návětrného zábradlí. Pověděl, že jediná možnost je zajistit levou kotvu, upálit její kotevní řetěz a na něj připevnit naše ocelové vlečné lano. Na téhle palubě to znamenalo namáhavou práci, ale mysleli jsme, že se nám to podaří, když nám ještě někdo přijde na pomoc a když budeme mít s sebou přenosný autogen.

Museli jsme se vrátit na Jožínku pro náradí. Než jsme opustili loď, řekli jsme si Wally a já, že bychom se měli pokusit uzavřít vodotěsné dveře v chodbě na levém boku, protože pokaždé, když loď

ponořila závětrné zábradlí pod hladinu, proudila voda do ubytovacích prostorů a kabin a odtud dolů do strojovny.

To jsme si dali! Utíkali jsme, po kolena ve vodě, až k prvním dveřím, tam jsme se chytli závor a drželi se jich, zatímco se loď nakláněla. Celá chodba se zaplnila vodou a na okamžik jsme se octli pod hladinou, pak se loď začala vracet zpět a my pracovali jako blázni, abychom ty dveře zavřeli a zarazili závory. Potom jsme museli počkat na příhodný okamžik a vyrazit k dalším dveřím. Pořád jsem čekal, že nám s tím přijde pomoci nějaký žralok, ale počítám, že ho odrazovalo to, jak se Wally tvářil.

Když jsme všechno pozavírali a vykašlali většinu vody z plíc, napadlo nás, co se asi stalo s Greenem. Vylezl jsem na návětrnou stranu a najednou koukám, že si ke mně něco vykračuje pravou chodbou. Úplně mi to vzalo dech. Blížila se ke mně postava v plně důstojnické uniformě včetně čepice a v ruce nesla sextant.

Ten člověk mě taky uviděl a svižně zasalutoval. Pak se dal do smíchu a já poznal Greena. Na strašidla nevěřím, ale byl to ošklivý okamžik.

Greene přišel na Leicester v těch nejošuntělejších a nejboňšenějších šatech, jaké jste kdy viděl, ale na Jožínku se vracel jako kadet z výcvikové lodě.

Wally a já jsme sebrali sextanty, po jednom jsme je přivázali na nějaké kravaty, které se válely po podlaze, a pověsili si je kolem krku. Pak jsme se chytli provazu a sjeli po zadku po závětrné palubě. Vrátit se do dory bylo horší než z ní vyskočit, ale nakonec jsme v ní byli všichni a zamířili jsme k Josefíně.“

Squires řekl Cowleymu, že teď, když jsou uzavřeny vodotěsné dveře, myslí, že se Leicester nepotopí, ani když ho povlečou. Samozřejmě za předpokladu, že poplují pomalu a nezažijí už žádné špatné počasí.

Myalls vylíčil, jak bude nutné upevnit vlečné lano. Nemělo to být jednoduché. Vlečné lano Josefíny bylo ocelové, dva palce silné a čtyři sta stop takového lana vážilo jednu tunu. Loď, kterou je potřeba někam odtáhnout, má obvykle vlastní páru nebo elektrickou energii, kterou může pohánět své příďové navijáky. Jediné, co je třeba, je spojit se s ní několika ocelovými lany, které navijí na svůj naviják a

jejichž průměr se neustále zvětšuje, až poslední sebou přitáhne i vlastní vlečné lano.

Leicester neměl ani vlastní páru, ani elektřinu, a tak spojení museli provést lidi. A takhle to udělali.

Dory se vrátila k Leicesteru se čtyřmi muži, kteří loď už prohlédli a navíc s Buckem Dassylvou, odborníkem přes čerpadla a všeobecným záchranářským géniem. Vezli s sebou železnou rozvírací kladku a přenosnou svářecí soupravu.

Kladku, autogen a láhve vytáhli po nakloněné palubě a opatrně dopravili na příď. Potom dva muži rozpletli kus ocelového lana a několikrát ho protáhli článkem kotevního řetězu. Konce lana pak upevnili na příďová pacholata Leicesteru. To proto, aby zajistili kotvu, která by se po přepálení řetězu jinak zřítila do moře.

Když byla kotva bezpečně zajištěna, dal se do práce Buck a autogenem přepálil kotevní řetěz.

Mezitím upevnili rozvírací kladku. Byla výhodná proto, že se jí nemusel konec lana protahovat, ale stačilo jen odklopit kladnici a položit lano kolem kladky.

Když to všechno připravili, postavil se Wally na příď a zamával Cowleymu. Cowley zacouval s Josefínou opatrně k přídi vraku, až jej dělilo méně než padesát stop. Ze zádě Josefíny hodili Wallymu lanko, na jehož konec přivázali konopné lano, jakého se používá k vyvažování lodí v přístavu. To pak upevnili na pacholata.

Obě lodě byly teď spojené. Cowley rozkázal Gilmourovi ve strojně, že se šroub musí jen docela málo otáčet, aby se na laně udržovalo zcela nepatrné napětí. To proto, že při větší rychlosti by mohl Leicester náhle vyrazit vpřed a narazit do zádě remorkéru.

Jakmile s tím byli hotovi, hodili na Leicester další lano, na kterém byl uvázán střed třípalcového konopného lana, jehož oba konce zůstaly na Josefíně. Dassylva nasadil lano do kladky. Na jeden konec lana uvázali na remorkéru sto-librový třmen, kterým končilo vlečné lano. Druhým koncem obtočili elektrický vrátek Josefíny. Pak jej spustili, opatrně navíjeli lano a tak přetáhli třmen i vlečné lano na palubu Leicesteru.

I když posádce na Leicesteru pomáhal naviják Josefíny, měli co dělat, aby dostali ohromný třmen a těžké lano do správné polohy.

Nakonec uvázali volný konec kotevního řetězu Leicesteru k vlečnému lanu a spojení bylo hotovo.

Další práce však byla neméně choulostivá. Kotevní řetěz vedl přes kotevní naviják Leicesteru a končil vlečným třmenem. Myalls měl ručně přibrzďovat naviják a nechat Josefinu vytáhnout asi tři sta stop řetězu.

Odvázali lano, kterým byly obě lodě připoutány k sobě, a Josefína opatrně vyplula vpřed, napínajíc lano.

Řetěz se s hromovým rachotem hrnul přes naviják a levou kotevní průvlečnicí. Když nadešel správný okamžik, Wally a Dassylva odbrzdili naviják a v stejném okamžiku přestala Josefína táhnout.

Samotné vrátky by námahu vlečení nemohly vydržet, takže na Leicesteru museli řetěz ještě lépe zabezpečit. Provedli to tak, že do jednoho z jeho článků zavedli takzvanou krepnu a kolem pacholat a dalšími články řetězu protáhli ještě několikrát ocelové lano.

Měli tři důvody, proč použili kotevní řetěz, místo aby uvázali vlečné lano rovnou na pacholata Leicesteru. Především použitím navijáku a krepny ve spojení s pomocnými lany, které byly upoutány k pacholatům, získali třibodové zakotvení vlečného kabelu. Bylo to dost důležité, protože Leicester představoval deset tisíc tun mrtvé váhy. Za druhé, určitá délka řetězu vřazená do tažné soustavy „péruje“, jak říkají záchranáři. Vlečné lano se velkou vahou řetězu pronáší, a proto je menší pravděpodobnost, že by se napnulo až k prasknutí, kdyby došlo k nějaké vyšší náhlé námaze. Za třetí, řetěz, který procházel průvlečnicí na přídi vraku, velmi snižoval možnost předření lana.

Zatímco muži na Josefíně úspěšně skončili práci na zapojení vleku, skupina z Lilliany složená z Higginse, Roseho a jednoho pomocníka, se znovu vylodila na Leicesteru. Chtěli se pokusit uvolnit zadřené kormidlo, aby loď nevybíhala k jedné straně, až ji potáhnou. Rose a Higgins sestoupili až do samých útrob lodi, aby se dostali k plošině kormidlového zařízení, ale jejich námaha byla zbytečná a kormidlo zůstalo nepohyblivé.

I když každý muž pracoval, jako by mu šlo o život, poslední skupina opustila Leicester v 11.20 hodin a pak teprve mohl Cowley dát rozkaz, aby se začalo s vlečením.

Už se také rozhodl, kam Leicester odtáhnou. Vatcher získal několik meteorologických zpráv, které hlásily, že údolím řeky sv. Vavřince postupuje na východ brázda nízkého tlaku a to docela určitě znamenalo, že bude špatné počasí v oblasti Newfoundlandu. Zato na jihu se žádné tropické poruchy nevytvářely a třídní předpověď pro Bermudy oznamovala pěkné počasí a slabý vítr. Rozhodnutí bylo jasné.

V 11.23 hodin požádal Cowley strojovnu o velmi pomalou rychlost vpřed. Josefína se dala zvolna do pohybu. Wally Myalls, který obsluhoval obrovský elektrický vrátek, povoloval vlečné lano, dokud měřidlo neukazovalo, že se odvinulo čtyři tisíce stop. Pak jemně přitahoval brzdu a lano se zvolna napnul.

Byl to vzrušující okamžik. Na jednom konci lana byla desetitisícitunová loď, na druhém remorkér s výkonem 3200 koní, který neustále zvyšoval napětí. Nebál se, že se lano přetrhne, protože bylo vyrobeno, aby vydrželo ještě větší namáhání. Ale všichni na obou remorkérech byli velmi rozrušeni možností, že tato velká námaha bude stačit, aby porušila vratkou rovnováhu Leicesteru, – a loď se převrhne.

Lano, které vedlo přes záď Josefíny, se začalo napínat. Úhel, který svíral prohnutý kotevní řetěz s přídí Leicesteru, se pomalu zvětšoval. Potom, k hrůze všech, kteří to pozorovali, se velká loď nahnula daleko víc než jindy. Nakláněla se stále víc, až jí voda sahala k závětrné straně obrub nákladových jíců.

Ve strojovně Josefíny přeskočil lodní telegraf na „plnou parou vzad!“. Ale ještě dřív než stačili tento příkaz provést, začal se Leicester vyrovnávat. Pomalu se vracel, zvedal se z moře, voda se mu hrnula z paluby a jako zpěněné peřeje stékala zpátky do moře. Leicester plul vpřed, i když byl jeho pohyb sotva znatelný. Ale plul.

Ve 12.00 vyslal Vatcher tuto zprávu:

MFML.Všem lodím. MFML.Všem lodím. Moje poloha
3510 sever 4640 západ. Vleču vrak Leicester.

Délka vlečného lana dva tisíce stop. Vlek nemá navigační světla. Kurs 259. Rychlost tři uzle.

Lodě, uvolněte cestu.

Námořní nadace Halifax od MFML. 14.15 AST 27.

Plujeme rychlostí asi 4 uzlů. Vrak se silně odchyluje od kursu. Nemůžeme pohnout kormidlem.

Musíme vléci pomalu, abychom dojeli bezpečně.

Lilliana má pohotovost. Pokládám za nutné získat povolení námořních úřadů k přistání na Bermudách vzhledem k nebezpečí najetí na mělčinu nebo převrhnutí v plavebním kanálu. Pět stop vody ve strojně, žádná v horních ubytovacích prostorech.

Dáváme velký pozor na vlečné lano a naviják.

Cowley.

„Byla to podívaná jako ve snu,“ vzpomínal Wally Myalls. „Kormidlo měl zadřené hodně doleva, proto se taky tím směrem pořád odchyloval, jako kdyby se rozhodl plout na Floridu místo na Bermudy. Někdy se nám úplně natočil bokem a pak se nedalo nic jiného dělat než zpomalit rychlost Josefíny a dostat ho zpátky na kurs. Když k nám byl bokem, napětí lana jej naklonilo tak silně doleva, že měl levou člunovou palubu skoro pod vodou. Kdyby se Squiresovi nepodařilo pozavírat dveře do ubikací,“ – Wally Myalls je skromný člověk – „určitě by nabral vodu a potopil se.

Cowley stál před těžkým problémem. Táhnout Leicester příliš rychle by znamenalo jej převrhnout. Na druhé straně každá hodina, o kterou jsme byli déle na otevřeném moři, byla další hodinou pomalé sebevraždy vraku. Josefína byla schopna táhnout rychlostí osmi i devíti uzlů – sílu jsme měli, ale dokud měl Leicester zadřené kormidlo a každou chvíli vybočoval ze směru plavby, sami bychom ho potopili, kdybychom to chtěli vyzkoušet.

Tedy řeknu vám, chlapci to vlečné lano hlídali jako banda lovců tuleňů, která čeká, až se na jaře objeví první mláďata. Pořád tam bylo pár záchranářů ve službě se zapáleným auto-genem. Seděli na zádi Josefíny, kde sbíhalo z paluby do moře, a ani na okamžik nespustili

oči z Leicesteru. Kdyby se začal potápět, měli právě tak minutu, abychom se osvobodili.

Při střídání hlídek jsme vypustili několik stop lana a změnili polohu železné třecí podložky, která byla upevněna v místě, kde opouštělo palubu. To jsme dělali proto, aby se lano neprodřelo a neprasklo. Takovou ztrátu času, které by bylo zapotřebí, abychom navázali znovu spojení, jsme si nemohli dovolit.

Mohl byste si myslet, že se nám asi chtělo oslavovat, když jsme měli tu loď za milión dolarů ve vleku, ale věřte mi, byli jsme docela střízliví. Teď, když byla konečně naše, se nám dělalo špatně při pomyslení, že bychom o ni mohli přijít. Bermudy byly ještě hodně daleko.“

Téměř přesně 800 námořních mil od Bermud Josefína vyplula s Leicesterem v závěsu. Při rychlosti 3 až 4 uzlů neměla naději, že by dotáhla svého svěřence do bezpečného kotviště dřív než za osm dní, a to byla příliš dlouhá doba. Po předcházejícím údobí bouří bylo v téhle části severního Atlantiku nakrátko pěkné počasí, ale nikdo kromě zaslepeného optimisty nemohl očekávat, že vydrží ještě osm dní. A špatné počasí by naděje na záchranu Leicesteru, i když byl ve vleku, obrátilo vnův.

Cowley zřídka kdy opouštěl velitelský můstek. Využíval všech znalostí a zkušeností, které během dlouhých let na moři získal. Pečoval starostlivě o svého svěřence a pořád se snažil, aby plul o trochu rychleji. Ale uvědomoval si, že jej ztratí, pokusí-li se plout příliš rychle.

Lilliana pomáhala, jak mohla. Ve dne se držela trochu za Leicesterem. Její posádka na něj dávala bedlivý pozor a byla stále připravena varovat Cowleyho radiotelefonem, kdyby se stalo něco neočekávaného. V noci plula nebezpečně blízko u jeho boku a osvětlovala jej světlometem.

28. září ráno vítr na několik hodin skoro utichl a vlny byly mnohem menší. Kolem poledne Cowley zvýšil rychlost na celých šest uzlů. Při této rychlosti se Leicester držel napravo od remorkéru a proti všemu očekávání se od kursu neodchyloval. Avšak najednou ve 14.30 jako by jej zachvátilo šílenství. Vyrazil prudce doleva a napjal lano tak, že bylo nepochopitelné, proč neprasklo. Cowley musel

snížit rychlost, až se remorkér sotva pohyboval. Z ničeho nic nebylo možné donutit jej, aby setrval ve směru plavby. Tento zápas trval tři hodiny. Pak se Leicester stejně nečekaně jako předtím vzdal a vrátil na své původní místo po pravém boku.

Během toho dne pluly remorkéry s vrakem po lodní trase používané pomalými plavidly. Vedla do přístavů v Mexickém zálivu a „Cowleyho cirkus“ – tak pojmenovala posádka Josefíny svůj průvod – přitahoval značnou pozornost. Čtyři lodě, které pluly kolem, změnily kurs, aby si prohlédly tuto výpravu, směřující k Bermudám. Vatcher měl stále co dělat, aby odpovídal na dotazy nevěřících diváků, a Cowley se pokoušel telepaticky přemluvit toto obecenstvo, aby se k čertu nepletlo do cesty.

Málokterá loď dychtila tolik po meteorologických zprávách jako Josefína. Jestliže Vatcher právě neobtěžoval pobřežní stanice žádostmi o nejčerstvější předpovědi, volal každou druhou loď do vzdálenosti tří set mil, aby mu sdělila i ty nejmenší podrobnosti, které ve své oblasti pozoruje. Z Josefíny se pomalu stávala samostatná plovoucí meteorologická stanice.

O půlnoci 28. září se od severozápadu zvedl vítr 4. stupně a vlny začaly narůstat. Nicméně během 24 hodin překonaly remorkéry se svým svěřencem vzdálenost málem 180 mil.

V Halifaxu se tíha zodpovědnosti přenesla z Featherstonea na správního ředitele Námořní nadace Edwarda Woolcombea. Jeho úkolem bylo uzavřít smlouvy a dohody s majiteli Leicesteru; ale nejdůležitější byla smlouva s pojišťovateli lodí, kteří nyní byli jejími oprávněnými majiteli. Woolcombe se samozřejmě staral, aby zajistil ochranu práv své společnosti, ještě dříve než předá loď jejím majitelům nebo pojišťovatelům.

Jednání probíhala telegraficky. Woolcombe měl tři cíle. Nejprve, aby byla uzavřena Lloydova otevřená smlouva, která obsahuje ustanovení týkající se úplného opuštění lodě. Dále, získat určité finanční závazky ze strany majitelů, dřív než bude loď dovlečena do bezpečného přístaviště. A konečně získat od pojišťovatelů i majitelů svolení, podle kterého by si Námořní nadace sama mohla určit přístav, kam vrak odtáhne.

Jak pojišťovatelé, tak Federální paroplavební společnost nebyli samozřejmě ochotni se k něčemu zavazovat, dokud jejich loď nebude v bezpečí. Navíc pro ně bezpečný přístav znamenal takový, kde by Leicester nebyl vystaven dalšímu poškození. Na Bermudách v tom případě šlo jediné o přístav St. George.

Woolcombe, stejně jako každý, toužil, aby užuž viděl Leicester v bezpečném přístavu. Ale přesné výpočty říkaly, že Leicester při více než padesátistupňovém sklonu má ponor nejméně 26 stop a snad i mnohem větší. Admiralitní mapy Bermud však ukazovaly, že vjezd do přístavu St. George je vybagrován na pouhých 27 stop. Kromě toho je plavební kanál sotva 250 stop široký a u vleku tak těžkopádného a těžko zvládnutelného jako Leicester se muselo počítat s tím, že by se mohl o tolik odchýlit od směru plavby, že by najel na jedné nebo druhé straně na břeh, jestli by ovšem nenarazil na dno samotného kanálu.

Jediná zbývající možnost bylo Murrayovo kotviště. Je to téměř otevřené kotviště na severním výběžku Bermud chráněné před mořem jen podmořskými korálovými útesy. Ale přesto se za normálního počasí považuje za dost bezpečné, aby je používaly lodě britského válečného námořnictva i mnohé obchodní lodě. Kanál, který do kotviště vede, je navíc 38 stop hluboký a široký málem 600 stop.

Woolcombe se také obával, že jakýkoliv pokus táhnout Leicester do přístavu St. George, kdyby to bylo vůbec možné, by se setkal ze strany přístavních úřadů s velkým odporem. Jistě by si uvědomovaly hrozící nebezpečí, kdyby se tato velká loď převrhla nebo najela na dno a tak zatarasila cestu jiným lodím do přístavu. Odpor ze strany úřadů by způsobil, že by oba remorkéry s Leicesterem musely zůstat před přístavem hodiny a třeba i dny. A každá další hodina, kterou byl Leicester nucen trávit na moři, se mu mohla stát osudnou, protože během ní mohl jednou provždy zmizet v hlubinách.

Zato jakmile by jednou zakotvil v Murrayově kotvišti, byl by v klidné a mělké vodě a mohla by se podniknout okamžitá opatření, aby se vyrovnal jeho nebezpečný sklon. Pak by bylo možné jej odvléci bezpečně do St. George.

Woolcombe byl starým mistrem v přesvědčování druhých. Po třech dnech zdvořilých, avšak důrazných telegramů do Londýna, přesvědčil své protivníky, že Leicester je už v podstatě zachráněn a tak prosadil svou, včetně návrhu smlouvy. Jejimi nejdůležitějšími body byly:

Služby poskytnuté Námořní nadací se považují za služby poskytnuté v rámci Lloydovy otevřené smlouvy, včetně příslušných dodatků, podle kterých majitelé souhlasí, že byla loď posádkou opuštěna a že byla vrakem v době, kdy ji našly nadační remorkéry.

Jakmile bude Leicester dovlečen na bezpečné kotviště na Bermudách, bude tím smlouva splněna. Obě strany se dohodly, že za bezpečné kotviště považují buď přístav St. George, nebo Murrayovo kotviště.

Majitelé souhlasí, že převezmou loď a budou za ni plně odpovídat, jakmile bude výše uvedená smlouva splněna.

Teď tedy záviselo všechno na Cowleym a remorkérech.

Na Josefině a na Lillianě nebylo mnoho těch, kteří by sdíleli Woolcombeova ujištění o úspěšném výsledku operace. Ale také nebyli příliš pesimističtí. V záchranářské práci se nevyhrává, dokud práce neskončí, a záchranáři všeobecně zachovávají v práci, kterou právě konají, klid.

Tento klid byl vystaven velké zkoušce odpoledne 30. září. Dosud bylo počasí celkem příznivé, i když hrozba stále visela ve vzduchu. Cowleymu se postupně podařilo čas od času po jedné obrátce zvýšit rychlost na šest uzlů a chvílemi málem až na sedm. V 17.30 toho dne byly Bermudy jen o něco víc než 400 mil daleko.

Tehdy se na můstku objevil první strojní důstojník Gilmour. V jeho hlase bylo slyšet omluvu, ale i neústupnost.

„Levý motor má velkou trhlinu v mazacím systému, kapitáne. Budu ho muset vysadit. A nemůžu vám ani říct, na jak dlouho – aspoň dokud mazání nerozebereme a nepodíváme se na to.“

Deset minut potom se motor zastavil. Rychlost remorkéru i vraku klesla na méně než čtyři uzle. Pokles tlakoměru a večerní předpověď počasí na zítřejší ráno, která oznamovala jihozápadní větry stoupající

na 5. až 6. stupeň proti směru plavby lodí, posádku Josefíny nijak nepotěšila.

Cowley chvíli uvažoval, že by vlečení předal Lillianě, ale ta by nebyla schopna ani s oběma motory v chodu táhnout Leicester o mnoho rychleji než Josefína s jedním. V každém případě byly motory Lilliany tak unavené, že Higgins pořád čekal, až jeden nebo oba vypoví službu. A tak Josefína táhla dál.

Dole ve strojovně pracovali Gilmourovi „černí hoši“ jako diví. Rozebrali mazací systém a kus po kuse kontrolovali. Teprve o půlnoci našli trhlinu. Způsobil ji puklý odlitek v čerpadle oleje – a náhradní čerpadlo nebylo.

Naštěstí měla Josefína malou soustružnickou dílnu na výrobu součástek, které mohli záchranáři při své práci potřebovat. A šťastnou náhodou měla v posádce i dva prvotřídní soustružníky. Po třech hodinách práce vytočili náhradní odlitek. V 06.30 hodin 1. října byl mazací systém zase pohromadě.

V 06.41 se levý motor rozběhl a obrátkoměr začal stoupat.

Ale nebylo ještě vyhráno. Gilmour, olejem, špínou a únavou změněný k nepoznání, přišel znovu na můstek a hlásil, že ztratil víc než tisíc galonů mazacího oleje a že jej musel nahradit obyčejným minerálním olejem, aby udržel stroje v chodu. Nevěděl a také nemohl říct, co tato záměna způsobí, ale obával se, že by mohla skončit celkovou poruchou a vyřazenými motory.

Museli však riskovat.

Tentokrát byla předpověď počasí zbytečně chmurná. Během dne zůstal vítr lehký, i když se stočil na jihozápad. Vlny byly jen průměrné, a když se všechno vzalo v úvahu, Leicester se táhl celkem dobře. Cowley využil situace a přinutil Josefínu k výkonu sedmi uzlů.

V poledne příštího dne byli 160 mil od Bermud a Cowley poslal Featherstoneovi do Halifaxu hlášení:

Rychlost sedm uzlů. Případ se odchyluje od směru.

Snadno upravuji rychlost, abych připlul zítra ráno.

Předpokládám, že radíte doručit do Murrayova kotviště.

Featherstone nebyl v Halifaxu, když zpráva došla. Právě se v letadle blížil k Bermudám a pozdě odpoledne 2. října byl v přístavu St. George, kde pilně připravoval přijetí milión-dolarového vleku nadační společnosti.

ČÁST OSMÁ

1

Když Featherstone něco dělal, rád to dělal rychle. Nejdříve zašel za velitelem přístavu. Tento příjemný pán za chvíli zjistil, že sedí v motorovém člunu a že doprovází Featherstonea na vyjížďce kolem výběžku sv. Kateřiny, aby velitel záchranných prací mohl obhlédnout vstupní plavební kanál do Murrayova kotviště.

Featherstone se díval, několikrát něco zabručel a přitom si dělal poznámky do svého deseticentového notýsku, který nosil stále s sebou. Po návratu na přístavní můstek velitel znovu zjistil, že bez jakýchkoli formalit osaměl.

Potom šel Featherstone do kanceláře místního zástupce Nadace. Půl hodiny panoval zmatek, který se skončil ujednáním, že dva remorkéry americké armády a jeden remorkér britské admirality budou v pohotovosti u Five Fathom Deep – tak se jmenovalo stanoviště lodivodů – od 07.00 hodin příštího dne. Kromě toho najali partu lodních nakladačů, aby přemístili zátěž Leicesteru, jakmile zakotví a uzavřeli všechny nutné dohody – některé dokonce v přátelském ovzduší – s námořními úřady.

Featherstoneova další zastávka byla u hlavního lodivoda. Svolal válečnou poradu, na které dostali lodivodi a velitelé místních remorkérů příslušné operační instrukce. Všichni byli poněkud otupělí, než Featherstone skončil a odešel do svého hotelu, ale zato věděli přesně, co se od nich ráno bude chtít.

Ale Featherstone nebyl úplně spokojený s vyhlídkami na příští den. Plně si uvědomoval, jaké nastanou potíže, až se pokusí loď vtáhnout na kotviště úzkým kanálem, zvláště když má padesátistupňový sklon a kormidlo zadřené doleva. Ještě více ho znepokojovalo nebezpečí, které by mohlo hrozit, kdyby Leicester zavadil o dno. Porušila by se jeho rovnováha a stalo by se to, čeho se nepodařilo dosáhnout vlnám a bouřím.

Představa, že by se Leicester převrhl uprostřed rušného lodního kanálu, způsobila, že se i tak otrlý starý mořský vlk jako Featherstone zachvěl.

Na závěr dne mu byla do pokoje doručena zpráva, právě když se chystal do postele, aby si na několik hodin odpočinul.

US Liberty Oscar Chappell ztratil lodní šroub 3600 sever 2535 západ. Zavázali jsme se odvléci do Spojených států. Vyšlete remorkér co nejdříve. Určete jej sám. Woolcombe.

Ochromený Chappell byl zhruba 2000 mil od Bermud. Třebaže byl Featherstone statečným mužem, bál se okamžiku, kdy bude muset říct Cowleymu nebo Croweovi aby načerpali pohonné látky a znovu vypluli na moře‘.

Ráno 3. října bylo zataženo a lehký severozápadní vítr lechtal vzdouvající se oceánské vlny a krabatil jejich dlouhé hřbety. Soukromé dvousedadlové letadlo odstartovalo z bermudského letiště do rodičího se dne a s kameramanem americké tiskové služby, který se nepohodlně vecpal do zadního sedadla, zamířilo na východ

Když přelétali Five Fathom's Deep, pozoroval pilot pod sebou dva nehybné miniaturní remorkéry a třetí, který se k nim blížil od jihozápadu. Ale nebyly to ty remorkéry, které jeho spolucestující hledal. Letadlo trochu nabralo výšku a zamířilo nad širé moře.

Za několik minut potom zahlédl pilot na obzoru tři tmavé body. Zamával rukou, aby upozornil kameramana, a spustil se dolů k mělkému náletu.

Mezitím, co letadlo za sebou zanechalo ostrov, vyplouval ze St. George lodivodský člun. Featherstone, který stál vedle muže u kormidla, vypadal skoro jako nějaká hrozná dřevěná figurína, která kdysi za dávných časů, zdobívala přídě pirátských lodí... Samozřejmě doutník vyjímaje.

Na křídle velitelského můstku Josefíny stál Cowley s dalekohledem u očí. Tam, přímo před nimi se modrala země. S přibývajícím světlem mohl rozeznávat bílé budovy St. George a zadumaný vrchol Cukrové homole. Pak jeho pozornost upoutal nosový hukot malého letadla, které nalétávalo na Josefínu.

„Vítací výbor,“ poznamenal Wally Myalls. Jeho kulatý obličej šťastně zářil. Těžké zkoušky posádek a lodí se blížily ku konci.

Přesně v 08.00 hodin začala Josefína zpomalovat rychlost a její posádka zkracovat vlečné lano. Jakmile se malý konvoj přiblížil k zemi, rychle vypluly z vjezdu do přístavu tři remorkéry s houkajícími sirénami. Vedl je lodivodský člun, na jehož palubě byl snadno k rozeznání Featherstone, který natolik zapomněl na svou důstojnost, že mával oběma pažemi ve vzduchu.

Byl to skvělý okamžik i pro ty nejotrlejší námořníky záchranných remorkérů. Ale neměli moc času, aby jej vychutnali.

Lodivodský člun se jen dotkl zábradlí Josefíny, aby měl lodivod čas skočit na její palubu, a pak hned odrazil k Leicesteru. Tam to trvalo poněkud déle, protože Featherstone a hlavní lodivod se museli dostat na vrak. Během několika minut se vyšplhali vzhůru po nakloněné palubě pomocí provazů, které tam na širém moři upevnili záchranáři.

Lodivod šel rovnou na můstek a Featherstone rychle obešel celou loď, aby si ověřil, je-li všechno tak, jak předpokládal, a že jeho plány nezmaří nějaký dosud neznámý činitel. Teprve pak se připojil k lodivodovi a dal znamení, aby se táhlo dál.

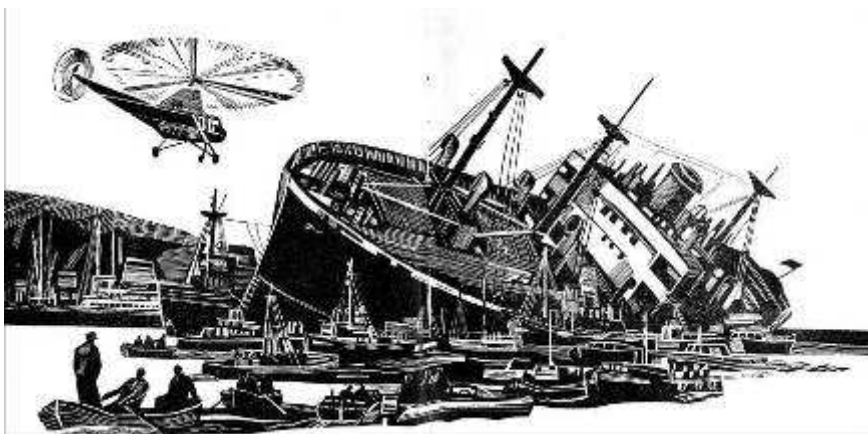
To už zkrátila Josefína vlečné lano natolik, že mezi ní a Leicesterem bylo necelých 300 yardů. Vojenský remorkér ST-10 uvázal k zádi Leicesteru slabší lano a zacouval za /Vrak na místo, odkud mohl pomáhat při usměřování jeho neohrabaného těla. Admirální remorkér Justice se uvázal k pravému boku Leicesteru, aby byl připraven pomoci, kdyby toho bylo zapotřebí. Lilliana a druhý vojenský remorkér pluly pohotově poblíž.

V 10.05 proplula Josefína mezi dvěma bójemi, které označovaly vjezd do plavebního kanálu. A právě tehdy se Leicester prudce odchýlil doprava.

Cowley okamžitě stočil kormidlo na opačnou stranu, ale Leicester odmítal poslouchat. ST-10 ihned vyrazil vzad, avšak vrak přesto pokračoval tvrdohlavě směrem ke korálovým útesům, kam mu zbývalo méně než sto stop. Velitel Justice vycítil nebezpečí toho okamžiku a nečekal na rozkaz. Odpoutal se a plul se svým

remorkérem podél obnaženého dna Leicesteru, až mohl postavit příď své loďe proti pravé straně velkého parníku. Potom šroub remorkéru rozšlehal vodu do pěny.

Pomalou, velmi pomalu se příď Leicesteru vracela zpět do kanálu, zpět za Josefínu.



Když měl Cowley znovu vrak za sebou, zjistil, že se mu sotva daří udržet jej v pohybu. Nevěděl, čím to je, a proto požádal Gilmoura, aby zvýšil rychlost. Ale přesto se loď za ním sotva vlekla.

Featherstone a lodivod se mimochodem podívali z můstku za zád Leicesteru a viděli, že se jasně modrá voda kalí na mléčně bílou. Leicester vlekl svou zád po korálovém dnu.

Nedalo se nic dělat. Nebylo tam místo, aby loď mohli otočit a dostat ji zpátky do větší hloubky. Jedinou nadějí bylo vléci dál a doufat, že se jen nevelká část zádě dotýká dna, které z nějakého důvodu bagry neodstranily.

Featherstone počítal s tím, že loď každým okamžikem narazí prudce na dno. Byl přesvědčen, že kdyby se to stalo, rovnou by se převrhla.

Vstupní kanál do Murrayova kotviště je dvě míle dlouhý. Všem remorkérům společně to trvalo málem dvě hodiny, než těmi dvěma obtížnými mílemi protáhly Leicester, který se neustále a nepředvídaně odchyloval od směru plavby a dřel svou zádí o dno. Až

do konce nebyl k zvládnutí. Když bylo po všem, řekl Myalls: „To byla ta nejdelší partie celé operace.“

A tak ve 13.40 vyplul Leicester z plavebního kanálu a Josefína jej odtáhla do širokého Jižního kanálu.

Ve 14.06 stál v Murrayově kotvišti pevně upoután ke kotvící boji, kterou obvykle používaly bitevní lodě.

Lod' stála u obrovské boje klidně, ale za malou chvíli ji skoro obklíčil hemžící se dav malých plavidel, luxusních motorových člunů s bohatými turisty, staromódních přístavních lodí s usedlými úředníky i děravých pramiček, u jejichž vesel seděly usměvavé domorodé děti.

Nad loděmi a davem se k několika malým letadlům, které se snažily získat pro své pasažéry-fotografy co nejlepší polohu, odkud by mohli pořídit ty nejzajímavější záběry Leicesteru, přidala i helikoptéra z americké vojenské základny.

Ze vzduchu se loď podobala jakési groteskní mořské příšeře, jejíž bezbranné tělo požírají pluky dravých krabů.

První na její palubě byla skupina záchranářů. Hned za nimi se z několika člunů vylodili zástupci přístavních úřadů. Následovala je delegace úředníků britského ministerstva dopravy, kteří přiletěli z Londýna, aby na místě provedli prohlídku lodě. Tito muži měli za úkol zjistit nejenom proč Leicester ztroskotal, ale určit také jednu provzdu všechny důvody, které způsobily ztroskotání všech ostatních lodí stejného typu.

Byl tu člun s pojišťovateli a Lloydovými inspektory a houf agentů a zástupců majitelů lodě. Byly i další nespočetné čluny s celkem neznámými místními úředníky, kteří si vymysleli nějaký důvod, byť falešný, aby se mohli octnout na palubě tohoto sedminásobného námořního zázraku.

Tento rostoucí dav, který se klouzal a šoupal po nešťastné lodi, nevnese do duší pozorujících posádek obou remorkérů, které stály několik set yardů opodál, žádnou radost. Od začátku pátrání se v nich zrodil jakýsi sotva znatelný pocit

osobního vlastnictví vůči Leicesteru. A tak v nich vzrůstala nelibost nad způsobem, jakým byl Leicester zamořen cizími lidmi, kteří neměli nic společného s odyseou jeho záchrany.

Featherstone, který byl na palubě Leicesteru a octl se uprostřed této invaze, byl za malou chvíli zlostí skoro bez sebe. Zástupci majitelů vstoupili na loď krátce potom, co loď zakotvila. Když je Featherstone s úsměvem pozdravil a chtěl jim loď předat, setkal se s nevrlymi tvářemi a s takovou neochotou ke spolupráci, že to považoval za nejhorší druh nevděku vůbec, ne-li za úplnou hloupost.

„Litujeme, kapitáne,“ řekl jeden z nich, „ale nemůžeme na sebe vzít takovou odpovědnost a převzít loď tady. Nepřevzeme z ní ani kousek, dokud ji nedopravíte do přístavu St. George.“

Featherstone ovládl svůj vztek, zatímco vysvětloval, že Lloydova otevřená smlouva, uzavřená v Londýně, stanovila, že bezpečným kotvištěm pro Leicester se rozumí buď St. George, nebo Murrayovo kotviště. Nebylo to však nic platné a zástupci majitelů byli neústupní. Buď bude loď dopravena do St. George, nebo odmítnou se k ní hlásit.

„Tak poslouchejte!“ prohlásil Featherstone, zatímco jeho obličej dostával humrově červený odstín, „tuhle loď zachránili na širém moři naši lidé. Bez nás by se bývala potopila. Udělali jsme všechno, na čem jsme se dohodli, i víc, a teď je v bezpečí. Ale nezůstane v bezpečí, jestli si ji rychle nepřevzmete a nepospíšíte si ji vyrovnat. Zatímco tu lomíte rukama a vykládáte o přístavu St. George, nebude věčně balancovat na boku. Už jsem najal partu přístavních dělníků, kteří přemístí zátěž. Na Josefíně jsme připravili čerpadla. Ale smlouva říká, že teď je to vaše loď, a tak nemůžu dělat nic, dokud mi nedáte příkaz. Tak co?“

Nic – to byl nesmlouvavý postoj zástupců majitelů. Nechtěli hazardovat. Dokud tu bylo riziko, že by se mohla loď potopit, nechtěli s ní nic mít.

Mezitím inspektoři ministerstva dopravy a vyšetřující úředníci pojišťovatelů odstranili jícnové kryty ze 4. skladiště a pak prolézali mezipalubím, bludištěm roztržitých fošen, zohýbaných vzpěr, hrabali se přes hromady písku a štěrku.

Od samého počátku bylo zřejmé, že loď ztroskotala, protože se hnula zátěž. Ale nebylo jasné, jak se to stalo, když v nákladových prostorech byla fošnová stěna, která měla zabránit posunutí. Po

několika hodinách kopání, prohlídek a zkoumání odhalili tajemství neštěstí.

Bylo to až příliš jednoduché. Tíha tisíce pěti set tun zátěže prohnula podlahu nejméně o tři palce. Mezi vzpěrami byly zasunuty fošny, tvořící přepážku. Strop nákladového prostoru, ke kterému byly přivařeny horní konce vzpěr, zůstal pevný, prohnutí přetřhalo sváry vzpěr jen u podlahy, která se pod jejich tíží prohnula. Dolní konce vzpěr byly do výše šesti stop zakryty zátěží, a proto posádka Leicesteru nemohla vidět, že se utrhly. A tak, když se v noci ze 14. na 15. září Leicester silně nahnul, celá soustava fošen a podpěr se vyklonila jako výkyvná vrata a zátěž se jako lavina přesypala na nižší stranu.

Nápad vybavit loď stěnou fošen byl dobrý. Chyba byla, že se nepočítalo s účinkem nové síly, která se přidala k bezpočtu tlaků, kterým je loď vystavena. Tato chyba málem způsobila ztrátu lodě a šest členů posádky stála život.

Byla to chyba, která se víckrát neopakovala, hlavně zásluhou úspěšného zásahu nadačních remorkérů. Tím, že remorkéry zachránily Leicester a umožnily odborníkům, aby jej prozkoumali, staly se pravděpodobně spásou všech ostatních lodí řady Sam. Napříště se už nemohly stát obětmi kdysi neznámého osudu, který přemohl tolik jejich sester.

Zatímco Josefína stála v pohotovosti na kotvách poblíž Leicesteru a čekala, až skončí předávání, Lilliana vplula do St. George, aby naložila zásoby na zpáteční cestu do Halifaxu.

Její posádka měla veselou náladu. Konečně budou za pět dní doma a každý dostane tučnou prémii jako odměnu za spolupráci při záchraně Leicesteru.

První důstojník Jimmy Rose stál na přístavní hrázi, kde dohlížel na čerpání paliva, když se náhle vynořil z taxíku Featherstone. Velitel záchranných prací byl laskavý a slušný a měl snahu být i vděčný, když se ptal Roseho po kapitánovi. Rose samozřejmě hned tušil, že je něco ve vzduchu.

Dvacet minut později mu Crowe řekl novinku. Lilliana vypluje za svítání příštího dne na místo asi sto mil východně od Azorských

ostrovů, kde se nachází bezmocná loď typu Liberty jménem Oscar Chappell. „A pak,“ řekl Crowe rozhořčeně, „místo abysme ji nechali v Hortě a namířili si to rovnou domů, musíme ji odtáhnout zpátky tři tisíce mil až do New Yorku!“

Rose mlčel. Nebyl schopen říct něco, co by sedělo. Zato Higgins se rozpovídal. Ujistil Crowea, že motory Lilliany jsou nejen unavené, ale v pravém slova smyslu opotřebené. „Jenom doufám,“ poznamenal zachmuřeně, když opouštěl kapitánovu kabinu, „že umíte všichni veslovat!“

2

Čím víc se odpoledne chýlilo ke konci, tím víc rostla nespokojenost posádky Josefíny. Když se muži doslechli, že zástupci majitelů odmítli převzít loď, a že proto u ní musí zůstat Josefína celou noc a nikdo nedostane povolení k vycházce na břeh, rozmrzelost vzrostla ještě víc.

Jeden z lodníků, kteří stáli ve skupince na zadní palubě Josefíny a zarputile pozorovali, jak se na břehu rozsvěcují světla, řekl: „Víte, hoši, tamti měli možnost si ji vzít, a když tedy nechtěj, tak si ji radši necháme.“

Mnoho nesouhlasících očí pozorovalo motorový člun Josefíny, který o hodinu později odvážel na břeh kapitána Cowleyho a některé důstojníky, včetně lodního psa Freddieho.

Hodinu po setmění stáli u zábradlí Josefíny dva Newfoundlandané. Dívali se nevraživě na černý trup nedalekého Leicesteru. Najednou jeden z nich (a nikdo si nevzpomíná, který to byl) dostal tak skvělý nápad, že byl sotva schopen jej vyslovit.

„Víš, hochu,“ řekl, když si srovnal to, co chtěl říct, „vono by nebylo vlastně těžký tu loď zahákovat...“

Chvilku trvalo, než jeho druh pochopil, oč jde, ale pak překypoval chytrostí. Odborně odhadl vzdálenost mezi Josefínou a Leicesterem. Nebyla větší než sto stop. Noc byla tichá a moře úplně klidné.

Deset minut potom se na palubě shromáždil tichý hlouček. V rukou jednoho muže byl veliký hák na maso, který sebral z lodní lednice, a k němu uvázané a pečlivě stočené vrhací lanko.

Bylo slyšet svist prudce vrženého předmětu ... pak šplouchnutí.

„Nevadí, hochu,“ šeptal někdo chraplavě, „zkus to ještě jednou.“

Tentokrát svistot skončil tlumeným zazvoněním kovu. Temné postavy opatrně zatáhly za konec lana. Něco na palubě Leicesteru zarachotilo a lano se napnulo.

„Máme ji, u boha! Teď opatrně, hoši, tohlenc je ta největší chobotnice, kterou jste kdy ulovili. Táhněte opatrně!“

Říká se, že moucha je schopna vyvinout takový tlak, že pohne i Queen Mary, samozřejmě za předpokladu, že tlak bude působit dostatečně dlouhou dobu. Snad tomu tak je, snad ne. Ale je to nezvratná skutečnost, že dva muži, kteří velmi jemně a opatrně táhli za čtvrtalcové vrhací lanko, dokázali otočit zád' tak velkého remorkéru, jaký je Josefína.

Přimkla se k zádi Leicesteru jemně a bez hluku. Během několika vteřin se na velkou loď přetáhla a upoutala dvě velká kotvící lana, která ležela zrovna po ruce.

„A v tom okamžiku,“ vypráví neznámý pamětník následujících událostí, „nás zachvátila pirátská horečka.

Nedostali jsme ji všichni najednou, chápejte. Nejprve šli na Leicester dva mládenci. Ležel tam černý a strašidelný, nikde ani světýlko. Někteří z nás neměli moc naspěch, aby se šli v té lodi hrbat v noci, zvlášt' když jsme si vzpomněli na ty utopený námořníky.

Ty dva chlapci se ještě nevrátili a najednou se na palubě objevil Wally Myalls. Protože velitel byl na pevnině, Wally ho zastupoval. Nepotřeboval se ptát, co se děje. ‚Rozvažte ty lana, vy bando pirátská,‘ povídá. A my na to: ‚Nemůžeme, dva naši už tam jsou.‘

Wally chvíli přemýšlel a pak se otočil na Farrella a Greena.

‚Jděte tam a přiveďte je zpátky, a rychle. Jestli vás starej nachytá na Leicesteru, budete zapsaný v lodním deníku ode dneška až do vánoc‘

A tak Farrell a Green tam vylezli taky a Wally a my čekáme a čekáme. Nikdo se nevracel. Wally začínal zuřit. Vybral další dva a

povídá jim, jestli se neobjevěj za deset minut a nepřivedou ostatní s sebou, nechá je zavřít na břehu do basy.

Jenže oni se taky nevrátili. Tentokrát tam Wally poslal jednoho mladšího důstojníka a jednoho strojního důstojníka. Ale ti taky zmizeli. To už byla skoro polovina posádky pryč, a Wally byl zoufalý. Neodvažoval se poslat další chlapce, aby mu tam nezůstali taky a sám si jít netroufal, protože věděl, že bychom šli všichni za ním.

Zrovna tehdy se na Leicesteru ozval nějaký výkřik a někdo sjel dolů po palubě a narazil do závětrného zábradlí. Pomohli jsme mu na nohy. Byl to celník, kterého tam nechali, aby hlídal vrak. Dost nervózní člověk.

„Poslouchejte,“ povídá, „ta loď není v pořádku! Něco po ní chodí. Nechtě mě u vás. Na tamty už nezůstanu!“

„Zatraceně!“ nato Wally. „To není žádný něco, to jsou Newfoundlandané! Zůstanete tady a nedovolíte ani jednomu z těchhle chlapů, aby přelezli na Leicester. Já seženu ostatní dohromady, než ji očešou jako lípu.“

S těmito slovy přeskočil Wally mezeru, která dělila obě lodě, a zmizel. Minutu potom se celník podíval kolem sebe a zjistil, že je docela sám. Byl jsem v polovici paluby Leicesteru, když jsem slyšel, jak dole křičí jako blázen, abychom ho nenechávali samotného. Myslím, že mu víc vadilo, že zůstal sám, než že jsme na Leicesteru.

Vlastně se mu nedá ani zazlívát, že toužil po společnosti. Leicester byl sice „mrtvá loď“, ale právě v té době to byla snad ta nejživější „mrtvá loď“, kterou jsem kdy viděl. Plížilo se po ní nejmíň dvacet mužů a každý se snažil vyhnout se těm druhým. V ubikacích a na chodbách byla tma jako v ranci a skoro ani jeden z nás neměl kapesní svítilnu. Ti, co měli, se snažili ji nepoužít. Občas zazářila zápalka, zahlédl jste obličej a dvě lesklé oči, a pak byla zase tma.

Pirátská horečka je strašně divná věc. Nejde o to, co seberete, ale o vzrušení, které vám to působí. Tápal jsem chodbou k velitelově kabině, když jsem zakopl o jednoho chlapíka, který lezl po čtyřech opačným směrem. Škrtl jsem sirkou, abych se podíval, co se děje. Poznal jsem jednoho známého. Měl povlak na polštář, přehozený

jako pytel přes rameno, vrchovatě napěchovaný balíčky toaletního papíru.



Čím déle jsme byli na Leicesteru, tím horší jsme dostávali horečku. Někdo třeba našel něco, co se mu hodilo, například rádio, schoval je do nějaké skrýše a šel hledat dál. Když se pro rádio vrátil, už mu ho odtamtud někdo ukradl. A mohl jste počítat, že tomu je ukrad zase někdo jiný a tak dále, až na palubě té lodi nebyl nikdo, kdo by si aspoň jednou na to rádio nesáh.

Potkal jsem kamaráda a zůstali jsme pak pohromadě. Bylo to tak příjemnější. Loď už byla plná podivných zvuků – z větráků zazníval šepot, odněkud bylo slyšet šoupání a tahání, zvonění kovu a bouchání. Posvítíl jsem si do jedné kabiny a tam na nakloněné podlaze seděl jeden chlapík ze strojovny málem celý obklopený botami. Našel jednu, která se mu hodila na pravou nohu, ale za nic na

světě nemohl ve tmě najít druhou do páru. Kolem krku mu viselo asi tucet vázanek a v jedné ruce měl láhev, ze které upíjel. Litoval jsem, že jsem si na něho posvítil, protože tak si mohl přečíst nápis na nálepce a to mu možná poněkud zkazilo radost. Byla to půllitrová láhev projímadla.

Byl to zázrak, že se nikdo neutopil ani nezabil. Někteří chlapi šli chodbou, a když přišli ke schodům, o kterých nevěděli, letěli po nich v příštím okamžiku po hlavě dolů. Nikdo nevěděl, kde jsou ostatní, ani kde je sám. A jediné, co se dalo dělat, bylo tápat tmou, dokud se vám nepodařilo vylézt ven na palubu. Jeden chlapík spadl z žebříku do strojovny, kde bylo pět stop vody, a musel plavat, aby se neutopil. Začal rvát a bylo štěstí, že celník neslyšel ten jekot, protože by býval určitě skočil přes zábradlí do moře.

Někteří chlapi byli praktičtější než druzí. Jeden s sebou přinesl na Josefínu sedmnáct obleků. Na Leicester vlezl úplně nahý, a tam pak na sebe oblékl jedny šaty na druhé, až sotva chodil. Pak se odpotácel zpátky na remorkér, všechno se sebe svlékl a šel pro další várku.

Někdo jiný zase objevil lodní trezor a užuž že nešel pro autogen. Jenže ho najednou začala víc zajímat hrací skříňka, o kterou ve tmě zakopl, a to ho uklidnila.

Zrovna jsem se vrátil na Jóžinku, když slyším, jak se blíží motorový člun, a hned jsem věděl, že to je velitel. Vylezl na palubu a ptá se po Wallym a já mu na to, že Wally je na Leicesteru.

„Dobře,“ povídá, „ale kde jsou ostatní? Chci, abychom přepluli na jiné kotviště.“

Řek jsem mu, že nevím, kde jsou. Ale to už Cowley sám zahlíd, jak po nakloněné palubě Leicesteru sjíždějí temné postavy s povlaky od polštářů přes ramena. Zařval a pak, ať se propadnu, jestli neskočil na Leicester sám. Asi se pokoušel

sehnat posádku zpátky na Jóžinku, ale dal si s tím pořádně načas.

Kolem půlnoci začala horečka klesat a hodinu potom byli už všichni zpátky. Cowley neřekl ani slovo, ale ráno poslal prvního důstojníka se vzkazem, že dveře do kapitánovy kabiny budou otevřené až do poledne, pak se zavřou, zamknou a zapečetí. Víc nemusel říkat. To už jsme měli všichni po horečce. Celé dopoledne

jste mohl potkávat chlapy, jak si to mífí k té kabině s velkými ranci pod kabáty nebo něčím za košilemi.

Nikomu nevadilo, že ty věci musí vrátit. Aspoň si trochu užili.“

3

Pro Featherstonea nezačal 4. říjen dobře. Zástupci Leicesteru stále odmítali převzít svou loď a rozzlobený telegram, který velitel záchranných prací poslal Woolcombeovi do Halifaxu, ještě nepřinesl kýžený výsledek, který by skoncoval s touto bezvýchodnou situací.

Featherstone měl ještě jiné starosti. Vzhledem k tomu, že loď zůstávala nadále ohrožena, rozhodl se už nečekat a vyrovnat ji. V 08.00 hodin přišel do kanceláře zástupce své společnosti, aby dojednal odeslání party přístavních dělníků na Leicester. Zjistil však, že se po nich jako by zem slehla. Zástupce něco mumlal o nedostatku pracovních sil, ale brzy byl znám pravý důvod, proč nakladači zmizeli. Nechtěli vstoupit na loď, na které prý strašily duchové utopených námořníků a navíc se kdykoliv mohla převrhnout.

Povídáčky, které po svém návratu za úsvitu do St. George vykládal celník, zřejmě našly vděčné posluchače.

Výjimečné okolnosti vyžadují výjimečná opatření, bylo Featherstoneovo staré oblíbené rčení. Kolem 09.00 hodin se mu podařilo místního smírčího soudce natolik přesvědčit o nutnosti své záležitosti, že mu z místní věznice půjčili pracovní četu vězňů.

Tyto nešťastníky převezl na loď a museli se okamžitě dát do práce ve 4. a 5. skladišti.

Featherstone věděl od samého začátku, že vyrovnat loď do bezpečné polohy nebude nikterak snadné. Kvůli kritickému sklonu nemohlo se použít drapáku k odstranění většiny zátěže z nákladových prostorů, protože nebylo možné se k ní dostat. Proto se musel každý kilogram tohoto materiálu z prostorů na levém boku odstraňovat ručně, odnést k nákladovým jícům a tam vyklopit do okovů, které spouštěli pomocí záďového výložníku Josefíny. Když s velkou námahou naplnili okovy, jeřáb je zvedl a vyklopil do moře. Featherstone si uvědomil, kolik stovek tun tohoto pazourkatého

šterku se bude muset odstranit, než se loď počne vyrovnávat, a proto hned uvažoval o dalších způsobech, jak zmenšit sklon. Přišel na dva.

Do zatopené strojovny Leicesteru spustili dvoupalcové čerpadlo a upevnili k nakloněné podlaze. Ale místo aby odvodnou hadici vyvedli na palubu a do moře, nařídil Featherstone, aby ji zavedli do prázdných nádrží na pravém boku. Tím mělo čerpání sloužit dvěma účelům – k odstranění vody ze strojovny a zároveň k zvýšení váhy na zvednuté pravé straně lodě.

Potom ještě poslal partu vězňů do dolní části skladiště číslo 5, až na samé dno lodi. Tam museli přemístit asi sto tun zátěže přes šachtu hřídele (která sloužila jako hráz, protože probíhala podél celého 5. skladiště) na pravou stranu.

Jakmile byly práce v plném proudu, vrátil se Featherstone na břeh, aby poslal Lillianu na pouť pět tisíc mil dlouhou, k Azorám a zpět. Lilliana vyplula ve 14.30 hodin. Její odjezd nebyl poznamenán žádnou přístavní slavností, prapory vesele nevlály, ani nepadaly spršky různobarevných konfet. Lilliana vyplula mrzutá, bez poznámky, bez jediného zahoukání sirény na rozloučenou. Odjela, jak poznamenal člen její posádky „zrovna jako jeden z těch dávnejch Frantíků, když šli pod gilotinu“.

Ale přece jen se Featherstoneovi ukázalo trochu štěstí, když mu do přístavu přinesl zástupce nadace přísný telegram pro zástupce majitelů Leicesteru od majitelů z Londýna:

Lloydova smlouva splněna.

Okamžitě převezměte Leicester.

Na tváři se mu objevil jeho vlčí úsměv a Featherstone zamířil do St. George, aby telegram doručil osobně.

ČÁST DEVÁTÁ

1

Majitelé Leicesteru by se snad byli nevzdali tak ochotně své výhody, kdyby měli příležitost vidět hurikánovou mapu ve washingtonské kanceláři meteorologického úřadu Spojených států.

Když dne 26. září zanikl Hurikán VIII někde na moři poblíž mysu Flemish, byla tato mapa prosta všech značek, ale teď ji zase pokrývala síť důležitých záznamů.

V jednom bodě, asi 150 mil na východ od Britského Hondurasu, se objevila soustava soustředných kruhů, podobajících se zvlněné hladině Karibského moře, do které někdo vrhl obrovský balvan a pak výsledek ofotografoval. Každý z těchto soustředných kruhů představoval spojnici bodů stejného barometrického tlaku. Každý další kruh směrem do středu znamenal snížení tlaku o jednu desetinu palce. Přesně uprostřed soustavy bylo známé písmeno L, které představovalo tlakovou níž.

Vedle tohoto L napsala modrá tužka: IX.

Tento již devátý hurikán v sezóně roku osmačtyřicátého se pravděpodobně zrodil v noci z 2. na 3. října, několik mil od mysu Gracias a Dios na pobřeží Nicaraguy. Stejně jako jeho předchůdce vypadal zpočátku docela nevinně, jako by byl odsouzen k brzkému zániku vlivem mohutné a převládající kontinentální výše, která sahala až nad jižní část Mexického zálivu. Měl však daleko víc životní síly, než si na začátku meteorologové uvědomovali.

Během 12 hodin, od osmi hodin 3. října večer do osmi příštího dne, zmohutněl natolik, že jedna nešťastná loď na přepravu ovoce, která se zapletla do jeho tenat, hlásila, že nemůže pokračovat v plavbě ve vichřici o rychlosti 100 uzlů a vlnách třicet stop vysokých. Jakmile došlo její hlášení do Washingtonu, odborníci na hurikány v Meteorologickém úřadě si uvědomili, že mají co dělat s novou příšerou.

Kupodivu nevyhlásili toho dne všeobecnou hurikánovou výstrahu pro žádnou oblast severního Atlantiku. Snad si nebyli tak docela jisti,

zůstane-li IX naživu. Asi neměli dost zpráv, na základě kterých by mohli předpovídat, jak se zachová dál.

Avšak na úsvitu 5. října měli po ruce hlášení nadbytek, aspoň pokud šlo o sílu nového cyklonu.

V noci oblehla Hadí spirála severozápadní cíp Kuby. I když její střed prošel západně od Havany, škody, které hlavnímu městu Kuby způsobil, byly katastrofální. Hlásili, že rychlost větru dosahovala 132 mil za hodinu.

Během dvou hodin se v havanském přístavu potopily dvě lodě. Dalších patnáct plachetnic nebo malých pobřežních plavidel se ve stejné době buď potopilo, nebo bylo zahánáno na břeh v Batabonó. Jenom škody na budovách a na úrodě v provincii Pinar del Rio se odhadovaly až na dvanáct miliónů dolarů.

Avšak daleko důležitější pro meteorology byla skutečnost, že kontinentální výše, která svými mohutnými horami vzduchu pokrývala desetitisíce čtverečních mil, jako by ustupovala před běsněním blížícího se hurikánu. Zdálo se, že Hurikán IX nejen udeří na Spojené státy, ale pravděpodobně má v úmyslu pokračovat oceánem na sever a severovýchod, zhruba stejnou cestou, jakou si zvolily Hurikány VII a VIII.

Kolem poledne 5. října byl střed hurikánu skoro nad letištěm v Miami. Předtím zničil nebo těžce poškodil na 700 domů a víc než 21000 lidí zahnal do pohotovostních krytů Červeného kříže. Ve 21.00 hodin opouštěl již střed u Fort Lauderdale pevninu a vydal se nad moře.

2

V Murrayově kotvišti honil Featherstone party trestanců, až byli málem u konce svých sil. Chtěl Leicester vyrovnat co nejrychleji. Aby urychlil práci, najal 5. října plovoucí jeřáb a dal jej přitáhnout k Leicesteru, kde jej použili pro vykládání zátěže z předních prostorů.

Pozdě odpoledne se přihnal prudký východní vítr, který bohem hodiny rozpoutal v mělkých otevřených vodách takové vlnobití, že ani Josefína, ani jeřáb nemohly u boku Leicesteru dále zůstat.

I když musel na zbytek dne práce přerušit, cítil se Featherstone celkem spokojen s tím, co se vykonalo. Sklon Leicesteru se zmenšil na 36°, takže nějaké opravdové nebezpečí, že by se převrhl, nehrozilo. Ale přesto toužil co nejrychleji jej vyrovnat o dalších patnáct dvacet stupňů, aby jej mohli odtáhnout do úplně chráněných vod přístavu St. George. Featherstone předpokládal, že Leicester odtáhnou 7. října, budou-li mít příští den štěstí a slušné počasí.

Zároveň s poslední skupinou trestanců odplul 5. října na břeh i Featherstone. Okamžitě zašel na meteorologickou službu, aby se zeptal, jak dlouho čekají, že bude vát východní vítr. Tam poprvé uslyšel o Hurikánu IX.

Protože meteorologický úřad Spojených států mu předvídal severozápadní kurs a v tom případě by minul Bermudy ve vzdálenosti několika set mil, jevíli bermudští meteorologové o nový hurikán jen akademický zájem.

Pokud šlo o místní počasí, mohli meteorologové Featherstonea ujistit, že do rána 6. října se vítr zklidní. A Featherstone odešel spokojeně do svého hotelu.

Z východní bouře, která zlobila Featherstonea, měla posádka Josefíny radost. Měli tak poprvé příležitost vyjít si na pevninu, ode dne co připluli na Bermudy, a chtěli toho jaksepatří využít.

Jeden z lodivodů ze St. George, veselý chlapík tmavé pleti, který se spřátelil s některými členy posádky Josefíny, jim nabídl svůj motorový člun za vodní taxík. Umytí, oholení a oblečení do nejlepších šatů nastoupili už náležitě rozveselení muži do člunu. Za hodinu už jejich veselí překračovalo meze. Sommersova hospoda, Hotel St. George, U bílého koně a půl tuctu dalších podniků, které obšťastnili svou návštěvou, si brzy uvědomovalo, že k ním vpadli hosté z chladných a zamlžených severních ostrovů, Protože to byli Newfoundlandané, většina z nich přišla na chuť dobrému červenému rumu krátce potom, co je doma přestali kojit, a na Bermudách, y zemi, kde rum teče proudem, si připadali jako v ráji.

„Byl tam s námi jeden starší mládenec z Come-by-Chance,“ vzpomínal Vatcher, „který se od svých sedmi let plavil s rybáři, a teprve když mu táhla šedesátka, přišel na Josefínu. Za celou tu dobu se nikdy dosyta nenapil rumu. Hned jak jsme se dostali na břeh, mu



nějaký místní chlapík nabídl kvartovou láhev černého rumu za padesát centů. Starej William se podíval na flašku, pak na mne, jako by si myslel, že už je nejspíš na mol. Prostě tomu nemohl uvěřit. Musel zaplatit ten půldolar a vypít flašku rovnou na místě, aby se ujistil, že se mu to nezdá.

Když jsem šel za dvě hodiny z hospody U bílého koně, náhodou jsem se s ním potkal zase. Někde splášil trakař a vrchovatě ho naložil láhvemi rumu. Mířil s ním rovnou do doků a zpíval si přitom, jak nejhlasitěji uměl. Jak mě uviděl, zařval. „Počkej, morseovko, až tohle složím do dory. Ještě dvě fůry a mužem vodplout do Come-by-Chance a víckrát nemusíme na moře!“

Všichni ale nebyli uchvázeni jedinou utkvělou myšlenkou jako starý Williams. Několik mládců irského původu, rodáci z jižního pobřeží Newfoundlandu, se rozhodlo, že stráví čas v oblíbené zábavě Irčanů – chodili od hospody k hospodě a prali se. Zrovna hulákali v jedné temné ulici, když potkali barevného strážníka, který je zastavil.

„Na Bermudách jsme velmi pohostinní, pánové,“ vysvětloval jim uctivě. „Je nám opravdu jedno, jestli se pobijete mezi sebou. Ale musím vám připomenout, že zabití místního občana je proti zákonu.“

Vcelku to byla příjemná noc. Příští den už byl horší.

Krátce potom, co se vězni vrátili ráno 6. října do práce, začaly se mezi nimi objevovat známky vzpoury. Ptali se jich, co se děje, a jeden vězeň řekl, že „tam dole ve čtvrtém skladišti je cítit zápach smrti“. Jeden z důstojníků tam sešel, aby se přesvědčil, jak to vlastně je, a potvrdil, že opravdu je cítit smrdutý hnilobný pach. Vězni si usmyslili, že zápach asi pochází z mrtvoly některého chybějícího

člena posádky Leicesteru. Přemýšleli o tom dost dlouho a pak odmítli pracovat dál.

Featherstoneovi zbyla jen jediná možnost. Neurvale donutil posádku Josefíny, aby vzala lopaty a vrhla se na zbývající hromady zátěže v rozpálených a zapáchajících nákladových prostorech. Ti z posádky, kteří si předešlé noci mysleli, že se octli v ráji, byli nyní přesvědčeni, že jsou přímo v pekle.

Odpoledne se sklon lodi snížil na 26°. Featherstone myslel, že po další noční směně bude sklon už jen nepatrný a bude moci dát loď odvléct do St. George. Odhadl, že bude možné začít s vlečením 7. října.

Jeho plány zhatil silný jihozápadní vítr, který se objevil pozdě odpoledne. Vítr a vlny znovu znemožnily plovoucímu jeřábu a Josefíně, aby setrvaly u boku Leicesteru. Velitel záchranných prací neochotně odvolal noční směnu.

Pozdě večer 5. října dorazil Hurikán IX nad širé moře a zamířil skoro přímo na severovýchod. Lodě v oblasti nebezpečí však dostaly varování. Hadí spirála nenašla nic než moře, na kterém se mohla vybit. Kolem 20.00 hodin 6. října proletěl již 500 mil po předvídané trase, a ohrožení Bermud jako by pozbylo významu. Předpověď vydaná o půlnoci 6. října odhadovala, že střed hurikánu mine Bermudy krátce po poledni 7. října, 200 mil západně od ostrova. Na Bermudách proto nevyhlásili výstrahu a nepodnikli žádná zvláštní opatření – dokonce ani na americké základně blízko št, George,

Ráno 7. října bylo jasno. Středně silný jihozápadní vítr ještě zvedal nějaké vlny v Murrayově kotvišti, ale nebyly dost velké, aby bránily v práci na Leicesteru.

Krátce před polednem se lopata jednoho muže, který pracoval v 4. nákladovém prostoru, zabořila do něčeho měkkého. Následovalo několik strašlivých okamžiků, až další odklizení odhalilo psí mršinu v dosti pokročilém rozkladu. Parta tilburyských nakladačů si při nakládání zátěže udělala z posádky Leicesteru ten nejstarší a nejnejapnější žert pod sluncem. Pes byl se zpožděním odevzdán do vodnatého hrobu a práce pokračovaly až do polední přestávky.

Byl vlhký a skličující den. Vatcher se naobědval, lehl si na lůžko a chtěl si zdřímnout. Ještě nestačil usnout, když se otevřely dveře kajuty a jeden z důstojníků nakoukl dovnitř.

„Morseovko, jseš vzhůru? Ze signální stanice bliká naším směrem světlo. Na mne je to moc rychlý, nepřechtu to, ale několikrát jsem poznal naši volací značku.“

Vatcher se neochotně posadil. „OK,“ řekl. „Zapnu vysílačku a zavolám je.“

Posadil se na otáčivou židli před přístrojovou deskou, zapnul vysílačku i příjem a vyladil se na 2182 kilocyklů, což je běžná frekvence pro přenos mluveného slova. Pak zvedl mikrofon.

„Nadační Josefína volá Rádio Bermudy, nadační Josefína volá Rádio Bermudy. Máte pro mne zprávu? Přepínám.“

Statika a hvzsd nosné vlny se vracely zpět ampliíonem, ale potom je přehlušil rázný britský hlas.

„Nadační Josefíno, zde Rádio Bermudy. Pásmo dvě.“

Vatcher otočil knoflíky frekvence na druhé pásmo – 2134 kilocyklů – přitáhl si blíž blok na zprávy a chystal se psát.

„Nadační Josefíno, zde Rádio Bermudy. Vyslechněte zvláštní meteorologické hlášení: Hurikán od Antil byl hlášen tři sta mil na jihovýchod od mysu Hatteras v 10.00 hodin AST. Pohybuje se severovýchodním směrem rychlostí 18 uzlů. Větry hurikánu zasahují plochu v obvodu 80 mil a větry síly bouře sahají do vzdálenosti 100 mil od středu. Na Bermudách se čeká během dnešního odpoledne a večera silná severozápadní vichřice.“ „hlas se na okamžik odmlčel a pak pokračoval poněkud méně úředním tónem: „To abyste si na tu velrybu, co tam máte, dali aspoň ještě jednu kotvu. Přece nechcete, aby vám zase uplavala na moře, co? Přepínám.“

„Rádio Bermudy – tady Josefína,“ odpověděl Vatcher. „Děkujem za radu. Uvážeme ji k vašemu vysílacímu stožáru. Přepínám a končím.“

Cowley si zprávu přečetl bez nějakého zvláštního zájmu.

„Wally,“ řekl prvnímu důstojníkovi, „přezkoušej zakotvení Leicesteru, a když budeš myslet, že je to třeba, zdvojnásob lana. Zdá se, že tu budeme mít menší rozruch. A sežeň někoho, aby odevzdal tohle hlášení Feathersovi, jo?“

Featherstone dostal hlášení o několik minut později. Opatrně sešel po palubě Leicesteru, která teď měla menší sklon než 20°, přehoupl se na Josefinu a šel rovnou na její můstek. Zamířil přímo k barometru, zaklepal na něj a dlouho upřeně pozoroval jeho ručičku. Za posledních šest hodin klesla o dvě desetiny palce – a to bylo varování, které nesměl odbýt mávnutím ruky.

Cowley tiše vstoupil do navigační kabiny a řekl:

„Taky jste zpozoroval ten pokles? Ani za mák se mi to nelíbí. Myslím, že si užijeme víc, než předpovídají meteorologové.“

Featherstone se dlouze zahleděl oknem navigační kabiny na západní oblohu, která se již zatahovala a zamlžovala, jak ji začínaly pokrývat vysoké cáry bílých mraků, a pak na vlnobítí, které prudce bušilo do vzdálených korálových útesů. Pak jeho pohled zavadil o stupnici anemometru, která ukazovala, že vane jihozápadní vítr rychlostí 25 mil za hodinu.

„Bude to horší, než si vůbec kdo umí představit,“ řekl najednou. „Radši se připravíme na všechno.“

Patnáct minut poté odvěkl dieselmotorový pracovní člun, který Featherstone najal před dvěma dny, od boku Leicesteru jeřáb. Party vykládající zátěž, včetně skupiny vězňů, které přemluvili, aby se vrátili, když objev mrtvého psa poněkud zmírnil jejich obavy, pokračovaly v překládání zátěže na pravou stranu nákladových prostorů. Čekali, až se pro ně vrátí pracovní člun, aby je odvezl do St. George.

Několik členů posádky Josefíny zdvojovalo lana, která poutala Leicester k obrovské kotvící boji. Původně byl Leicester připoután ke kruhu boje vlastním kotevním řetězem. Nyní zakotvení zesílili dvoupalcovým ocelovým lanem.

Ostatní členové posádky zdvojovali vázání mezi remorkérem a Leicesterem. Po dokončení této práce byly obě lodě spoutány spleť ocelových a osmipalcových konopných lan. Potom začala posádka připravovat Josefinu na velkou bouři.

Na Leicesteru se parta záchranářů zabývala podobnou prací. Zakrývala krokviemi otevřené nákladové jícny a uzavírala okna a dveře.

3

Krátce po 14.00 hodině odstartovala letka čtyř hlídkových bombardérů k běžnému výcvikovému letu do Tamy na Floridě. Velká letadla zahřměla vzduchem jen několik set yardů nad Leicesterem a Josefínou.

Sotva dvacet minut po startu zavolal velitel letky svou bermudskou základnu a jeho hlášení bylo takového rázu, že se meteorologové na základně vrhli s velkým spěchem do práce. Výsledek své činnosti zatelefonovali bermudské radiostanici a ve 14.52 hodin jej stanice vysílala slovem i morseovkou.

Vatchera, který dostal od Cowleyho příkaz, aby měl pohotovost na příjmu, málem ohlušil mezinárodní kód, když začal na 500 kilocyklech bušit v jeho ampliónu:

Rádio Bermudy všem stanicím

Zvláštní hurikánová výstraha. Hurikán od Antil

změnil náhle kurs na východ. Míří přímo k Bermudám.

ETA mezi 19.00 a 22.00 hodin.

Proveďte okamžitá opatření.

Kromě velitelů několika lodí, kotvících v bermudských vodách, kteří dovedli počasí předpovědět instinktem bez povětrnostních zpráv, zastihla náhlá změna kursu hurikánu ostrovy nepřipravené. I po vysílání zvláštní výstrahy z nich mnozí mysleli, že jde nejspíš o planý poplach.

A měli k tomu dobré důvody. Aby přímo ohrozil ostrov, musel by Hurikán IX změnit svůj kurs skoro o 40°, a to nejpozději během jedné nebo dvou hodin. Opravdu se zdálo neuvěřitelné, že by se to mohlo stát.

Ale stalo se.

„Jako by se ta zatracená potvora rozhlédla z výšky padesáti tisíc stop a uviděla na východě Bermudy a Leicester v Murrayově kotvišti. Člověk ani jiný tvor by nemohli reagovat lépe. V jedné chvíli ještě mířil na sever a v příští zahlédl loď, kterou se dvěma předchozím hurikánům nepodařilo potopit, a tak se z ničeho nic

rozhodl, že dílo dokoná.“ Tak o tom mluvil meteorolog a vědec – a vědci neradi přisuzují přírodním jevům lidské vlastnosti.

Hlídková letadla se setkala s předvojem cyklonu asi 75 mil od ostrova. Třebaže piloti okamžitě zjistili, že hurikán změnil kurs, nemohli nijak vypočíst rychlost, jakou se pohyboval. Dobu, kdy měl hurikán dorazit k Bermudám, proto vypočítali podle poslední hlášené rychlosti 18 uzlů. Ve skutečnosti se Hurikán IX hnal na svou oběť od západu větší rychlostí než 35 uzlů – až nezvykle velkou rychlostí pro hurikány v této zeměpisné šířce.

Někteří obyvatelé ostrova snad nevěnovali rozhlasovým výstrahám příliš velkou pozornost. Ale velitelé lodí, které kotvily v Murrayově kotvišti, tak lehkovážně nejednali. Celé odpoledne pozorovali své barometry, a když zjistili mezi 14.00 a 14.30 pokles skoro o jednu desetinu palce, většina z nich dala svým strojojnám příkaz, aby byly v pohotovosti, ještě mnohem dříve než bermudská radiostanice vysílala zvláštní výstrahu. Kolem 15.00 hodin všechny lodě, až na dvě, vyplouvaly z Murrayova kotviště anebo rychle zvedaly kotvy.

Nebylo radno dát se v těchto končinách zastihnout hurikánem. Kapitán, který hledal úkryt v korálovými útesy posetých vodách při břehu, úplně otevřených severním, západním a jihozápadním větrům a jen velice málo chráněných před rozbouřeným mořem, pokoušel své štěstí přespříliš. Pokud nebylo možné zakotvit v přístavu St. George, zbývala jediná možnost – vyplout na širé moře do bezpečné vzdálenosti od útesů a řídit směr plavby tak, aby ostrov ležel stále mezi lodí a hurikánem.

Velitel záchranných prací Featherstone stál na můstku Leicesteru a pozoroval křižník, tři torpédoborce a šest obchodních lodí, jak plují plnou parou z kotviště do plavebního kanálu. Nebyl to zvlášť povzbudivý pohled. Nicméně Featherstone nemohl pro ochranu Leicesteru dělat víc, než dělal. Odvléci loď k přístavu St. George bylo vyloučeno, protože by je hurikán určitě zastihl cestou. Nemohli ji ani odtáhnout na moře, i když jim na to zbývalo času dost – loď by měla jen chabou nadějí, že by odolala náporu bouře. Jediné co mohla udělat, bylo „vostat kde je“, jak prohlásili Newfoundlandané, a

důvěřovat zdvojenému zakotvení a třem desetitunovým betonovým kotvám, které držely kotvící boji na místě.

Ale to ještě nebylo všechno. Kdyby se Featherstone a Cowley rozhodli, mohl se Leicester spolehnout na Josefínu.

V 15.20, když se pomocný motorový člun dokymácel rostoucím vlnobitím k Leicesteru, přestoupil Featherstone na remorkér, aby si promluvil s Cowleym.

„Rozhodnout se musíš sám, Johne,“ řekl mu. „Josefína je tvoje loď, a když jde o její bezpečí, nemám ti do toho co mluvit. Jestli si rozhodneš, že bys měl vyplout na moře, budu tě v tom podporovat. Ale jsi-li toho názoru, že nepodstoupíš velké riziko, když zůstaneš u Leicesteru, budu taky souhlasit. Upřímně řečeno, nerad bych tě viděl odplouvat. Měl bych pocit, že tuhle loď opouštíme. Síla Josefíny může rozhodnout, jestli Leicester odolá, nebo jestli jej bouře zažene na břeh. Když ho tady necháme a on se utrhne a dostane na útesy, je s ním konec. Když zůstaneš ty a utrhne se, může to být i konec Josefíny. Ale to by musel být sakramentský hurikán, aby pohnul vámi oběma. Budou vás držet ty betonové kotvy a tři tisíce dvě stě koňských sil Josefíny sníží napětí.“

Cowley neváhal. Měl už celou věc promyšlenou a souhlasil s Featherstonem, že opustit Leicester by bylo přinejmenším zbabělé – i když vlastně nebyl jejich lodí, ani za něj nezodpovídali, protože splnili Llyodovu otevřenou smlouvu.

„Vydržíme, kapitáne,“ řekl. „Přečkáme tu bouřku tady.“

Když se Featherstone vrátil na palubu Leicesteru, stál motorový člun u jeho boku. Zřejmě prodělal neklidnou plavbu, protože jeho „kapitán“ a „strojník“ pilně vylévali a čerpali vodu, zatímco pět členů posádky Josefíny stálo pohotově s lodními háky, aby si neprorazil boky o remorkér.

Během předchozí půlhodiny zesílily vlny a vítr jako v bouři. Od moře se valily dlouhé vzduté vlny, předzvěst hurikánu, rozbíjely se o bariérové útesy s takovým hřměním a takovou silou, že je bylo slyšet až v St. Georgi, sedm mil daleko, a vrhaly vodní tříšť padesát stop vysoko do šedícího se ovzduší.

Na západě se oblaka schovala pod plášť černého hurikánového valu. Tlak vzduchu klesal tak rychle, že nebylo třeba, aby jej

zaznamenával barometr – každý člověk byl sám sobě barometrem, protože předtucha zvýšila citlivost lidského organismu, který vnímal pokles přirozenou cestou. Bouřkové mraky se přihnaly asi ve výši lodního stožáru a valíciemi se cirusovými mračny pronikalo neurčité šedé světlo.

Domorodí dělníci na Leicesteru žádali, aby je převezli na břeh. Nepotřebovali, aby je někdo varoval před tím, co přijde. Celý život znali hurikány a plně si uvědomovali, jaká nebezpečí Leicester čekají, až Velký vítr udeří. A Featherstone chtěl dostat je a skupinu námořních inspektorů z lodi. Neměl v úmyslu dávat zbytečně v sázku cizí životy. „Vyvstala však otázka, není-li bezpečnější zůstat na palubě než riskovat cestu rozbouřeným kotvištěm v malém motorovém člunu.

Už byl rozhodnut, že by cesta byla příliš nebezpečná, když vítr z nějakého náhlého vrtochu ochabl. Dělníci okamžitě začali naléhat, aby je odvezli. Inspektoři, i když mírněji, jejich požadavek podporovali. Ale také dali veliteli člunu najevo, že nevěří, že by byl schopen udržet člun na hladině v takovém vlnobití. Velitel jejich kritiku uznal; byl skutečně člověk zvyklý na přístavní provoz, a ne na bouře na širém moři.

A tak plýtvala skupinka cestujících, čítající celkem dvacet pět osob, drahocenným časem, protože ze samého strachu nevěděli, mají-li zůstat nebo odejet. Utišení nemohlo trvat dlouho a po něm musel udeřit hurikán.

Featherstone se náhle rozhodl.

„Vezmu je na břeh,“ zavolal na Cowleyho, který stál na můstku Josefíny. „Jestli zbude čas, vrátím se k vám!“

Cowley mávl rukou na souhlas, ale Featherstone už vskočil do člunu. Za chvíli byl na závětrné straně Leicesteru a pak zamířil k břehu.

Když člun vyplul ze zátvrtí a octl se uprostřed zralých bouřkových vln, postavil se Featherstone vedle kormidelníka a dával mu tiché rozkazy, kdy má člun dát vůli a kdy jej přidržet, a jak proplout většími vlnami.

Neujeli ani míli a vítr počal sílit znovu, vál od severozápadu a hnal se přímo k břehu. Skoro okamžitě se na okrajích pobřežních útesů dal do varu bílý, zpeněný příboj.

Featherstone vedl člun až těsně k jeho pokraji.

„Pravděpodobnost, že se každým okamžikem naplní vodou, byla tři ku pěti. Kdyby se to stalo, zbývalo jediné vplout s ním rovnou do příboje a doufat, že se nerozpadne, dřív než jej vlny vynesou na břeh. Tak bychom zachránili většinu cestujících. Kdybych jej držel příliš daleko od břehu a zatopil se, zůstalo by jich naživu jen pár.

Cestující se natlačili k sobě v předřovém prostoru. Když jsme připluli hodně blízko k příboji a slyšeli, jak bouří jako pekelné bubny, nebyli zrovna veselí. Každých několik vteřin se do člunu převalila vlna a všichni vypadali jak zmoklé slepice.

Člun byl docela malý, hodil se jen k práci v přístavu a takovéhle moře se mu vůbec nezamlouvalo. Nad dieselem měl jakousi napodobeninu komína, a jak se přes nás chvílemi převalila velká vlna, část jí vždycky stekla komínem rovnou do motoru. Zaplat' pánbůh, že to byl diesel! Benzínový by zůstal stát při první spršce. Diesel pracoval dál, jenom občas zaprskal, a já myslel, že budeme muset do příboje.

Na Cukrové homoli stála skupina lodivodů – asi se přišli podívat, jak si s Leicesterem poradíme – viděl jsem, jak nám dávají rukama znamení, abych s člunem najel na břeh. Byl jsem ochotný to udělat, ale ne dokud jsem nemusel. Pečlivě jsem pozoroval břeh a hledal písčité pláže nebo pruhy šterku. Měl jsem na mysli malou zátočinu nedaleko Tabákového zálivu, kde bychom byli celkem chráněni a kde bychom mohli najet s člunem na břeh celkem bezpečně.

Pluli jsme napříč Tabákovým zálivem. Hned za ním byl mys sv. Kateřiny, kam jsem doufal, že bychom se mohli dostat. Člun byl zpolovice plný vody, ale všichni ji vylévali a zdálo se, že takových dvě stě yardů bude ještě schopen uplout. Víc jsme nepotřebovali. A tak jsme obepluli mys a dostali se do závětrí. Za půl hodiny jsme byli v St. Georgi. To už byl člun tak zatopený, že cestující seděli po pás ve vodě jako ve vaně.“

Samozřejmě že nepřicházelo vůbec v úvahu, aby se Featherstone pokusil vrátit na Leicester. Když člun přijížděl do přístavu, měl vítr

sílu 10. stupně. Zasáhl kotviště současně s průtrží mračen a změnil ho ve vroucí směs pěny a mléčně zbarvených vln. Velitel záchranných prací musel zůstat na břehu nadobro.

Na palubě obou lodí v kotvišti byla situace vcelku příznivá. Leicester stál přídíl k větru a nezdálo se, že by chtěl vléci kotvy. Lana, která poutala obě lodě k sobě, byla silně napjata, ale držela dobře. Cowley a jeho posádka dospěli k názoru, že je nepravděpodobné, aby se počasí zhoršilo ještě víc, a byli si naprosto jisti, že lodě bouři úspěšně přečkají. Někteří muži sešli dokonce do podpalubí, aby se umyli a oholili a připravili se na pozdní večerní vycházku na břeh, kterou podniknou, až se hurikán vybouří.

Na letecké základně zaznamenávaly přístroje závany větru o rychlosti 80 mil za hodinu a barometr naznačoval, že oko hurikánu je již skoro nad ostrovem. Větry v předních kvadrantech každého cyklonu jsou obvykle silnější než v zadních, a proto bylo lze předpokládat, že nejzúřivější nápor hurikánu už minul.

V 18.30 se vítr stočil k jihovýchodu a slábl. Kolem 18.45 byl nad Bermudami klid. Černé, nízké bouřkové mraky se protrhávaly a místy jimi prosvítala modrá obloha. Ostrov byl v oku bouře.

Všeobecné napětí povolilo. Lidé, kteří se ukryli ve sklepích nebo budovách schopných odolat náporu hurikánu, vyšli znovu do ulic. Ti, kteří od samého začátku nemínili brát Hurikán IX vážně, si teď samolibě pochvalovali vlastní předvídavost. Zřejmě bylo po nejhorsím.

4

Featherstone došel do hotelu v St. Georgi a objednal si večeři. Zatímco čekal, připojil se ke skupince osob u hotelového baru a měl pocit uvolnění a příjemnou náladu. Pojednou však zaslechl zvuk, který ostatní hosté ještě neslyšeli. Byl to vzdálený, nízko položený tón, podobající se sténání. Člověk jej spíš vnímal, než slyšel. Featherstone znehybněl. Pak pěti kroky překonal vzdálenost ke dveřím haly a zahleděl se na západní oblohu.

Moc toho vidět nebylo, ale stačilo mu to. Celý západní obzor zčernal, ne že by neměl dost barvy nebo světla, ale protože ho

pokrylo cosi jako černá žulová skála. Bylo to jako hora, která z ničeho nic změnila své skupenství, stala se tekutou a valila se na ostrov jako na nicotné smítko plovoucí na moři.

Ulicí prchali lidé se stínem blížící se zkázy v patách a hledali úkryt. Featherstone zavolal na poplach a zaměstnanci i úředníci ředitelství hotelu se vrhli k bouřkovým okenicím, aby je zavřeli a zabarikádovali budovu před nadcházejícím útokem. Hosty shromáždili v ústřední hale a přinesli hurikánové lampy.

Sténání bylo teď vyšší a pronikalo vším; bylo to chvění, které vyvolávalo svíravý pocit v žaludku. Svět se ponořil do tmy, a ani světla blesků v blížící se Hadí spirále ji nerozjasnila, jen zvyšovala hrůzu výjevu.

Featherstone i zaměstnanci hotelu věděli, co přijde. Většina hostů však ne. Mnozí z nich byli z pevniny a některé dokonce bavily přípravy, které okolo probíhaly. Považovali to za velmi napínavé.

Na Josefíně to nepovažovali za zábavu. Ale nestyděli se za svůj strach. Mohli nerušené pozorovat blížící se pohromu a většina z nich věděla, že je může zahubit.

Přesto zůstávali klidní, skoro neteční. Obrnili se stejně jako pěšáci, kteří vědí, že za několik minut na ně dopadne ničivý úder nepřátelské bubnové palby.

Freddie Squires a Wally Myalls pomalu prošli palubou, aby si naposledy ověřili, je-li všechno řádně upevněno. Přidal se k nim Cowley a sám si prohlédl všechna lana. Nikdo se ani nepodíval vzhůru na narůstající spirálu, která se chystala sevřít je i okolní svět. Věděli, že tam je. Byli v jejím stínu. A tma se na ně valila jako teplý cukrový sirup.

V 19.00 hodin udeřila na Bermudy druhá polovina hurikánu. Za tři minuty dosáhl vítr rychlosti 122 mil za hodinu. A deset minut nato strhal všechny anemometry na ostrově.

Spustil se déšť, i když se v ničem nepodobal dešti, jak jej známe my. Letěl rovnoběžně se zemí a tak prudce, že skosil všechno pobřežní rostlinstvo jako střelba z brokovnic. Když zasáhl lidskou pokožku, zanechal v ní hluboké dolíčky, které bylo vidět ještě týden po hurikánu.

V hale hotelu St. George vzplála světla a pak rázem zhasla. Bouřkové lampy vrhaly blikavou a skomírající zář. Hotel se otřásal v chvějivé agónii jako starý umírající člověk. Řev hurikánu pronikal vším a lidský sluch a mysl už nebyly schopné jej vnímat. Jako by všichni lidé v hale najednou ohluchli.

Byl to čas umírání. A někteří z těch, kdo zažili sevření Hadí spirály té noci 7. října, měli pocit, že tak vypadá smrt.

Čas přestal existovat. Ubíhající minuty neměly žádný vztah k pohybu ručiček hodin na stěnách. A přitom ručičky ukazovaly, že uplynuly tři hodiny, než si jednotliví hosté uvědomili, že jsou schopni opět slyšet.

Zmlklé hlasy se znovu ozvaly. Lidé se dali do smíchu a někteří plakali. Zdi hotelu se ještě chvěly, ale ne už smrtelnou agónií.

Tehdy se ozvalo dunivé bušení na zabarikádované dveře hotelové haly.

„Trochu mě to překvapilo,“ vzpomíná Featherstone. „Věděli jsme dobře, že by venku neměla být ani živá duše. Chvíli se nikdo ani nepohnul. Pak došel ke dveřím ředitel, nadzvedl závory, opřel se proti náporu větru a maličko pootevřel. Proklouzl kolem něho člověk celý oblečený do oděvu z černého voskovaného plátna, lesknoucího se jako právě ulovený úhoř. Společně zavřeli dveře a zastrčili závory.

Neznámý přistoupil blíž, abychom ho viděli ve světle lamp, a když sňal svůj nepromokavý rybářský klobouk, stál přede mnou Ray Squires.“

5

Než začal střed bouře přecházet přes Bermudy, cyklon vál od jihozápadu. Za ním zasáhly ostrov divoké vichry od severozápadu.

Ve chvíli klidu stály Leicester a Josefína přiděmi u sebe směrem k jihozápadu. Tak se stalo, že strašlivý vítr, předzvěst druhé části hurikánu, zasáhl obě lodě odzadu.

Být to obyčejná bouře, lodě by se otočily v půlkruhu kolem boje jako kolem čepu a znovu obrátily své přidě do větru. Jenže tohle nebyla obyčejná bouře.

„Když do nás ta hrůza udeřila, měli jsme pocit, že nám do zádi vrazil ledoborec. Neměli jsme tu nejmenší naději, že se zase obrátíme proti větru. Naopak, vítr nás tlačil dopředu nad zakotvené boje.

Byl jsem v kormidelně Josefíny a viděl jsem boji – válec asi dvacet stop dlouhý a snad deset v průměru – jak klouže z levé strany přidě Leicesteru a padá mezi něj a Josefínu. Tušil jsem, co se stane, až se vzpříčí mezi naší přídí a Leicesterem. Koukal jsem na tu prokletou věc a nestačil jsem ani otevřít hubu, abych něco řekl, jak mě to zaujalo. Ne, že by nám to bylo něco platné.

Boje dopadla mezi lodě s takovým trhnutím, že jsem div neupad. A když jsem se pak něčeho chytil a podíval se znovu ven, nebylo tam vidět vůbec nic, ani boji.

Nebyl to déšť, ale moře, kvůli kterému nebylo nic vidět. První nápor větru odfoukl vlny vybičované hurikánem, jako by byly z pilin. Vynesl je rovnou do vzduchu a změnil v jakési slané bláto, které bylo příliš husté, aby se v něm dalo dýchat a moc řídké, aby v něm mohl člověk plavat. Mezi mořem a vzduchem přestal být jakýkoli rozdíl. Nedalo se říct, kde jedno začíná a druhé končí.

Pokud šlo o nás, mohli jsme být třeba v ponorce, protože jsme vůbec nevěděli, co se děje kolem. Nic jsme neviděli a hluk moře byl tak silný, že jsme nemohli ani slyšet. Jako kdybychom hráli v mém filmu. Cowley, hoši Squiresovi a tři nebo čtyři další byli v kormidelně. Viděli jsme, jak se tomu druhému pohybují rty, ale rozumět mu bylo, až když mu člověk nastrčil ucho k hubě.

Ale abychom věděli, co se děje s boji, jsme nepotřebovali ani oči, ani uši. Vzpříčila se jako klín mezi loděmi, které se na ni mačkaly takovou silou, jako by pluly plnou parou na otevřeném moři. Později jsme se dověděli, že vítr dosáhl rychlosti víc než 140 mil za hodinu a takový vítr má nějakou sílu!

Nejhorší bylo, že boje zavlekla kotevní řetěz přímo pod dno Leicesteru, takže nemohl obrátit příď do větru. Proto stál skoro bokem k vichřici, a ani třicet tun betonových kvádrů, na nichž byly boje zakotveny, jej nemohlo dlouho udržet v takové poloze proti tomuto náporu.

Něco muselo povolit. Cowley rozhodl, že jedinou nadějí pro Leicester bude, když se odpoutáme, aby se boje mohla uvolnit a

Leicester se znovu stočil proti bouři. Zazvonil do strojovny, aby se tam připravili, a pak Wally a pár námořníků se nabídlo, že vylezou ven a odváží lana.

Musili lézt po čtyřech, a divže se přitom neudusili. Vítr byl tak silný, že se člověk mohl sotva nadechnout, a když se mu to povedlo, vítr zase vysál vzduch z plic ven. A stejně to, co dýchali, nebyl žádný vzduch – spíš polévka ze slané vody.

Wally se dostal k příďovým pacholatům na pravém boku a hned poznal, že se s lany nedá nic dělat, leda je přeříznout. Bylo na nich takové napětí, že nic na světě by je neuvolnilo.

Na přídi jsme byli spojeni zdvojeným jeden a čtvrt palce silným ocelovým vlečným lanem – podobným, jaké míval na svém navijáku nadační remorkér Franklin a dostatečně silným, aby zimní bouří utáhlo velkou loď. Bylo uvázané k pacholatům z těžké litiny, které byly přišroubované skrz palubu na kostru lodě. Lano přecházelo přes obě pacholata.

Wally neviděl dál než pět šest stop před sebe – kvůli tomu svinstvu, které létalo vzduchem. Tak tam ležel a uvažoval, co dál, když najednou vidí, jak se pacholata začínají ohýbat k sobě. Nejprve nevěřil svým očím, ale když se podíval podél lana, kudy procházelo hrazením paluby, viděl, že průvlak – to je dva palce silný odlitek – praskl, jako by byl ze skla, a lano si prořezávalo cestu hrazením.

Musel se rychle odplazit, aby nebyl v cestě. Než se stačil vrátit do úkrytu, lano prořízlo třicet stop půlpalcového ocelového plechu tak lehce, jak když se otvírá krabice sardinek. Pak se příďová pacholata utrhla. Nic jsme neslyšeli, jen jsme pocítili, jak se loď těžce zachvěla, a věděli jsme, co se to stalo.

Jakmile povolilo příďové lano, následovala za malou chvíli další. Ocelová a osmipalcová konopná lana praskala jako kousky provázku po celém našem pravém boku, až nás drželo jenom desetipalcové konopné lano na zádi. Někdo se vyplazil na palubu, aby se je pokusil přetnout sekerou, ale než se k němu dostal, otočili jsme se kolem své osy, narazili levým bokem do příďe Leicesteru, přičemž se nám zprohýbalo půl tuctu plátů a do Leicesteru jsme udělali ohromnou proláčku.

Pak prasklo desetipalcové lano a byli jsme volní.



Cowley zazvonil o plnou rychlost. Věděli jsme, že máme jedinou naději – obrátit Jožínku do větru a udržet ji tak pomocí motorů. Moc místa na nějaké hlouposti tam taky nebylo. Na třech stranách byly korálové útesy a na čtvrté břeh.

Jožínka měla tři tisíce dvě stě koňských sil – víc než mívají některé zaoceánské parníky. Ale i když jí běžely oba motory na nejvyšší obrátky, nebylo možné ji obrátit do větru! Nebyla toho schopna. Stále ji to odnášelo bokem a jen pánbůh věděl kam.

U kormidla byl Dave Clerk – nejlepší kormidelník, jakého jste kdy viděl – a ten vyzkoušel všechny grify, které znal, aby ji stočil přídíl k bouři, a nepodařilo se mu to. Situace byla zoufalá, a Cowley tedy poslal Wallyho na přídíl, aby povolil kotvu – měli jsme jen jednu, protože jsme o druhou přišli, když jsme zachraňovali Orion. Wally se tedy znovu vyplazil ven, povolil brzdu a vypustil asi 105 sáhů řetězu. Pocítili jsme takové nepatrné trhnutí, když se kotva zachytila – a pak se řetěz přetrhl.

Uplynulo právě tak pětadvacet minut od okamžiku, kdy nás bouře zasáhla, ale povím vám, měl jsem dojem, že to bylo aspoň pětadvacet hodin. Když se nám přetrhl kotevní řetěz, viděli jsme, že nám štěstí vůbec nepřeje, a pak nám připadala každá minuta dlouhá jako celý rok.

Vítr ani trochu nepovolil. Chvilími se do nás opřel tak prudce, že jsme se položili úplně na bok – jako když někdo nakopne láhev od piva.

Namáhali jsme sluch, jestli neuslyšíme hukot příboje na útesech, ale to jsme se zrovna tak mohli pokoušet zaslechnout zvuk plechové písňalky v dechové kapele.

V podpalubí to taky nevypadalo moc pěkně. Srážka s Leicesterem nám způsobila velké škody a čerpadla pracovala naplno, abychom udrželi prosakující vodu v bezpečných mezích. Bůhsud', co si Gilmour a jeho parta mysleli, že se děje na palubě. Jestli mezi nimi byli nějakí pobožní hoši, tak se nejspíš modlili přesčas, aby je bůh vyslyšel.

Velitelův pes, Freddie, byl s námi v kormidelně a mně vám ho bylo opravdu líto. Už byl trochu starý na takovéhle povyražení. Chtěl si jenom najít nějaký klidný koutek, a tam si lehnout. Jenže pokaždé

když někam zalezl, někdo přes něj upadl, anebo námi zakymácely vlny nebo vítr, a už jel po podlaze.

Tou dobou jsme stáli připraveni v záchranných vestách a čekali, až narazíme. Věděli jsme, že k tomu musí dojít a že nic na tomhle božím světě tomu nezabrání.

Cowley řekl Vatcherovi, aby vysílal SOS, ale nevěděl jsem, k čemu to bude dobré. Snad aby se vědělo, co se nám stalo, kdybychom šli s Jožínkou všichni ke dnu. Ale Vatcher neměl štěstí. Antény mu urvala vichřice, a jak jsme se dověděli později, skosila i velké ocelové vysílací věže na ostrově. Tak by se s ostrovními stanicemi stejně nedomluvil.

Vítr trochu změnil směr, ale stejně nefoukal jen z jedné strany, a my jsme nevěděli, kde jsme a kterým směrem nás unáší. Mohli jsme jedině doufat, že nás bouře odnesla vstupním kanálem ven z kotviště, ale nejspíš jsme byli mezi útesy.

Mlátili jsme tam sebou jako pták v papírovém sáčku dobrých dvacet sedm minut, když jsme najednou ucítili pekelný náraz a naše dáma se položila úplně na bok. Zase se vyrovnala, jenže od toho okamžiku následoval jeden náraz za druhým, jako když dítě padá se schodů. Při těch nárazech a kymácení jste se vůbec nemohl udržet na nohou!

Cowley popadl telefon. Snažil se spojit se strojovnou a naštěstí byl na druhém konci Chandler, který chtěl zrovna mluvit s ním. Několik vteřin na sebe hulákali a pak se Cowley otočil k nám a křičel, že loď se rychle plní vodou.

Hoši ze strojovny jen taktak vylezli po žebříku. Někteří byli pomalejší. Gilmourovi byla voda po kolena, než se dostal na poslední příčku. Tři minuty po tom, co jsme narazili, byla Jožínka bez života – neměla sílu, světlo, nic.

V okamžiku, kdy narazila, Ray Squires a Buck Dassylva se byli podívat v záchrannářském skladišti, jestli se neuvolnilo zařízení a náradí. Když zhasla světla, octli se v úplné tmě a loď se pod nimi potápěla. Místo aby vylezli na palubu, pozavírali všude vodotěsné dveře – podle hmatu.

Jenže Jožínka se pořád ještě pohybovala. Každá další velká vlna ji přenesla s velkým nárazem na nový útes.

Několik se nás pokusilo slézt dolů do kabin a zachránit pár osobních věcí, ale tou dobou byla většina ubytovacích prostorů zatopena. Vatcher se do své kajuty dostal. Byla zaplavená jen z polovičky, protože tehdy ležela Jožínka s třicetistupňovým sklonem na pravém boku. Představte si, že tam našel jednoho mazače s nemocnou kočkou. Bylo jim oběma tak zle, že se odtamtud nechtěli hnout. Vatcher vzal kočku a přitom kopal mazače do zadku celou cestou až do salónu.

Potom začala voda téct i tam, a proto jsme se všichni namačkali do kormidelny, kde se Cowley a Wally snažili rozhodnout, jestli se máme pokusit spustit člun. Čtyři jsme otvírali dveře na člunovou palubu, abychom je udrželi a vítr je nevyrvál z pantů. Cowley a Freddy Squires vylezli ven, aby se podívali, co se dá dělat.

Společně se jim podařilo uvolnit člun na pravém boku, ale spustit jej nedokázali. Vítr ho uchopil, zvedl rovnou z paluby a odnesl pryč do tmy. Bylo jasné, že nemá smysl opakovat pokus na levém boku.

Sklon lodě se nezvětšoval, a tak jsme mysleli, že nejpravděpodobněji visíme na samém kraji útesu a že nás tam drží tlak větru. Měli jsme obavy, jestli Jožínka není na jednom z vnějších útesů, protože pak by mohla kdykoliv sklouznout do hluboké vody. Kdyby k tomu došlo, klesla by ke dnu jako kámen.

Byla noc, ale nebyla o nic větší tma než předtím. Vzduch nebyl jen zdánlivě černý, ale skutečně černý. Mohl jste z něho vyřezávat celé kusy, a kdybyste je prodával pohřebním ústavům, vydělal byste spoustu peněz. Hurikán přitom ještě ani trochu neochaboval. Nevěděli jsme, jestli je to dobře nebo ne. Když neutichne, nedovíme se, kde jsme, a nebudeme mít ani možnost opustit loď. Na druhé straně jsme věděli, že slábnoucí hurikán by mohl nechat Jožínku sklouznout z útesu do hlubiny a my bychom šli s ní. V takovém moři by nikdo nezůstal déle než deset vteřin, i kdyby měl záchrannou vestu.

Jožínka narazila v 19.45 hodin, ale hurikán se začal mírnit až skoro ve 22.00. Jakmile to bylo možné, otevřeli jsme dveře na levé křídlo můstku, vynesli tam všechna signálová světla a rakety a začali je zapalovat a vystřelovat. Ohňostroj to byl pěkný. Potíž byla v tom,

že jej nikdo neviděl. Vodní tříšť a dešť byly ještě tak husté, že byste skrz ně nemohl vidět ani z padesáti stop maják na mysu Race.

Jakmile jsme zjistili, že slábne vítr, Cowley byl toho názoru, že bychom se měli pokusit spustit člun. Ale člun na levém boku byl teď příliš vysoko a nemohli jsme jej přehoupnout přes palubu. Snad to bylo dobře. Vatcher se dal do práce a odřízl záchranný vor. Dva chlapi se ho zrovna chystali popadnout, když i ten odletěl do vzduchu. Nikdo jej už víckrát nespátřil.

Vatcher se díval, jak zmizel, a pak povídá: ‚U boha, jestli z tohohle vybrednu, víckrát mě na moře nikdo nedostane!‘ Na Jožince tehda nebylo moc takových, co by se s ním kvůli tomu chtěli hádat.

Buck Dassylva chodil podél levého boku s lodnickým hákem v ruce a každou chvíli jej strčil do pěny těsně u lodě. Buck si nikdy s ničím moc nelámal hlavu. Zpíval si nějakou písničku z plných plic.

Najednou ztichl a pak zařval. Vítr teď slábl rychleji a mořská voda se ze vzduchu vracela, kam patřila, takže bylo o něco lépe vidět. Několik z nás došlo k Buckovi a matně jsme mohli rozeznat, že se něco tyčí vzhůru přímo po našem levém boku.

‚Propánajána, si myslím, že je to země!‘ povídá Buck. A taky byla.

O hodinu později byla obloha bez jediného mráčku a vítr sotva dost silný, aby poháněl plachetnici. Nastalo to, čemu se říká krásná tropická noc. Mohl jste si myslet, že to všechno byl jenom nějaký příšerný sen. Hned vedle nás byl malý ostrůvek. Vystrčili jsme na něj fošnu a všichni jsme po ní přešli, pěkně po suchu a pohodlně, jako z parníku společnosti Peninsular and Oriental Live v Southamptonu.

Ostrůvek pojil k pevnině úzký pruh země a někdo to místo poznal. Najeli jsme na břeh u Převoznického výběžku na jižní straně zálivu Velrybí kostice. Sotva půl míle od místa, kde předtím kotvila Jožínka s Leicesterem! A tak jsme věděli, kde jsme. Jen Leicester nebylo nikde vidět.

Než se hurikán vyzuřil docela, poslal Cowley na břeh Raye, aby doběhl do St. George a řekl Feathersovi, co se stalo. Potom shromáždil zbytek posádky v opuštěném dělostřeleckém postavení na ostrůvku. Později jsme z lodi zachránili nějaké příkrývky a nějakou

tu matraci, a taky jsme s sebou vzali zásobu bezcelných lihovin, aby se na lodi nepoškodily.

Když jsme se trochu uklidnili, Buck začal přecházet sem a tam.

„Co je s váma, chlapi? Každěj at' se kouká oblíct a voholit, aby moh jít v noci do města. Teďkon, když jste na břehu, tak se vám chce spát! Propánajána, eště sem neviděl tak línej spolek. Tak budu muset jít sám!“

A taky šel.“

Až na Bucka Dassylvu, který užíval svého nočního pobytu na břehu, se posádka Josefíny snažila trochu si odpočinout. Vatcher ležel na matraci na koralovém útesu, když se najednou probudil a zjistil, že se matrace chce převrhnout, hází sebou a kymácí se zoufalým způsobem. Ke své hrůze zjistil, že pohyby matrace pokračují, třebaže byl úplně vzhůru. Teprve když oběma rukama uchopil její okraje a přidržel je několik minut, vzdala se. Byla to opožděná reakce na to, co zažil v hurikánu, ale zápas, který měl s houpající se matrací, na něj zapůsobil tak silně, že do rána nezamhouřil oka. Cekal na svítání a přemýšlel, jakou podívanou jim asi poskytne.

Úsvit byl překrásný, úplný turistický sen. Ale jak se vyjasňovalo, pohled, který spatřili, se podobal noční můře. Přímo pod starým dělostřeleckým postavením ležela Josefína, nejlepší a nejpyšnější záchranná loď západních oblastí oceánu. Jenže už nevypadala hrdě. Pohled na ni byl až nesnesitelně dojemný. Ležela s dvacetistupňovým sklonem na boku směrem k moři a její druhý, obnažený bok byl potrhán ranami, které jí způsobil koral. Byla bezmocná, vyvržená na pevninu, a její půvab a krása byly tytam.

Jeden po druhém se její muži probouzeli, vstávali a mlčky se na ni dívali. Tito muži, kteří většinu svého života věnovali záchraně druhých lodí, pochopili na první pohled, že jejich loď je téměř ztracena. Viděli, že ji moře vrhlo přes celou řadu korálových útesů, až byla skoro obklopená zemí. I kdyby rány pod jejím ponorem nebyly dost vážné, aby z ní učinily úplný vrak, zdálo se jim nemožné, aby ji něco slabšího než další hurikán dopravilo přes útesy zpět do moře.



Tehdy se Featherstone objevil na místě neštěstí podruhé. Vrátil se totiž už jednou po půlnoci se Squiresem, ale to se nedalo nic dělat, a tak se jako praktický člověk, jakým byl, šel vyspat do hotelu. Ráno si na vojenské základně vypůjčil džíp, na kterém přijel až k remorkéru, kolem spouště i přes trosky, které tu zanechala bouře. Když míjel základnu na ostrově sv. Davida, viděl na letišti pomačkané trupy letadel a divně pokroucené stožáry vysílačky a podél pobřežní silnice na dvacet budov, kterým chyběly střechy. Na silnici napadaly roztržštěné palmy a sloupy telefonního vedení a všude, kudy proletěla Hadí spirála, ležely potrhané a neznámé trosky.

Featherstone vyskočil z džípu a šel k remorkéru. Celý se soustředil na poraněnou loď. Dvacet minut prolézal a prohlížel její nákladové a ubytovací prostory. Když se konečně vrátil se na břeh, byla jeho chůze stejně svižná jako jindy a jeho obličej nebyl ani trochu zasmušilý.

„Těžká práce,“ řekl úsečně čekajícím mužům. „Bude nám to chvíli trvat. No, a co se stalo s Leicesterem?“

Nikdo mu nemohl hned odpovědět. Celá plocha Murrayova kotviště ležela před nimi jako na dlani a ani tam, ani v dohledu nebyla žádná loď. Na vzdálených útesech nebylo nic vidět kromě bílého příboje. Leicester zřejmě zmizel. Ale to nebylo možné. Kdyby se byl potopil v této dosti mělké vodě, bylo by vidět jeho nástavbu nebo aspoň stožáry. Jenže vidět nebylo nic.

Záhadu vyřešil Ray Squires. Vylezl totiž na vyvýšeninu za malým výběžkem, kde ležela potrhaná Josefína, a když se náhodou podíval podél břehu, spatřil horní ráhna stožáru, jako by vyrůstala přímo ze skal na severní straně zálivu Velrybí kostice.

Squiresův výkřik přivolal všechny na kopec a brzy potom se malá skupinka zvědavých mužů vydala podél zálivu k výběžku na jeho severní straně.

Vylezli na okraj skaliska a dole pod nimi v celé své délce ležel Leicester. Byl skoro z dosahu moře, necelých čtyři sta yardů od Josefíny. Kotvící boje, včetně tří betonových kotev, které sem odtáhl, ležely pohodlně vedle boku blíž k pevnině.

Když se Josefína odpoutala od Leicesteru, zůstal na jeho palubě jeden cestující – starý barevný muž, kterého najali za nočního hlídače. A tak se jítrem rozlehlo volání námořníků, kteří se snažili přimět starce, aby se ozval.

Na jejich volání nikdo neodpovídal, a proto začali na Leicester házet větší kameny. Hlídač se však neobjevil. Ač neradi, museli ho považovat za mrtvého.

Později ráno Featherstone a několik záchranářů připlulo k Leicesteru v člunu, aby se po chybějícím muži podívali. Našli ho – pohodlně usazeného v salónu, kde si právě vařil hrncem kávy. Uvítal návštěvníky širokým úsměvem a hned jim nabídl, aby si s ním vypili kávu.

Dokonce i Featherstonea zarazila taková chladnokrevnost. Jenže to vůbec chladnokrevnost nebyla – jen úplná hluchota byla příčinou starcova lhostejného chování. Později se zjistilo, že o hurikánu neměl ani ponětí.

Šel si brzy lehnout – asi v 18.30 hodin – a tvrdě usnul. Za několik hodin se probudil, jak vyprávěl, a cítil, že se loď nějak divně

pohybuje. Pomyslel si: „Kriste Jéžiši, tam dneska musí bejt psí počasí –“ a pak zase upadl do stařeckého spánku.

Přemluvili ho, aby se šel podívat na palubu, a tam ho klid opustil. Zachvátila ho hrůza a okamžitě žádal, aby ho vysadili na břeh. Přísahal, že víckrát nevstoupí na žádnou loď.

Leicester byl hodně poškozen. Měl utržené kormidlo, nový, asi třicetistupňový sklon, díry v prostorách a v několika palivových nádržích a byl tak vysoko na mělčině, že mu scházelo nejméně deset stop vody, aby mohl plout.

„Moc nadějí jsme toho rána neměli,“ vzpomíná Featherstone. „Ale já a Jožínčina posádka jsme byli vděční za to, že jsme nepřišli ani o jednu loď, což by se určitě bylo stalo, kdyby je byl vítr zahnal k moři na bariérové útesy. Věděl jsem, že Leicester dostanu znovu na vodu, když se bude práce dařit, a něco mi říkalo, že Jožínku zachráním taky. Teď zbývalo jenom dát se do práce.“

ČÁST DESÁTÁ

1

Featherstone prohrál jenom bitvu, ne válku. Bylo pro něho typické, že znovu zmobilizoval své síly a soustředil se na jediný úkol.

Do 10.00 hodin 8. října si zhruba připravil plány na záchranu obou lodí. Jožínčině posádce rozkázal, aby z ní vynesli záchranářské zařízení a připravili je k použití. Najal si novou partu přístavních dělníků i remorkér a uplatnil svou výřečnost natolik, že mu britská admirálita zapůjčila plovoucí jeřáb jménem Kyklop.

Jožínčinu posádku a záchranáře ubytoval v jedné starobylé budově, skryté ve zmrštině porostu na blízkém ostrově Coney. Kdysi v ní byla izolace pro případy žluté zimnice, ale v uplynulých padesáti letech se tam nastěhovali létající švábi a ještěřky, které se jimi živily.

Na dory a najatém motorovém člunu si muži převezli do budovy matrace a příkrývky. Kuchař dostal naftový sporák a nějaké základní kuchyňské vybavení, které zachránili z remorkéru, a to bylo veškeré zařízení jejich domácnosti.

Všichni spali na podlaze, a protože tam byla jen jediná, zdánlivě obyvatelná místnost, bylo na podlaze těсно. Potápěč Tom Nolan zjistil, že tento stav věcí je dál sotva snesitelný, a tak zašel do džungle hledat něco s větším soukromím. Druhý den ráno řekl Ray Squiresovi o malém domku, který objevil. Byl právě dost velký pro jednoho člověka a byl tam ten největší klid, jaký si mohl přát. Celou zadní částí domku probíhal jakýsi vyvýšený kamenný stupeň, který mohl dobře posloužit jako lůžko.

Squiresovi to nedalo, a tak se šel s Nolanem na domek v džungli podívat.

„Proboha, Tome,“ povídá Squires, když jej uviděl, „víš vůbec, co to je? Krematorium! Tady spalovali mrtvolu lidí, co umřeli na žlutou zimnici!“

Té noci se Tom nenápadně vrátil ke svým přátelům v hlavní budově.



Ostrov Coney však vydal ještě něco zajímavějšího. Byl to člun Josefiny z pravého boku. Našli jej asi míli od moře a nejméně tři míle od onoho místa v Murrayově kotvišti, kde se s Josefinou rozloučil. Po nouzovém přistání na ostrově z něho zůstala jen hromádka třísek.

Featherstoneův plán na stažení Leicesteru na vodu spočíval v použití stahovacího kladkostroje. S jeho pomocí měla být odlehčená a vyspravená loď odtazena z mělčiny.

Stahovací kladkostroj se skládá z jedné nebo více zvlášť velkých kotev, které se spustí do moře směrem od uvízlé lodi. Kotvy jsou upoutány na silná ocelová lana, která vedou k navijákům lodi a probíhají soustavou kladek v ocelových kladnicích. Nemá-li loď vlastní páru a elektřinu pro vlastní vrátky, dodá je remorkér s mělkým ponorem, který zakotví u jejího boku.

V případě Leicesteru měl Featherstone v úmyslu použít dvě osmitunové kotvy. Jednu chtěl spustit 1500 stop od přídě, druhou 2100 stop od zádě. Tím, že by střídavě přenášel tah z jedné kotvy na druhou, doufal, že se mu podaří vyviklat velikou loď z mělčiny.

Ale nejdřív bylo třeba Leicester odlehčit a vyspravit mu poškozené dno.

Na polovičatá řešení nebyl čas. Brzy ráno 8. října spustila záchranářská parta na bok Leicesteru pracovní můstek, umístila na něj autogen a dala se do vyřezávání otvorů do nákladových prostorů. Tyto otvory pak umožnily partám dělníků vyhazovat zátěž po nakloněné podlaze přímo do moře.

Mezitím potápěč Ray Squires prohlížel ponořenou část lodi. Našel v lodi hodně dřev, ale jen málo takových, které by se nemohly aspoň prozatímně vyspravit. Vzal tedy míry na záplaty.

Téhož rána spustil remorkér ST-10 na vyznačených místech velké záchranářské kotvy. Od nich natáhli přes trojitě kladky ocelová lana k navijákům Leicesteru.

11. října bylo z lodi vyloženo na sedm set tun zátěže. Pod ponorem přiložili Ray Squires a Tom Nolan na nejhorší rány měkké záplaty (ze dřeva a plachtoviny). Do lodi umístili čtyři veliká a výkonná čerpadla, která měla čelit vodě

prosakující dovnitř nespočetnými malými trhlinami, k nimž potápěči nemohli. Kotevní soustava byla napnutá a připravena.

Brzy ráno spustili čerpadla. Na ST-10 uvázali těžké lano vedoucí k přídi Leicesteru, aby mohl svou troškou přispět do mlýna. Když nastal příliv, navijáky Leicesteru se začaly otáčet.

Moře stoupalo. Kotevní lana byla tak napnutá, že navijáky nemohly navinout ani o centimetr víc. ST-10 se na konci lana vzpínal jako pes na vodítku. Čerpadla v strojovně a prostorách Leicesteru hučela... a nic se nestalo. Uvízlá desetitisícitunová loď se nepohnula.

Pro Featherstonea to bylo zklamání, ale nedá se říct, že by s ním vůbec nepočítal. Uvědomil si, že hlavní úlohu tu musí hrát hrubá síla, a taky věděl, čím vlastní zdroje doplní.

V přístavu St. George stál samohybný mořský korečkový bagr Cochrane, majetek ostrovní správy. Byl vybaven ocelovými vzpěrami, které se daly spustit na dno moře a sloužily bagru jako pevná základna. Cochrane měl taky velmi silný naviják a na něm dvoupalcové ocelové lano.

Ráno 12. října připlul bagr skoro až k přídi Leicesteru. Spustil ocelové vzpěry a jeho těžké lano přivázali na uvízlou loď. V 16.00 hodin za večerního přílivu začal bagr, zároveň se stahovacím kladkostrojem, navíjet. Příď Leicesteru se skoro neznatelně pohnula. Centimetr po centimetru s drtivým a skřípavým zvukem se jeho příď do začátku odlivu posunula jen o patnáct stop. Ale byl to počátek a určitý náznak, že Featherstone nakonec vyhraje.

Ale ani Josefína nezůstala úplně bez povšimnutí. Záchranáři provedli mnoho předběžných prací, tím že se pokusili uzavřít některé z trhlin zejících pod vodní hladinou. Jenže potápěči objevovali další a další rány, otvory po vypadlých nýtech a jednu trhlinu, dlouhou dvacet stop a více než jednu stopu širokou.

Loď obklopovaly korálové výstupky a podmořské balvany tak těsně, že potápěči neměli místo, aby mohli opravit větší trhliny zvenčí. Ray Squires se o to pokusil zevnitř. Strávil mnoho času tápaje obtížně bludištěm překážek v černočerné zatopené strojovně, ale ani tady neměl dost místa k manipulaci se záplatami a nářadím a nakonec se musel vzdát.

Míjely dny a s nimi i ta troška naděje na záchranu Josefiny. Její situace vypadala málem beznadějně, když 13. října vystoupil z poledního letadla na Bermudy cizinec. Jmenoval se R. E. Chadwick a povoláním byl presidentem Nadační společnosti. Avšak jeho láskou byly remorkéry a záchranářská práce. Chadwick dostával od Featherstonea telegrafická hlášení a měl o Josefinu velkou starost. Nejenže to byla vynikající loď, ale také tvořila vlastní jádro nadační flotily a byla po dobu nejméně dvou let naprosto nenahraditelná. Její ztráta by znamenala vážnou, ne-li zdrcující ránu Námořní nadaci. Proto se Chadwick rozhodl, že se sám podívá, nakolik je situace vážná, aby mohl soustředit na záchranu Josefiny veškerý svůj inženýrský um a důvtip.

Chadwick měl jen dvě hodiny k prohlídce a ještě musel stačit chytit letadlo domů. Proto si na letišti vzal taxi, jehož řidiči přikázal jet přímo k remorkéru. Zrovna tehdy nebyl na lodi nikdo než Wally Myalls, který jaktěživ presidenta společnosti neviděl.

„Seděl jsem na zábradlí na pravém boku a kouřil, když tenhle chlapík najednou vyskočí z taxíku a maže si to k lodi. Oblečený byl jako bankovní ředitel, ale neměl jsem zdání, kdo by to mohl být. Vylezl na palubu, koukl se na mne a povídá: ‚Vy tam, máte pásovou míru?‘

Myslel jsem si, že ten chlápek má ale drzost, jenže tak zvláště koukal, že jsem mu musel odpovědět. Řekl jsem mu, že mám.

‚Tak ji přineste,‘ povídá.

To už mě začal jaksi zajímat, tak jsem mu vyhověl a přinesl ji.

‚Teď,‘ povídá, ‚přineste lodnický hák.‘

To už jsem si byl jistý, že je to cvok – asi bohatý turista, co utekl svý ošetřovatelce a udělal si odpolední vycházku. Přinesl jsem mu hák.

Pak mě hodinu proháněl po lodi jako nadmutou kozu. Změřil všechno, co bylo k změření. Kam nedosáhl, tam strčil hák a ten potom přeměřil. A celou dobu kýval hlavou a něco si mumlal.

Pak zatroubil taxikář, co tam na něho čekal, on se podíval na hodinky a povídá:

‚Musím stihnout letadlo. Děkuji za pomoc. Tohle je příliš dobrá loď, abychom o ni přišli!‘ A pak frrr – a byl pryč.“

Podle Wallyho popisu věděl Featherstone hned, o koho jde. Moc velkou radost z toho neměl. Skoro dvacet let vedl s Chadwickem více či méně přátelský spor. Featherstone zastával stanovisko, že hlavní předpoklady dobrého velitele záchranných prací jsou zevrubná znalost moře spojená s vlastnostmi rozeného námořníka. Chadwick byl stejně neústupný, pokud šlo o jeho vlastní názory.

Tato blesková návštěva „šéfa“ naznačovala, že se Chadwick pravděpodobně sám zúčastní prací na záchraně Josefiny. Kdyby se to stalo, a zejména kdyby měl Chadwick úspěch, Featherstoneova pýcha i pověst by utrpěly ránu.

15. říjen byl pro Featherstonea černým dnem.

Odpoledne začal foukat od moře vítr a kolem 16,00 hodiny dosáhl síly bouře. Na Leicesteru museli zastavit práce a hrozilo mu další poškození pod vodní hladinou. Ani na Josefině se nedalo pracovat, protože se jí vlny valily přímo přes palubu.

Téhož dne se rozhodli pojišťovatelé vydat ultimátum. Prohlásili, že nehodlají dál hradit nadační společnosti denní mzdy za práce na záchranu Josefiny a že nadační společnost musí buď souhlasit s ustanovením „žádný výsledek – žádná odměna“ Lloydovy otevřené smlouvy, nebo práci zadají nějaké americké záchranné společnosti.

Zmínka o tom, že by nějaká jiná společnost převzala záchranné práce, a navíc lodě jeho vlastní společnosti, stačila k tomu, aby Featherstone div nedostal záchvat mrtvice.

Ale ještě nebyl všemu konec. Ve 22.00 hodin dostal Featherstone telegram z Montrealu, v němž byl návrh Chadwickova plánu na záchranu Josefiny.

Byl to chytrý, ale riskantní plán. Aby ho mohli provést, museli nejdříve odvléci největší plovoucí jeřáb nadační společnosti jménem Scarboro z jezera Ontario až na Bermudy. Chadwick navrhoval, aby se nejdříve postavila pod střední část Josefiny betonová opera. Scarboro měl pak použít svého jeřábu o nosnosti 250 tun mrtvé váhy, zvednout záď remokéru a tím umožnit potápěčům, aby se dostali k nejhrošším ránám pod ponorem a opravili je. Potom měl Scarboro svými silnými navijáky stáhnout remorkér přes nebo skrz korálové útesy do hluboké vody.

Featherstoneův odpor k tomuto projektu se jen částečně zakládal na skutečnosti, že Scarhoro by měl pranepatrnou nadějí odolat bouři, s níž by se mohl náhodou setkat během dlouhého vlečení oceánem na Bermudy. Hlavní důvod byl ovšem v tom, že to byl Chadwickův plán.

Ráno 16. ještě vál silný severozápadní vítr, ale Featherstone si další zdržení nemohl dovolit. Věděl, že Scarhoro již vyplul dolů po řece sv. Vavřince. Měl-li udělat Chadwickovi čáru přes rozpočet, musel okamžitě stáhnout Leicester na vodu a pak se zcela soustředit na Josefínu.

Čerpadla skoro stačila odvádět veškerou vodu, která prosakovala do Leicesteru zbývajícými trhlinami, a od posledního pokusu stáhnout je na moře vyložili z jeho prostorů dalších dvě stě tun zátěže. Featherstone měl optimistickou náladu, když dával znamení k zahájení nového pokusu v poledne 16. října.

Jakmile se lana stahovacího kladkostroje napnula, Leicester se dal do pohybu. Jeho příď se natočila asi o tři stupně směrem k moři. Ale v tomto rozhodujícím okamžiku prasklo jedno lano, a než je stačili vyměnit, hlásil Cochrane, že mu velké vlny poškozují podpěry a že se musí vrátit do přístavu. Featherstoneovi nezbylo než pokus odvolat. Bylo to trpké rozhodnutí, protože příští den byla neděle a přes naléhavost této práce nebylo možné místní obyvatele přesvědčit, aby v neděli přišli pracovat.

Ovšem když nemohli pracovat Bermud'ané, neznamenal to, že záchranáři a posádka Josefíny nemohou pracovat dvakrát tolik. Featherstone je nahnal na Leicester a celý den museli vyhazovat zátěž.

Buck Dassylva s tím nesouhlasil. Nejenže odmítl hnout se z bývalé nemocnice, ale ozbrojiv se několika velkými láhvemi černé tekutiny, připravil se oslavit den Páně. Asi to trochu přehnal, protože se neukázal ani během příštích třech dnů. Ve středu ho šel Featherstone hledat. Ležel v posteli a lahví znatelně ubylo.

„Bucku!“ řval Featherstone. „Kdy k čertu přijdeš dělat?!“

Buck se pomalu posadil, podíval se na velitele záchranných prací vyčítavým, i když poněkud vzdáleným pohledem a rozhořčeně prohlásil:

„K sakru, kapitáne! Vy přeci víte, že v neděli nikdá nepracuju!“

Teprve 19. října v 07.00 hodin se začal Leicester sunout z dosahu korálových útesů, které jej uvěznily. K tomu, aby se dal do pohybu, bylo třeba společné síly Cochranu, dvou stahovacích kladkostrojů a dvou najatých remorkérů. Pohyboval se velmi pomalu a dvakrát uvízl na podmořských útesech – ale pohyboval se.

V 09.00 hodin konečně plul volně a vzpříma. Ale remorkéry zažily ještě pár horkých chvil, než s ním vymanévrovaly v silné jihozápadní bouři a velkém vlnobití plavebním kanálem ven z Murrayova kotviště a dotáhly do přístavu St. George.

V 10.30 dlouhý boj skončil a Leicester konečně stál klidně u přístavního doku.

Featherstone vybral malou skupinu záchranářů, aby jej přichystali na cestu do New Yorku. Šlo hlavně o přiložení betonových záplat na velký počet děr a trhlin v trupu lodi. Záplaty se přikládaly zevnitř a dalo se předpokládat, že ochrání loď před prosakováním vody, dokud se nedostane do suchého doku. Ostatní z Featherstoneovy party byli už v plné práci jinde.

2

Ukončení prací na Leicesteru Featherstoneovi poněkud zkalil telegram od Chadwicka:

Pověřuji vás, abyste podepsal Lloydovu otevřenou smlouvu. Přerušete práce na Josefině do příjezdu Scarborough.

Následkem této zprávy byla Námořní nadace odkázána na ustanovení „žádný výsledek – žádná odměna“ při zachraňování vlastního remorkéru. Podle všeho to vypadalo na dlouhý a riskantní podnik. Featherstone, uvyklý riskovat, neviděl důvod, proč by měl odkládat pokus o osvobození Josefiny do příjezdu Scarborough, když se tím jediné zvětšovala pravděpodobnost neúspěchu. Každá nová bouře napáchala na Josefině nové škody, a tím rostly potíže spojené s

jejím osvobozením. V každém případě byl velitel záchranných prací přesvědčen, že se mu podaří Josefínu zachránit bez pomoci Scarboro nebo Chadwicka.

Sotva dočetl telegram, zatelefonoval přímo do Montrealu a žádal, aby směl do příjezdu Scarboro pokračovat v práci podle vlastního plánu. Featherstone byl člověk, kterého bylo těžko odmítnout, a nakonec svolení dostal. Jakmile měl toto vítězství za sebou, dal se vážně do práce.

K tomu, aby vysvobodili Josefínu, ji nejdříve museli uvést do pojízdného stavu. Znamenalo to zbavit ji všech těžších předmětů a pak ji záplatami zacelit natolik, aby bylo možné většinu vody odčerpát, nebo ji vyhnat stlačeným vzduchem.

19. října odpoledne na ní záchranáři umístili dvě osmipalcová záchranářská čerpadla, pro která postavili na nakloněné palubě vodorovné plošiny. Zatímco probíhaly tyto přípravy, jiná skupina uzavírala všechny prostory a nádrže remorkéru, ke kterým se mohla dostat. Ve stejné době utěšňovali dva potápěči další prostory – šachtu hřídele a několik provozních nádrží v zatopené části lodě. Potom do těchto důležitých vztlakových prostor zavedli hadice od dvou kompresorů, které postavili na člunové palubě Josefíny.

To byly předběžné přípravy. Hlavním úkolem bylo uzavřít zející rány v zatopené strojovně. Kdyby to neudělali, loď by nikdy nemohla plout dost vysoko, aby překonala okolní útesy.

Byl to stejný problém, který chtěl rozřešit Chadwick, tím že by zdvihl záď lodi do vzduchu a tak umožnil potápěčům, aby měli přístup k rozervaným a polámaným spodním plátům.

Featherstone měl jiné řešení. Místo aby loď zdvihl, zamýšlel ji převalit na pravý bok.

Za svítání 20. října dal rozkaz, aby Cochrane zaujal místo čtyři sta yardů od břehu a natáhl ocelové lano svého vrátku k Josefíně. Zároveň nařídil, aby spustili čerpadla a kompresory, kterým se podařilo odčerpát takové množství vody a vtlačit tolik vzduchu, že se záď Josefíny zvedla několik palců ze dna. V tom okamžiku napjal Cochrane své dvoupalcové lano až k prasknutí a Josefína se převalila asi o tři stopy na pravý bok. Bylo to málo, ale stačilo to.

Pod strojovnou bylo teď právě dost místa, aby se tam mohli vmáčknot Nolan se Squiresem a upevnit záplaty.

Zdálo se, že si počasí usmyslilo zaútočit na Featherstoneův krevní tlak! Dvacátého října večer, než skončila práce, se od severozápadu přihnala bouře a o půlnoci se vlny znovu valily přes Josefínu. Hrozilo nebezpečí, že jí z paluby strhnou čerpadla i kompresory. Jen velmi odvážný zásah Boba Coopera a Bucka Dassylvy tomu zabránil. Během bouře musely všechny práce ustát.

A bouře zuřila celý příští den.

Zatímco vzrůstala Featherstoneova netrpělivost, jeho posádka uvážlivě využívala volna.

Záchranáři zjistili, že se stali velmi zajímavou atrakcí pro turisty, kteří ve stoupajícím počtu podnikali invazi na ostrov. Stáda pánů z pevniny v pestrobarevných košilích a slaměných kloboucích se shromažďovala na skalách nad uvízlou lodí. Často je doprovázely, a někdy i v počtu převyšovaly, ještě barevnější hejna turistek, jejichž obdiv k snědým a svalnatým záchranářům byl bezmezný.

22. října ráno měl už Featherstone po krk pochybných začátků a odkladů. Rozhodl se, že toho dne stáhne Josefínu na moře stůj co stůj.

„Kapitán si postavil hlavu,“ vzpomíná jeden záchranář, „a bůh chraň Josefínu, nás a taky Bermudy, kdyby něco neklaplo. Bradu vystrčil tak daleko, až jsem se divil, že o ni nezakop. Řeknu vám, ten den jsme makali jako otroci.“

První se dali do práce potápěči. Krátce po úsvitu se ponořili, aby opravili nové škody na trupu a znovu upevnili záplaty, které se za bouře uvolnily. Dassylva a Cooper za malou chvíli vysušili čerpadla a kompresory a připravili je k provozu. Cochrane zakotvil na původním místě. Remorkér ST-10 stál pohotově nedaleko.

Featherstone věnoval hodně času měření mělčin a útesů olovnicí směrem od Josefíny k moři, ale našel jen jedinou cestu, kudy ji dopravit na vodu. Byl to úzký přírodní kanál v korálových útesech, ale v několika místech sotva dost široký pro Josefínu.

V 10.00 hodin odčerpali z remorkéru veškerou vodu, kterou bylo možné odčerpat, a do jeho utěsněných prostor vehnali pod tlakem

vzduch. I když loď skoro celou svou délkou ležela na mělčině, nemohla být lehčí. Nastal okamžik, kdy

Cochrane spustil naviják.

Cochrane navíjel, povzbuzován obecenstvem několika set lidí, kteří stáli na nedalekých skaliskách. Byl to výjev drásající zrak i sluch. Josefína začala ve své korálové vaně skřípět a otřásat se – ale také se pohybovala. Za hodinu urazila zhruba sto stop. Pak když se její zád otočila k volnému moři, loď pevně uvízla mezi řadou korálových výstupků.

Na Featherstoneův rozkaz natáhli z ST-10 těžké konopné lano a přivázali je k přídi Josefíny. Výsledek byl, že Josefínou kolébali sem a tam a ta přitom drtila koral, který jí uzavíral cestu. Drtila přitom také vlastní pláty, jenže jinak ji nešlo uvolnit.

V 12.00 hodin spustil Cochrane naviják a Josefína se znovu dala na cestu. Kodrcala a kymácela se přes další tři korálové stupně, až ve 12.20 se skřípěním překonala poslední a konečně plula volně na hladině.

Byla volná, ale plula stěží. V okamžiku, kdy ST-10 uvázal na její příď vlečné lano a vydal se s ní na cestu do doku válečného námořnictva blízko Hamiltonu, začala Josefína viditelně klesat hlouběji do vody.

„Jediné, co ji drželo na hladině, byl stlačený vzduch v jejích prostorách a nádržích,“ vzpomínal Bob Cooper. „Čerpadla nestačila odčerpávat prosakující vodu. Kdyby nám jen na pět minut vysadily kompresory, ztratili bychom ji.“

Od místa, kde Josefína uvízla, bylo do doků sedm mil, a než loď stačila uplout jen polovičku této vzdálenosti, seděla Josefína už tak hluboko ve vodě, že ST-10 ji sotva udržoval v pohybu. V tomto rozhodném okamžiku přispěchal na pomoc jeden admirální remorkér a pevně se připoutal k jejímu pravému boku. S touto dodatečnou pomocí se potápějící loď konečně dostala do doku, kde ji uvázali u vlnolamu.

Jestliže cesta Josefíny od výběžku Velrybí kostice k Irskému ostrovu způsobila záchranářům velké starosti, Freddieho, lodního psa, to málem zdrtilo. Dokud loď trčela na útesech, žil Freddie na ostrově s jedním bermudským lodivodem. Když si 22. října odbyl

polední siestu, sešel na břeh, aby zbytek dne strávil se záchranáři. Tam však zjistil, že loď odplula bez něho.

Někteří z přihlížejících se mu pokoušeli vysvětlit, že remorkér odtáhnou jen k Irskému ostrovu, ale Freddie se nedal utěšit. Se strašlivě zoufalým zavytím se vrhl do moře a předvedl, co dokáže newfoundlandský pes, když si něco umane.

Dohonil Josefínu v okamžiku, kdy jí scházely jen dvě míle k cíli.

„Nevypadal unaveně,“ vzpomínal jeden ze záchranářů. „Ale tak rozzuřeného psa jsem v životě neviděl. Asi tak čtrnáct dní nevěřil ani jednomu z nás a z jídelny jsme ho nemohli dostat. Určitě by býval praskl, kdyby mu tam pár mládenců nepřineslo palmu v truhlíku, aby si na ni mohl ulevit.“

3

Smlouva, kterou nadační společnost uzavřela o druhé záchraně Leicesteru, neobsahovala doložku o dodání lodě do Spojených států, protože Josefína byla mimo provoz a Lillian měla ještě ve vleku Oscara Chapella. Bylo rozhodnuto najmout remorkér Kevin Moran, aby loď odtáhl. Ale Nadace zapůjčila pro Leicester pomocnou posádku ze tří Newfoundlandců z Josefíny.

Vyhlídky na plavbu na palubě mrtvé lodě až do New Yorku nebyly zvláště lákavé a událost, která se přihodila 23. října, na přitažlivosti nepřidala.

Během toho dne se u Featherstonea stavil náčelník policie v St. Georgi.

„Uprchl nám vrah, kapitáne,“ hlásil mu. „Včera v noci utekl z vězení. Zřejmě se bude pokoušet dostat se z ostrova a počítáme, že by se mohl ukrýt na vaší lodi. Zabil kamaráda řeznickým nožem, i když to možná nechtěl udělat. Řekněte svým mládencům, ať dávají dobrý pozor. Kdyby se ukázal, stačí, když ho něčím pohladí po hlavě a předají newyorské policii.“

24. října v poledne vyplul Leicester do New Yorku na konci vlečného lana Kevin Moranu. Během příštích dvou dnů pokračovalo vlečení celkem dobře, průměrnou rychlostí šesti uzlů proti větru o

síle 5. stupně. Leicester plul velmi vysoko. Protože byl hodně lehký a protože tím vystavoval velikou plochu tlaku větru, měl stále náběh uchylovat se od kursu. Scházelo mu kormidlo, a tak se s tím nedalo nic dělat, ale kapitán Kevin Moranu Leonard Goodwin byl starým mistrem vlečení mrtvých lodí.



Posádka Leicesteru se pohodlně usadila v salónu u bedny rumu, která se záhadným způsobem ocitla na palubě. Každé čtyři hodiny se všichni tři muži vydali na obhlídku. Měřili vodu v lodních stokách, aby zjistili, jestli do lodě neteče, prohlíželi vlečné lano, jestli se neodírá v místě, kde přecházelo přes příď lodě, a aby snížili toto nebezpečí, mazali průvlačnici těžkou vazelínou.

Nemuseli tyto pochůzky konat společně. Ale když šel jen jeden, měl pocit samoty, a když šli dva, ten, co zbyl v jídelně, se cítil podobně. Představa řeznického nože visela nad Leicesterem jako Damoklův meč.

Leicesteru však hrozilo daleko vážnější nebezpečí. Druhého října se v půli cesty mezi Bermudami a New Yorkem vytvořila oblast

nízkého tlaku. Během 24 hodin se v ní zrodila velká tropická bouře. Nebyl to cyklon. Nicméně byl to strašný nepřítel lodí.

Dvě hodiny před půlnocí 25. října se Kevin Moran a Leicester setkaly s obrovskými vlnami a během hodiny získal západní vítr sílu 8. stupně, sílu velké bouře. Společný útok větru a vln byl tak zuřivý, že lodě zůstaly skoro stát.

Mezi půlnocí a úsvitem 26. října bouře zesílila a Goodwin se rozhodl, že jediná možnost, jak zachránit Leicester, je udržet jej v pohybu směrem k závětrné straně pevniny. Po celý den se Kevin Moran probíjel ohromnými vlnami, které se valily přes jeho příď, zatímco neohrabaný trup Leicesteru bojoval o každou míli.

V poledne 27. října dosud vlekl Kevin Moran Leicester dál. Ale urazily tak malou vzdálenost, že se zdálo, jako by těch 650 mil do New Yorku měly plout celou věčnost. Byl to boj mezi remorkérem na jedné straně a větrem a vlnami na straně druhé, boj, ve kterém nikdo nic nezískával, ani neztrácel.

Posádka na Leicesteru úplně zapomněla na uprchlého trestance. Protože loď neměla zátěž, která by ji ustálila, kymácela se příčně i podélně tak prudce, že se sotva dokázali udržet na nohou. Také začala až zneklidňujícím způsobem „pracovat“, a tím ohrožovala prozatímní záplaty, které jí přiložili na Bermudách. Muže proto nijak nepřekvapilo, když 29. října ráno zjistili, že v několika prostorách stoupla voda.

Asi tři hodiny pozorovali stoupání a pak se rozhodli, že je načase jednat. Ve 13.00 hodin uviděla hlídka na Kevin Moranu, že z můstku Leicesteru vypálili poplašnou raketu.

Kapitán Goodwin si už všiml, že Leicester měl nový dvanáctistupňový sklon. Proto neplýtval zbytečně časem, obrátil lodí do větru a zastavil motory, zatímco první důstojník a několik námořníků spustilo záchranný člun.

Když pomocná posádka Leicesteru opouštěla loď po provazovém žebříku, byli dva muži smeteni do moře. Naštěstí byl člun blízko, a tak je rychle vytáhli do bezpečí.

Muži z Leicesteru pak Goodwinovi oznámili, že loď má čtrnáct stop vody v 5. skladišti, osm ve druhém a ve strojovně sahá hladina hodně nad podlažní desky.

V té době byly lodě 270 mil východně od mysu Hatteras, protože je neutuchající bouře zahнала skoro sto mil na jih. Vzhledem ke stavu Leicesteru a nepříznivému počasí Goodwin rozhodl, že jakýkoliv pokus dopravit Leicester do NewYorku by skončil špatně. Proto zamířil do Newport News,

nejbližšího přístavu; věděl, že se mu přinejhorším snad podaří potápějící se loď dopravit do mělké vody, a tam ji zatáhnout na břeh.

Bouře se nyní obrátila severním směrem a 30. října vál u Hatterasu jen lehký větřík.

Goodwin zvýšil rychlost vleku na sedm uzlů, neohlížeje se přitom na obrovskou námahu, které vystavoval vlečné lano. Přetržení lana považoval za menší zlo.

V 15.10 hodin 31. října zatáhli Leicester do bezpečného kotviště v Newport News. Jeho útrapy skončily – tentokrát nadobro.

Šest dlouhých týdnů jej ohrožovaly víny a vichřice. Dva hurikány s ním zacházely, jak se jim zachtělo. Jeden jej vyvrhl na břeh. A nakonec jej málem potopila jedna z nejhorších zimních bouří. Ale přežil všechny tyto rozmarny štěstěny. Jako by jej jeho zachránci nakazili kouskem vlastní chutě k životu navzdory nesmiřitelnému nepřátelství věčného oceánu a všestravujícím fúriím, které zuří uvnitř Hadí spirály.

DOSLOV

Cesta Lilliany k Oscaru Chapellu by sama stačila na dlouhé vyprávění. Devět set mil východně od Bermud ji dostihl a těžce pochroumal Hurikán IX. Během zbývající plavby na východ měla poruchy motorů, ale 14. října doplula k „případu“, uvázala jej a vydala se s ním na 2400 mil dlouhou plavbu do New Yorku. Tisíc mil před New Yorkem vplula se svým vlekem do stejné bouře, která způsobila tolik potíží Leicesteru a Kevinu Moranu. Ale Lilliana se držela kursu a probojovala se. V poledne 5. listopadu spatřila ambroskou majákovou loď u newyorského přístavu. V nádržích jí zbývala pohonná látka na jediný den.

Jakmile odevzdala vlek, vrátila se do Halifaxu. Konečně si loď i její posádka mohly odpočinout. Ale jen čtrnáct dní a pak zase vypluly s plovoucím bagrem v závěsu do západní Afriky.

Josefínu přitáhli do Halifaxu dne 18. listopadu. Tam si pobyla tři dlouhé měsíce v suchém doku. Teprve za další tři měsíce byla schopna plavby na moři. A když znovu vyplula, byla zase tím nejlepším severoatlantským záchranným remorkérem. Tuto pověst si udržela až do roku 1952, kdy si ji vyžádala zpátky britská admirálie. Ještě stále pluje, stále pracuje, i když už nezachraňuje obchodní lodě. Její místo v loďstvu Nadační společnosti plně nahradil Vigilant s výkonem 3000 koňských sil.

Leicester zůstal v baltimorském doku až do pozdního listopadu. Na začátku prosince se na něj vrátil kapitán Lawson a skoro polovička posádky, která na něm vyplula po Temži před třemi měsíci. 14. prosince vyplul z Baltimore a do New Yorku dorazil 18. prosince. Trvalo mu sto pět dní, než uskutečnil nešťastnou plavbu z Tilbury.

Leicester u Federální paroplavební společnosti nezůstal. V roce 1950 jej prodali jedné nasauské společnosti, kde jej přejmenovali na Inagua. V roce 1958 přešel do majetku panamské společnosti, která mu dala jméno Serafin Topic.

Je jednou z mála lodí typu Liberty, která brázdí všechna moře světa a slouží do dnešního dne.

KNIHY ODVAHY A DOBRODRUŽSTVÍ

Řídí Ivo Vaculín

Svazek 106

Farley Mowat

HADÍ SPIRÁLA

Z původního anglického vydání *The Serpent's Coil*,
vydaného nakladatelstvím McLelland & Stewart Ltd.
roku 1961, přeložil Jan Langer. Ilustroval Jaroslav Lukavský.
Vydalo jako svou 3366. publikaci Státní nakladatelství dětské knihy,
n. p., v Praze roku 1968. První vydání.
Odpovědná redaktorka Jitka Minaříková
Výtvarný redaktor Jan Žbánek

Z nové sazby písmem Primus vysadil a s 20 ilustracemi v textu
vytiskl Tisk, n. p., Brno, závod 3, Český Těšín.
11,43 AA (text 9,18, ilustrace 2,25), 11,54 VA.
Náklad 20000 výtisků. Brožovaný výtisk 17,70 Kčs

13-Q81-68 14/64 Vázaný výtisk 22,- Kčs
305/14/8, S-5