

C:\Users\Plazma\Desktop\Knhy pdf\J\Junger,
S\Sebastian_Junger-Dokonala_boure.pdb

PDB Name:
Creator ID: REAd
PDB Type: TEXT
Version: 0
Unique ID Seed: 0
Creation Date: 4.6.2007
Modification Date: 4.6.2007
Last Backup Date: 1.1.1970
Modification Number: 0

DOKONALÁ BOUŘE

Skutečný příběh zápasu lidí s mořem

Sebastian JUNGER
Přeložil Viktor Faktor
Copyright © 1997 by Sebastian Junger
Translation © Viktor Faktor, 2000
All rights reserved
ISBN 80-7249-080-X

Tuto knihu věnuji svému otci,
který mě jako první seznámil s mořem.

Úvod

S rekapitulací posledních dnů života šesti mužů, kteří zmizeli na moři, jsem měl dost potíží. Na jedné straně jsem chtěl napsat knihu založenou na nesporných faktech, knihu, která by byla dobrou novinářinou. Na druhé straně jsem si nepřál, aby v mém vyprávění bylo příliš mnoho technických podrobností a domněnek. Pohrával jsem si s nápadem udělat z menších částí příběhu beletrii - z rozhovorů, osobních myšlenek a pocitů, aby byla kniha pro čtenáře přitažlivější. Tím bych však riskoval určité znehodnocení faktů, které se mi podařilo nashromáždit. Nakonec jsem se rozhodl držet se v nejširší možné míře zjištěných skutečností. Kdybych například přesně nevěděl, co se dělo na palubě k záhubě odsouzené lodi, mohl bych si pohovořit s lidmi, kteří prošli podobnými zkušenostmi a podařilo se jim přežít. Cítil jsem, že by jejich prožitky mohly dosti přesně odpovídat tomu, co prožívalo, říkalo a snad i pociťovalo šest mužů na lodi Andrea Gail.

Výsledkem je, že kniha obsahuje různé druhy informací. Veškeré přímé citace uváděné v uvozovkách jsem získal z interview při osobních setkáních nebo po telefonu. Pro lepší srozumitelnost a publikovatelnost obsahu jsem změnil jen to nejnnutnější. Veškeré dialogy jsou založeny na vzpomínkách lidí, kteří dosud žijí. V textu se objevují v podobě dialogů uváděných bez uvozovek. Ani jediný dialog jsem si nevymyslel. Rádiové rozhovory jsou rovněž založeny na vzpomínkách účastníků a v textu jsou odlišeny kurzívou. Citace z publikovaných materiálů jsou rovněž v kurzívě a někdy

jsou zhuštěny, aby lépe zapadly do textu. Technické údaje o meteorologii, vlnách, stabilitě lodí, atd., pocházejí z mého bádání v knihovnách; prameny obvykle neuvádím, přesto cítím potřebu doporučit The Oceanography of Seamanship (Oceánografie pro plavbu na moři) Williama Van Doma, obsáhlou a nesmírně poutavou příručku o lodích a moři. Stručně řečeno, podávám úplné vyličení něčeho, co nebude nikdy zcela známo. Ale právě kvůli tomuto kouzlu nepoznatelného bylo zajímavé knihu psát, a mohu jen doufat, že bude zajímavé ji také číst. Měl jsem určité pochybnosti o názvu Dokonalá bouře, ale nakonec jsem došel k závěru, že můj úmysl bude zřejmý. Termín dokonalá používám v meteorologickém smyslu, tj. bouře, která už nemůže být horší. V žádném případě jsem neměl v úmyslu projevit neúctu lidem, kteří na moři zemřeli, nebo lidem, kteří je dosud oplakávají.

Má vlastní zkušenost s touto bouří spočívá v tom, že jsem na pobřeží u Gloucesteru pozoroval postup desetimetrových vln na Annině mysu, a to je vše. Druhého dne jsem se dočetl v novinách o obavách, že se jedna gloucesterská loď na moři ztratila, článek jsem si vystříhl a zavřel do zásuvky. Tak jsem, aniž jsem o tom měl sebemenší tušení, začal psát Dokonalou bouří.

GEORGESOVA LAVICE, 1896

Jednoho zimního dne spatřila posádka škuneru, lovící makrely u pobřeží Massachusetts, láhev se zprávou. Škuner byl na Georgesově lavici, jednom z nejnebezpečnějších rybářských lovišť na světě, a láhev se zprávou nevěstila nic dobrého. Jeden z rybářů na palubě ji vylovil a když seškrábali mořské řasy, odstranil kapitán korkovou zátku, vytáhl zprávu a četl shromážděné posádce: „Na Georgesově lavici jsme přišli o kotevní lano, porouchalo se kormidlo a nabíráme vodu. Dva muže smetly vlny a bez kotvy a kormidla jsme to vzdali. Ten, kdo tuto zprávu najde, ať to všem oznámí. Bůh nám buď milosrdný.“

Zpráva byla z Falconu, lodi, která vyplula z Gloucesteru před rokem. Od té doby o ní nikdo neslyšel. Lodě, která přijde poblíž Georgesovy lavice o kormidlo, se bezmocně kymácí, dokud se nedostane do mělkých vod, a tam ji vlnobití rozbije na kusy. Jeden z členů posádky Falconu se musel vklínit do kóje v podpalubí a napsat za světla blesků tuto zprávu. Byl to konec, a každému na lodi to muselo být jasné. Jak se chovají muži na potápějící se lodi? Dokážou se navzájem povzbudit? Podávají si láhev whisky? Pláčou?

Tento muž psal. Na čar papíru zachytil poslední okamžiky dvaceti mužů na tomto světě. Pak zazátkoval láhev a hodil ji přes palubu. Musel vědět, že nemají nejmenší šanci. A tak šel zase zpátky dolů. Zhluboka se nadechl. Pokoušel se uklidnit. Připravoval se na první šok z moře.

GLOUCESTER, MASS., 1991

Nejsou to ryby, co kupujete, ale lidské životy.
sir Walter Scott, Starožitník, kap. 11.

Ze stromů kloužají měkké kapky deště a vůně oceánu je tak silná, že téměř usedá člověku na jazyku. Po Rogersově ulici rachotí nákladáky a z palub lodí na sebe pokřikují muži v tričkách potřísněných rybí krví. Pod nimi se pohupuje oceán, naráží na zčernalé pilíře a vrací se dolů k vilejšům. S ním se zvedají a klesají plechovky od piva, kusy starého polystyrenu a skvrny rozlité nafty se vlní jako obrovské duhově zbarvené medúzy. Lodě na lanech se se skřípem pohupují, rackové křičí a s pronikavým křikem se snášejí dolů. Nedaleko na druhé straně Rogersovy ulice, hned za rohem v boční ulici, nahoře v hostinci Havraní hnízdo, kam se jde po betonových schodech a po koberci vyložené hale, spí v pokoji č. 27 v manželské posteli a s prostěradlem přes hlavu Bobby Shatford.

Na jedno oko nevidí. Po pokoji se povalují plechovky od piva, sáčky od jídla a námořnický pytel, ze kterého vyčnívají trička, flanelové košile a džíny. Vedle něho spí jeho přítelkyně Christina Cotterová. Je to atraktivní čtyřicátnice s rezavě blondatými vlasy a výraznou, úzkou tváří. V pokoji je televize, nízký prádelník se zrcadlem na horní desce a židle, jakou mívají ve středoškolských jídelnách. V potahu z umělé hmoty jsou propálené díry od cigaret. Z okna je výhled na Rogersovu ulici a na nákladáky jedoucí do sádek.

Ještě stále prší. Přes ulici je Růžová promenáda, kde si rybářské lodě doplňují palivo, a za ní, za úzkým vodním ramenem, státní rybářské molo, kde vykládají úlovky. Státní molo je v podstatě obrovským parkovištěm na pilířích; ještě dále, za dalším vodním ramenem, je kotviště lodí a parčík, kam matky vodí děti, aby si tam hrály. Podíváte-li se přes park, spatříte na rohu Haskeilovy ulice elegantní cihlový dům, který postavil slavný bostonský architekt Charles Bulfinch. Původně stál na rohu Washingtonské a Letní ulice v Bostonu, ale v roce 1850 byl vyzvednut, přetažen po kulatinách na prám a přivlečen do Gloucesteru. Právě v tomto domě Bobbyho matka Ethel vychovala čtyři syny a dvě dcery. V posledních čtrnácti letech pracovala jako denní barmanka v Havraním hnízdě. Její dědeček byl rybářem, její dcery si vzaly rybáře a také všichni čtyři synové alespoň někdy rybařili. Většina z nich rybaří dodnes.

Okna Havraního hnízda jsou obrácená na východ, do nového dne nad ulicí, po které jezdí za svítání mrazírenské vozy. Hosté obvykle dlouho nevyspávají. Bobby Shatford se probudil okolo osmé ráno. Má jako len zbarvené vlasy, propadlé tváře a šlachovitou postavu, která napovídá, že je uvyklý těžké práci. Za pár hodin má být na palubě mečouny lovící lodi jménem Andrea Gail, která se právě chystá na měsíční plavbu k Velkým lavicím. Mohl by se vrátit s pěti tisíci dolarů v kapse, nebo se nevrátit vůbec. Venku ještě stále drobně prší. Chris si povzdychla, otevřela oči a pokradmu se na něho podívala. Jedno Bobbyho oko má barvu přezrálé švestky.

Udělal jsem to?

Jo.

Prokrista.

Chvilí přemýšlí o jeho oku. Jak se to mohlo stát?

Vykouřili cigaretu, oblékli se a s tápáním sešli po schodech. Kovové nouzové dveře vedou do zadní uličky. Otevřeli je, vyšli a po chvíli se dostali ke vchodu z Rogersovy ulice. Havraní hnízdo je celý blok zabírající pseudotudorovská stavba naproti společnosti J. B. Wright Fish and Rose Marine. O jeho velkém zaskleném průčelí se říká, že je největším oknem ze všech barů ve městě. Ve městě, kde se dělají okna záměrně malá, aby jimi hospodského nikdo neprohodil, to už něco znamená. Uvnitř je starý kulečnický stůl, telefonní automat u dveří a bar ve tvaru koňské podkovy.

Budweiser stojí dolar a pětasedmdesát centů, ale často u baru sedí rybář před plavbou, který platí za celou hospodu. Peníze proudí z jeho kapes jako voda rybářskou sítí; za jediný týden to můžou být i 4000 dolarů.

Bobby a Chris vešli a rozhlédli se. Ethel za barem a dva muži, kteří vstali časně, již třímají v rukou láhve s pivem. Kolega ze stejné lodi, Bugsy Moran, sedí duchem nepřítomen u baru. Bouřlivá noc, co? říká Bobby. Bugsy jen cosi zavrčí.

Jeho pravé jméno je Michael. Má neupravené dlouhé vlasy, pověst ztřeštěnce, ale celé město ho miluje. Chris ho zve, aby s nimi šel posnídat. Bugsy se sveze z barové stoličky a vychází za nimi ven do mírného deště. Nasednou do dvacet let starého Chrisina volva a jedou do námořnické jídelny u Bílé slepice, zabraní do sebe, oči krví podlité, hukot v hlavě. Kupují si sendviče a levné sluneční brýle a pak vycházejí do nepolevující šedi dne. Chris je odváží zpět do Hnízda, kde vyzvednou třicetiletého Dalea Murphyho, dalšího člena posádky Andrea Gail, a společně vyrážejí z města.

Dále má přezdívku Murph. Je to jak grizzly obrovský chlap z Bradenton Beach na Floridě. Má husté černé vlasy, malou bradku a šikmé, téměř mongolské oči. Když jde po městě, hodně lidí se za ním otáčí. Má tříletého syna, rovněž Dalea, kterého bezmezně zbožňuje. Jeho bývalá manželka Debra vyhrála třikrát boxerské mistrovství jihozápadní Floridy a podle všeho bude boxerem i malý Dále. Murph mu chce koupit před plavbou nějaké hračky, a tak Chris bere všechny tři muže do nákupního střediska u Good Harbor Beach. Jdou do Amesu, Bobby s Bugsy si dávají před cestou něco pro zahřátí a Murph prochází mezi regály a plní nákupní vozík modely nákladáků, hasičskými přilbami a stříkacími pistolemi. Když se mu už do vozíku nic nevejde, zaplatí, nappou všechno do auta a jedou zpátky do Havraního hnízda. Murph vystoupí a ostatní tři se rozhodnou, že pojedou za roh do Zelené krčmy na další drink.

Zelená krčma vypadá jako menší verze Havraního hnízda, všude cihly a falešné dřevo. Přes ulici je bar, který se jmenuje U Billa. Tyto tři bary tvoří bermudský trojúhelník centra Gloucesteru. Chris, Bugsy a Bobby vejdou, posadí se u baru a objednájí si rundu piv. Televize je puštěná, a tak se na ni dívají, aniž by ji vnímali.

Baví se o cestě a minulé bláznivé noci v Hnízdě. Kocovina začíná ustupovat. Dají si ještě jednu rundu. Uplyne snad půlhodina a najednou přichází Bobbyho sestra Mary Anne. Je to vysoká blondýna, která vzbuzuje značný zájem u nedospělých synů svých kamarádek, ale je v ní i něco vážného, co vždy Bobbyho nutilo, aby se v její přítomnosti měl na pozoru. Doprčic, řekne polohlasně, je tady.

Zakryje pivo paží a stáhne si přes černé oko sluneční brýle. Mary Anne jde rovnou k nim. Myslíte si snad, že jsem blbá? ptá se. Bobby přestane ukrývat pivo. Podívá se mu do očí. Moc pěkně, řekne.

Zašel jsem se podívat do centra.

To jo.

Někdo jí koupí vinný střík. Párkrát upije. Přišla jsem se jen přesvědčit, že se dostanete na loď. Neměli byste po ránu takhle pít.

Bobby je velké, chlapácké dítě. Jako malý byl často nemocný. Měl dvojče, které zemřelo pár týdnů po narození. Jak rostl, byl Bobby stále silnější. Hrál jako útočník americký fotbal a zlomeniny byly u něho běžnou událostí. V džínách a mikině s kapucí vypadal jako typický námořník, takže ho jeden fotograf vyfotografoval na pobřeží na pohlednici. Mary Anne však byla jeho starší sestra, a proto se s ní nehodlál přát.

Chris tě má ráda, řekl najednou. A já taky.

Mary Anne neví, jak má reagovat. Do této chvíle se na Chris zlobila kvůli pití a kvůli Bobbyho černému oku, ale Bobbyho upřímnost ji vyvedla z rovnováhy. Ještě nikdy předtím nic takového ne řekl. Sedí, dokud nedopije střík, a pak zamíří ke dveřím.

Když Chris Cotterová poprvé viděla Havraní hnízdo, zapřísáhla se, že do něho nikdy nevstoupí. Zdálo se jí, že nemá nic společného s cestou, po které chtěla v životě jít. Kamarádila se však s Mary Anne Shatfordovou a jednoho dne ji Mary Anne přivlekla těžkými dřevěnými dveřmi, aby se seznámila s lidmi uvnitř. Bylo to příjemné místo — lidé si navzájem kupovali drinky, jako si jini říkají ahoj. Ethel občas uvařila obrovský hrnec rybího guláše a než si to Chris uvědomila, stala se denním hostem. Jednoho večera si všimla vysokého muže, který se na ni díval, a čekala, že k ní přijde. Ale on to neudělal. Měl ostrý, hranatý obličej, široká ramena a stydlivý výraz v očích, který jí připomínal Boba Dylana. Už jen ty jeho oči stačily. Stále se na ni díval, ale nepřišel k ní a nakonec zamířil ke dveřím.

Kam jdete? zeptala se ho a zastoupila mu cestu.

K Námořníkovi.

Irský námořník byl hned vedle a Chris to připadalo jako cesta do pekla. Tam nikdy nevzkročím, pomyslela si, jsem v Hnízdě a to už stačí, Námořník je ještě horší putyka. A tak asi před měsícem odešel Bobby Shatford z jejího života. Až do Nového roku ho neviděla.

„Byla jsem v Hnízdě,“ říká, „a on v baru naproti. Bylo tam narváno a šílená atmosféra. Nakonec Bobby přišel, bylo už kolem půlnoci, bavili jsme se spolu a šli na jiný mejdan. Zasekla jsem se s ním a vzala ho domů a tam jsme spolu dělali ty věci v opilosti. Vzpomínám si, že když jsem se ráno probudila a podívala se na něho, pomyslela jsem si, ó můj Bože, co jsem to zase provedla? Řekla jsem mu, že musí vypadnout, než se probudí děti, a on mi pak začal volat.“

Chris byla rozvedená, měla tři děti. Bobby s manželkou nežil a měl dvě děti. Dělal barmana a rybařil, aby měl z čeho platit alimenty, a dělil svůj čas mezi Haskellovu ulici a pokoj nad Hnízdem.

Je tam asi deset pokojů a znáte-li správného člověka, například Bobbyho matku, barmanku, jsou docela levné. Brzy začali Bobby a Chris trávit společně veškerý volný čas. Bylo to, jako by se znali celý život. Jednoho večera, když spolu popíjeli u Námořníka, padl Bobby na kolena a zeptal se jí, zda by si ho vzala. Samozřejmě, moc ráda! vykřikla a od té doby bylo jasné, že jejich společný život je jen otázkou času.

Času - a peněz. Bobbyho žena ho zažalovala pro neplacení alimentů a na konci jara 1991 byl soud. Bobby měl na vybranou, buď zaplatit, nebo jít rovnou do vězení. A tak Ethel sehnala peníze a pak šli všichni do baru, aby to zapili. Bobby nabídl Chris znovu sňatek, tentokrát před Ethel, a když zůstali sami, řekl jí, že kdyby chtěl, dostal by místo na Andrea Gail. Andrea Gail byla známá loď na lov mečounů a její kapitán Billy Tyne byl starý přítel rodiny. Tyneovi předal kapitánskou hodnost bývalý kapitán Charlie Reed, který se lovu mečounů vzdal, když zisk z lovu začal klesat. (Za peníze, které na Andrea Gail vydělal, poslal tři děti na soukromé univerzity.) Ty dny byly pryč, ale Andrea Gail byla stále jednou z nejluxusnějších lodí v přístavu. Bobby měl štěstí, že mu na ní nabídl místo.

Za lov mečounů je spousta peněz, budu moci zaplatit všechny dluhy, řekl Chris.

To zní dobře, ale jak dlouho budeš pryč?

Třicet dní.

Třicet dní? Zbláznil ses?

„Milovali jsme se a žárlili na sebe a nedokázala jsem si to představit,“ říká Chris. „Nedovedla jsem si bez něho představit ani půl dne.“

Lodím na lov mečounů se také říká dlouhé šňůry, protože mají až šedesát kilometrů dlouhé šňůry. Deset nebo dvacet dní se nahazovala v pravidelných intervalech návnada, spouštěla šňůra a vytahovala zpět. Traulery pronásledují mečouny osmkrát nebo devětkrát ročně, jako rackové hejna malých rybek, v létě až k Velkým lavicím a v zimě dolů do Karibského moře. Jsou to velké lodě, které vydělávají velké peníze a málokdy stráví v přístavu víc než týden, jen nejnnutnější čas na přípravu a opravy. Některé se plaví za úlovkem až k pobřeží Chile a rybáři, aby si zajistili místo na palubě, létají do Miami, nebo San Juanu. Bývají pryč dva nebo tři měsíce, vracejí se domů za rodinami a znovu se vydávají na další plavbu. Jsou to harcovníci rybářského světa a mnozí z nich končí právě tak, jak začínali.

„Trpí nedostatkem snů,“ řekl o nich jeden místní domorodec. Bobby Shatford však své sny měl. Chtěl se usadit, vyřešit své finanční problémy a oženit se s Chris Cotterovou. Podle Bobby Shatforda pocházela žena, se kterou už nežil, z velmi bohaté rodiny, a proto nechápal, proč by jí měl dlužit tolik peněz. Ale soud to zřejmě viděl jinak. Nebude svobodný, dokud všechno nezaplatí, což vypadalo na sedm až osm plaveb na Andrea Gail, tedy dobrý rok rybaření. Proto se v srpnu 1991 Bobby vydal na svoji první plavbu na lov mečounů. Když vycházeli z doku, obrátil ještě zrak na parkoviště, ale Chris tam už nebyla. Dohodli se totiž, že vyprovázet milence na moře přináší neštěstí.

Chris neměla možnost zjistit, kdy se Bobby zase objeví, takže po několika týdnech trávil spoustu času u přístavní hráze, odkud Andrea Gail vyplula, a čekala, až se zase loď objeví v dohledu. V Gloucesteru jsou domy, v nichž ženy, chodící k oknům horních pater vyhlížet vracející se lodě, vyšlapaly v prknech na schodišti hluboké důlky. Chris nic takového nedělala, ale den co den naplňovala popelník v autě. Ke konci srpna zasáhl pobřeží hodně ošklivý hurikán Bob a Chris šla za Ethel, tam se jen dívala na zprávy o počasí a čekala, nezazvoní-li telefon. Bouře zničila celé lesy akátů na Tresčím mysu, ale od rybářské flotily nepřišly žádné špatné zprávy, a tak se Chris trochu uklidnila a začala opět jezdit k přístavní hrázi u Růžové promenády.

Jednoho večera na začátku září konečně zazvonil v bytě Chris telefon. Byla to nová přítelkyně Billa Tynea a volala z Floridy. Zítra večer se vracejí. Přiletím do Bostonu, mohla bys pro mě přijet?

„Byla jsem vyřízená, úplně mimo,“ říká Chris. „Jela jsem do Loganu pro Billyho přítelkyni a mezitím připlula loď. Vyjely jsme z ulice za Hnízdem a uviděly Andreu Gail přivázanou u Růžové promenády. Přeběhla jsem ulici, otevřely se dveře a vyšel Bobby. Zvedl mě do vzduchu, já se ho držela kolem pasu a zůstali jsme tak snad dvacet minut. Nedokázala jsem ho pustit, byl pryč třicet dní a pro mě to bylo peklo.“

Společnost v baru se na setkání dívala oknem. Chris se Bobbyho zeptala, zda našel lístek, který mu dala do námořnického pytle. Řekl, že ano. Četl si ho každý večer.

To je dobře, řekla Chris.

Bobby ji postavil na zem a odříkal dopis slovo za slovem. Chlapi po něm šli tak, že jsem ho musel zastrčit do jednoho časopisu. Bobby vtáhl Chris do Hnízda, koupil jí láhev piva a oba si se všemi přítukli na jeho šťastný návrat. Byl tam Billy s přítelkyní, která se na něho věšela, Alfred, který telefonoval přítelkyni do Maine, a Bugsy, jenž seděl u baru. Čas rychle plynul, všichni pili a ječeli, protože se rybáři šťastně vrátili domů a byli s lidmi, které milovali. Bobby Shatford byl nyní členem posádky na jedné z nejlepších rybářských lodí lovících mečouny na východním pobřeží.

Strávili na moři měsíc a nalovili patnáct tun mečounů. Ceny však tak divoce kolísají, že posádka neměla představu, kolik si vydělala, dokud se ryby neprodaly. A i pak zde zůstával prostor k chybné kalkulaci. Bylo známo, že vlastníci lodí si s kupcem záměrně dohodnou nižší cenu a pak tajně vyinkasují rozdíl. Nemusejí se tak dělit o celý zisk s posádkou. Ať tomu bylo jakkoli, Andrea Gail prodala svůj úlovek společnosti O' Hara Seafoods za 136 812 dolarů a za 4770 dolarů menší množství tuňáků. Vlastník loď Bob Brown nejprve nakoupil palivo, rybářské náčiní, návnadu, šňůry, led, zaplatil nábrežné a sto jiných věcí, které celkem stály přes 35 000 dolarů. Tato částka se odečetla z hrubého zisku a z toho, co zbylo, si odnesl Brown domů polovinu, zhruba 53 000 dolarů. Od zbylých 53 000 se odečetly celkové náklady na posádku — rukavice, stravování, pomocníci na pobřeží, a zbytek se rozdělil mezi členy posádky - téměř 20 000 kapitánovi Billymu Tyneovi, 6453 Pierrovi a Murphymu, 5495 Moranovi a po 5537 Shatfordovi a Koscovi. Podíly se určovaly podle věku, a pokud by se to Shatfordovi a Koscovi nelíbilo, nikdo by jim nebránil, aby si našli jinou loď. Týden na pobřeží začal ve svižném tempu. Ještě první večer, aniž by se jen na ulovené ryby podíval, vypsal Brown každému členu posádky šek na 200 dolarů, a než začalo svítat, nikomu z nich moc nezbyvalo. Někdy v jednu nebo ve dvě hodiny po půlnoci se Bobby s Chris doplazili do postele a po čtyřech hodinách musel Bobby zase vstát, aby pomohl s úlovkem. Na pomoc přišel i Bobbyho mladší bratr Brian s postavou dřevorubce a plný touhy rybařit jako ostatní bratři. Přišel i druhý bratr Rusty. Byl tam i Bob Brown a dokonce i pár žen. Ryby byly z nádrže na lodi přemístěny do doku a odvezeny do chladicích zařízení u Růžové promenády. Pak vytáhli z nádrže dvacet tun ledu, vydrhli paluby a uklidili výstroj a náčiní. To vše trvalo osm nebo devět hodin. Pozdě odpoledne přinesl Brown šeky na polovinu peněz, které si vydělali - zbytek bude vyplacen, až velkoobchodník rozprodá ryby. Posádka se odebrala přes ulici do baru U Prattyho. Zábava byla ještě divočejší než předchozího večera. „Většinou jsou to svobodní chlapečci, kteří nemají na práci nic lepšího, než utratit prachy,“ říká bývalý kapitán lodi Charlie Reed, „pár dní si užívají a pak se vracejí na moře.“

Ať si posádka užívala nebo ne, rozhodně se od ní očekávalo, že se každého rána objeví v doku a bude pracovat. Při

plavbě se vždy něco nutně rozbije - šňůra na navijáku se potrhá a je třeba ji opravit, ulomí se antény, nefunguje vysílačka. Opravy mohou trvat jedno odpoledne nebo i několik dní. Pak je třeba důkladně prohlédnout motor, vyměnit klínové řemeny a filtry, zkontrolovat olej, doplnit kapaliny, vyčistit vstřikovací trysky a svíčky, vyzkoušet dynamo. Nakonec ještě zbývá nikdy nekončící úkol - údržba paluby. Naolejovat kladky, splést poškozená lana, vyměnit řetězy a šňůry, oškrábat a natřít rezavá místa. Spatně ošetřená kladka dokáže zabít člověka. Charlie Reed byl svědkem toho, jak spadlá kladka odsekla jednomu muži celou paži, protože jiný člen posádky zapomněl utáhnout kovovou sponu.

Kázeň však není tak přísná jako na vojně. Bobby, který se v tomto týdnu několikrát probouzel v Hnízdě, vstal, podíval se z okna a zalezl zpátky do postele. Sotva mu to někdo mohl vyčítat, vždyť od této chvíle se bude jeho život skládat ze zatraceně krátkých flámů mezi dlouhými pobyty na moři a vše, co ho bude vázat ke břehu, bude pár fotografií přilepených na zeď a možná i dopis v námořnickém pytlí. A je-li to těžké pro muže, je to pro ženy ještě těžší. „Je to, jako bych vedla jeden život, a když se Bobby vrátí, tak zase jiný,“ říká Jodi Tyneová, která se kvůli tomu s Billym rozvedla. „Výdržela jsem to dlouho, ale pak mě to začalo unavovat, nikdy se to nemělo změnit, nehodlal nikdy s rybařením přestat, i když říkal, že by chtěl. Kdyby si měl vybrat mezi mnou a lodí, vybral by si loď.“

Billy však byl výjimkou, protože rybaření skutečně a opravdově miloval. Takový byl i Charlie Reed, proto spolu také tak dobře vycházeli.

„Celý svět je pro mě otevřený - mám veškerou samotu, kterou potřebuji, mám vše co chci,“ říká Reed. „Nikdo mě k ničemu nenutí. Vidím věci, které jiní nevidí - velryby vynořující se hned vedle mě, sviňuchy plující za lodí. Chytil jsem tvory, které nenaleznete ani v knihách - podivné a monstrózní tvory. A když jdu ve městě po ulici, chovají se ke mně všichni uctivě: Nazdar, kapitáne, jak se máte? Je pěkný, když vám sedmdesátiletý muž řekne Nazdar, kapitáne. Je to krása.“

Snad je třeba být kapitánem, abyste se vážně zamilovali do života. (A šek na 20 000 dolarů po každé plavbě tomu jistě napomůže.) Většina členů posádky však cítí k této práci jen malou náklonnost. Pro ně je rybolov brutální slepou uličkou, zaměstnáním, kterého se chtějí zbavit tak rychle, jak je to jen možné. Při pohřbech se v Gloucesteru obvykle říká, že „rybolov byl jeho životem“ nebo „zemřel, když dělal to, co miloval“, ale takové fráze slouží jen k utěšení živých. Mladíci z Gloucesteru obvykle berou práci na moři proto, že se dostali do úzkých a potřebují rychle vydělat peníze. Zdálo by se, že jedinou kompenzací za takovou duševně otupující práci je stejně otupující bezuzdné požitkářství. Rybář, který lovil měsíc na moři mečouny, si počíná s hotovostí jako malý tajfun. Losy loterie kupuje po padesáti a v baru je pak rozdává. Když náhodou něco vyhraje, koupí padesát dalších a ještě pítí pro celou hospodu. O deset minut později dá barmanovi dvacku jako spropitné a objedná znovu pítí pro všechny. Pomalejší pijáci mívají před sebou dvě nebo tři láhve. Barman jim je sebere a dá jim místo nich známky z umělé hmoty, takže pivo nezteplá. (Říká se, že když se někdo u Irského námořníka pitím odrovná, vypuknou hádky, kdo dostane jeho známky.) Rybář, který se vrátí z moře, budí dojem, že by ho unavovalo shýbnout se pro dvacetidolarovou bankovku, když mu spadne na zem. Bankovky se házejí na barový pult jako ohrané a zašpiněné hrací karty a než hospoda zavře, utratí mnozí tolik, kolik si jiní vydělají za týden. Pro některé rybáře je předstírání, že na penězích nezáleží, jediným odškodněním za to, co pro ně skutečně znamenají.

„Včera večer se pilo naprosto neskutečně,“ říká Chris. „Bar byl narvaný a Bugsy měl mizernou náladu, protože bude muset znovu na moře. Pěkně ho bralo, že už má před sebou jen šest dní na pevnině. Jak se blíží chvíle odplutí, pijí pořád víc a víc a nakonec všechno propijí. Včera ráno jsme se v Hnízdě probudili naprosto zničení a Bobby měl velký černý monokl, bylo to alkoholem, věřte mi. Teď na to musím myslet a nechce se mi věřit, že bych ho mohla nechat takhle odplout na moře. Nechce se mi věřit, že ho posílám pryč s monoklem.“

V roce 1850 napsal Herman Melville své mistrovské dílo Bílá velryba, založené na vlastních zkušenostech, které získal na palubě velrybářské lodi Jižní moře. Začíná tím, že vypravěč Ishmael, klopýtající v New Bedfordu v Massachusetts sněhovou bouří, hledá místo, kde by mohl strávit noc. Nemá moc peněz a májí bez povšimnutí hostinec U zkřížených harpun, protože mu připadá „příliš drahý a rozjařený“. Další hostinec se jmenuje U mečouna, ale i odtud vyzařuje příliš mnoho dobré nálady. Nakonec přichází k hostinci U chrlicí velryby. „Protože v ní bylo jen matné světlo,“ píše, „a samotný zchátralý domek vypadal, jako by sem byl přivezen na káře z ruin nějaké vyhořelé čtvrti, a vývěsní tabule s názvem hostince se se skřípotem pohupovala, pomyslel jsem si, že by to mohlo být to pravé místo k lacinému ubytování a dobré hrachové kávě.“

Jeho instinkt byl pochopitelně správný - dostal teplé jídlo a postel, kterou sdílel s kanibalem Queequeg z lodi Jižní moře. Queequeg se stal jeho adoptivním bratrem a nakonec mu zachránil život. Od počátku rybolovu existovala místa, která se Ishmaelem světa zamlouvala - Murphům, Bugsyům a Bobbyům rovněž. Bez nich by rybaření bylo naprosto nemyslitelné. Jednoho večera přišel do Hnízda jakýsi opile se potácející lovec mečounů po měsíci stráveném na moři. Z kapsy mu doslova padaly bankovky. Greg, vlastník baru, peníze sebral - skoro celou výplatu - a zamkl je do pokladny. Když ráno sešel rybář z pokoje dolů, měl ve tváři ustaraný výraz.

Prokristapána, to byl ale večer. Ani nemůžu uvěřit, kolik jsem utratil peněz...

To, že je nějaký rybář schopný uvěřit, že utratil za jediný večer několik tisíc dolarů, je pro rybáře typické. A to, že mu barman peníze schoval do pokladny, svědčí zase o tom, jaké bary si rybáři vybírají. Nacházejí si místa, která jsou pro ně druhým domovem, protože mnozí z nich vlastně ani žádný domov nemají. Starší chlápci samozřejmě domov mají, mají rodiny, platí splátky na domy, a tak dále. Ale na lodích s dlouhou šňůrou moc starších chlápků neslouží. Jsou tam hlavně chlapi jako Murph, Bobby a Bugsy, kteří procházejí životem s ruličkou deseti a dvacetidolarových bankovek po kapsách. „Je to hra mladých svobodných mužů,“ říká Ethel Shatfordová.

Výsledkem je, že Havraní hnízdo má v sobě jakýsi náznak sirotčince. Stará se o lidi, poskytuje jim střechu nad hlavou, nahrazuje rodinu. Mnozí se právě vrátili z plavby k Velkým lavicím, jiní se protloukají nepříznivým počasím severního

Atlantiku, někoho čeká rozvod, jiného trápí drogová závislost nebo jen pár těžkých let. Jednoho večera objal jakýsi hubený stařík, kterému zemřela nedávno neteř na AIDS, Ethel a držel ji v objetí pět nebo deset minut. Na druhém konci tohoto lidského spektra je násilnický malý alkoholik jménem Wally, který je chodícím svědectvím zneužívání dětí. Má spoustu věcí zakázaných a občas sklouzává do tak obscénních výrazů, že na něho musí Ethel křičet, aby zavřel hubu. Má však pro něj slabost, protože ví, čím musel v dětství projít. Jednoho roku o Vánocích mu dokonce ráno dala zabalený dárek. Je schopná se takhle chovat ke každému, kdo u ní nahoře o dovolené uvízne.) Wally se celý den neměl k rozbalení dárku, a tak mu nakonec Ethel řekla, že se urazí, když tu zatracenou věc neotevře. Wally vypadal dost zaraženě, ale pak přece jen papír roztrhl. Byla to šála či něco podobného - a najednou se největší násilník z Gloucesteru před Ethel rozplakal.

Ethel, řekl a kroutil hlavou, ještě nikdy jsem od nikoho nedostal žádný dárek.

Ethel Shatfordová se narodila v Gloucesteru a prožila celý život ani ne kilometr od hostince Havraní hnízdo. Tady ve městě jsou lidé, říká, kteří ještě nikdy nejeli pětadvacet minut autem do Bostonu, dokonce i takoví, kteří nikdy nepřešli most. Abychom si to dokázali představit, tamní most se klene nad tak úzkým průlivem, že rybářské lodě mají problémy jím projet. Z mnoha důvodů by tam ani nemusel být, protože spousta lidí ve městě navštěvuje častěji dejme tomu Velké lavice než nejbližší město na pobřeží.

Most byl postaven v roce 1948, když bylo Ethel dvanáct let. Gloucesterské škunery tehdy vyplouvaly k Velkým lavicím a místo tresek lovily pilobřichy ostnitě. Onoho jara, vzpomíná Ethel, dostali starší chlapci ve škole volno, aby pomáhali hasit požáry křovisek, které řádily na celém Annině mysu. Ohně vypukly v divoké oblasti nazývané Dogtown Common, rozsáhlé krajině bažin a glaciální morény, která kdysi bývala domovem místních šilených a zapomenutých lidí. Most byl severním koncem bostonské silnice č. 128, po níž v podstatě přišlo do centra Gloucesteru dvacáté století. V sedmdesátých letech bylo vydlážděno nábreží a brzy nato se objevily drogy a jedno z největších předávkování heroinem v celé zemi. V roce 1984 byla zadržena gloucesterská loď na lov mečounů Valhalla, která pašovala zbraně pro Irskou republikánskou armádu, koupené za peníze utržené za drogy irskou mafií v Bostonu.

Na konci osmdesátých let se ekologický systém Georgesovy lavice začal hroutit a město, aby mohlo zvýšit výběr daní, bylo nuceno připojit se k federálnímu osídlovacímu programu. Poskytovalo laciné ubytování lidem z jiných, dokonce ještě chudších měst v Massachusetts a dostávalo za to od vlády peníze. Čím více lidí město přijalo, tím rychleji vzrůstala nezaměstnanost a ničila ještě více rybářský průmysl. V roce 1991 byla rybí populace už tak zdecimovaná, že se začalo hovořit o předtím nemyslitelné věci — o uzavření Georgesovy lavice pro veškerý rybolov na neomezenou dobu. Po sto padesát let byla Georgesova lavice za Tresčím mysem hlavním zdrojem obživy Nové Anglie, a nyní byla v podstatě vylovená. Charlie Reed, který odešel ze školy v desáté třídě, aby pracoval na lodi, tušil blížící se konec. „Žádné z mých dětí nemělo nikdy nic společného s rybařením," říká. „Žádaly mě, abych je vzal na loď, ale řekl jsem jim, nikam vás nevezmu. Mohlo by se vám to zalíbit právě proto, že je to surové řemeslo."

Ethel pracuje v Havraním hnízdě od roku 1980. Přichází tam v úterý v půl deváté ráno, pracuje do půl páté, pak si tam často ještě posedí a dá si pár rumů s coca-colou. Dělá čtyři dny v týdnu a občas i o víkendech. Někdy donese některý stálý host ryby a ona z nich v zadní místnosti uvaří guláš. Podává jej v miskách z umělé hmoty a vše, co zbude, nechává v keramické misce na později. Hosté procházejí kolem, přičichnou a občas v misce zaloví.

Je jasné, že na takové místo si rybáři zvyknou. Okna se záclonami mají tu nesmírnou výhodu, že hosté vidí ven, aniž jsou sami viděni. Celý bar tak může sledovat, kdo se objeví v jejich středu, a zadní dveře poskytují možnost, jak si s tím poradit. „Už zachránily mnoho chlapů před manželkami, přítelkyněmi, kýmoli," říká Ethel. Odhalí rovněž, kdo je už opilý. Siluety opilců se kymácejí kolem okna a Ethel pozoruje, jak se u dveří zastavují, aby se narovnal a nabraly dech. Pak otevřenou velké hnědé dveře a zamíří rovnou do kouta k baru.

Lidé zůstávají nahoře někdy jen pár hodin, jindy celá léta. Na začátku je těžké odhadnout, jak dlouho se zdrží. Za pokoj platí rybáři, řidiči nákladů a přátelé 27,40 dolaru za noc, všichni ostatní 32,90. Pro stálé hosty existují i výhodné týdenní sazby. Jeden muž zůstal tak dlouho, plných pět let, že si dal pokoj vymalovat a opatřit novými koberci. A na strop si pověsil lustr. Rybáři, kteří nemají konto v bance, dostávají za výplatní šeky v Havraním hnízdě hotovost (pomáhá to v případech, když tam něco dluží). Rybáři, kteří nemají stálou adresu, si nechávají posílat poštu rovnou k baru. To je zvýhodňuje před berňákem, právníky a bývalými manželkami. Vzkazy a telefonické hovory přebírá samozřejmě barman a může podle potřeby i zalhat. Telefonní automat u dveří má stejné číslo jako telefon v hostinci. Když zazvoní, mohou zákazníci Ethel naznačit, jsou-li přítomni nebo ne.

Je to bar, v němž se lidé navzájem znají, a ti, které nikdo nezná, jsou zváni na drink. V Havraním hnízdě je těžké koupit si sám pivo a ještě těžší je po jednom odejít. Pokud už přijdete, zůstanete tam do zavírací hodiny. V Hnízdě je jen málo rvaček, protože se tam všichni dobře znají. Ale jiné bary na nábreží - U Prattyho, U Mitche, Irský námořník - jsou vyhlášené tím, že se v nich pravidelně při rvačkách všechno rozbije. Ethel pracovala na jednom místě, kde vlastník vyvolával tolik potyček, že musela dát výpověď. Skutečnost, že byl také policistou, na tom nic nezměnila. John, další barman v Hnízdě, si vzpomíná na jednu svatbu, při které se začal ženich s nevěstou hádat. Pak vyběhl ven pronásledován všemi přítomnými muži. Samozřejmě skončili všichni v nejbližším baru, kde nakonec jeden z nich řekl něco jízlivého tichému, podsaditému chlápku, který seděl stranou. Muž vstal, sundal si klobouk a poslal k zemi všechny svatebčany, jednoho po druhém.

Nejbliž k takové výtržnosti v Hnízdě bylo jednoho večera, kdy na jednom konci místnosti seděla skupina bílých zemědělských nádeníků a v druhém rohu pár černých řidičů nákladů. Řidiči byli v Hnízdě pravidelnými zákazníky a bílí nádeníci nebyli z města, stejně jako skupina rybářů, která se hlasitě bavila u kulečnicku. Středem pozornosti této podrážděné smíšené společnosti byli dva chlapci, černý a bílý, kteří hráli kulečnick a hádali se nepochybně kvůli nějakému kšeftu s drogami. Jak napětí v baru rostlo, zavolal jeden z řidičů Johna a řekl: Hele, nedělej si s tím starosti, oba ty kluci jsou jen vobyčejní parchanti a ať se stane cokoli, postavíme se za tebe.

John jim poděkoval a vrátil se k mytí sklenic. Rybáři se právě vrátili z plavby a začínali být nametení. Zemědělství dělníci si potichu vyměňovali poznámky o ostatních hostech a John jen čekal, kdy to vybuchne. Nakonec ho jeden z bílých dělníků přivolal a pokynul bradou k černým řidičům.

Pěkný malér, že je musíte obsluhovat, ale na to je asi zákon, řekl.

John chvíli přemýšlel a pak řekl: Jo, to je. A nejen to, jsou to taky moji kamarádi.

Šel ke kulečnicku, oba mladíky vyhodil a pak se obrátil k rybářům a řekl jim, že koledují-li si o malér, můžou ho mít.

Johnovi přátelé byli pořádně urostlí chlapi a rybáři dali najevo, že tomu rozumějí. Nakonec odešli i bílí zemědělství dělníci a na konci večera to byla zase stejná hospoda jako jindy.

„Chodí tam docela dobrý chlapi,“ říká Ethel. „Někdy přijdou i divoký hoši, ale většinou tady panuje přátelská atmosféra. Jednou se stalo, že přišel nějaký Ir a objednal padesát piv. Bylo to v neděli odpoledne, v baru bylo mrtvo, a tak jsem se po něm jen podívala. Řekl, že kamarádi tady budou do minuty, a skutečně za chvíli přišlo celý irský fotbalový mužstvo. Byli v Rockfortu, kde je prohibice, a tak odtamtud odešli. Šli celou cestu, pět mil, po silnici č. 127, a tohle byl první bar, na který narazili. Pili pivo tak rychle, že jsme jim ho museli podávat přímo z beden. Prázdné láhve poskládali na stole do tří pater.“

Počátky rybolovu v Gloucesteru byly těžké a plné obětí. Již v padesátých letech 17. století se plavily týden podél pobřeží tříčlenné posádky v otevřených člunech, které měly na dně kameny jako zátěž a stěžně, jež bylo nutno vztyčovat, protože se za velkého větru někdy kácely. Muži nosili čepice z plachtoviny posítené kožesinou, kožené zástěry a boty z hovězí kůže známé jako „redjacks“. Zásoby byly nedostatečné. Existuje záznam jednoho gloucesterského kapitána o tom, že vzal na loď dva a půl kilogramu mouky, dva a půl kilogramu vepřového sádla, tři a půl kilogramu sucharů a „trochu novoanglického rumu“. Jedlo se na čerstvém vzduchu, protože neexistovala žádná dolní paluba, kde by mohla posádka nalézt přístřeší. Museli se spokojit s tím, co jim Bůh dal.

Prvními gloucesterskými rybářskými plavidly, která si takový název zaslouhovala, byly deset metrů dlouhé „chebacco“. Měly dva dopředu nakloněné stěžně, špičatou zád' a na přídí i na zádi kajuty. Příd' dobře brázdila vodu a vysoká zád' se držela nad rozčeřenou hladinou. V podpalubí bylo několik kójí a cihlový krb, ve kterém uдили méně hodnotné ryby. Ty jedla posádka během plavby, protože tresek pro ni bylo škoda. Každé jaro byly tyto lodě oškrábány, vy-spárovány, natřeny dehtem a vyslány na loviště. Jakmile tam dopluly, byly zakotveny a muži spouštěli přes nízké zábradlí šňůry. Každý muž měl po celou dobu lovu své místo, kterému se říkalo „vykázáný prostor“ a o které se losovalo. Spouštěli dvě šňůry s pětikilogramovým olověným závažím do hloubky od padesáti do sto dvaceti metrů) a mnohokrát za den je vytahovali. Podle ramen a svalů vypracovaných takovou celoživotní prací bylo snadné poznat rybáře i na ulici. Říkalo se jim „ruční spouštěcí šňůr“ a lidé se jim raději klidili z cesty. Kapitán spouštěl své vlastní šňůry jako kterýkoli člen posádky. Peníze se vyplácely podle toho, kolik každý muž ulovil ryb. Rybám se vyřezávaly jazyky a uchovávaly ve zvláštních kádích. Na konci každého dne zapsal kapitán jejich počet do palubního deníku a jazyky hodil do moře. Lodím trvalo několik měsíců, než byly nádrže plné. Ryby se buď sušily, nebo později ukládaly do ledu. Pak se mohly lodě obrátit zpátky k přístavu. Někteří kapitáni v honbě za úlovkem plnili lodě tak, až byla paluba téměř pod hladinou. Říkalo se tomu nadměrný náklad a taková loď byla při špatném počasí ve velkém nebezpečí. Cesta domů trvala několik týdnů a z rybiho masa se vlastní vahou vylišovala veškerá nadbytečná tekutina. Posádka vodu ze stran odčerpávala a nadměrně naložené lodě, vracející se od Velkých lavic, se postupně objevovaly v dohledu přístavu.

V šedesátých letech 18. století měl Gloucester v provozu pětasedmdesát rybářských škunerů, což byla asi šestina flotily Nové Anglie. Treska byla pro ekonomiku tak důležitá, že v roce 1784 dal bohatý státník John Rowe pověsit v massachusettském parlamentu dřevěnou figuru „posvátné tresky“. Důchody plynoucí z lovu tresek v Nové Anglii činily v revolučním roce přes milion dolarů a John Adams odmítl podepsat Pařížskou mírovou dohodu, dokud Britové nezaručí Američanům rybářská práva u Velkých lavic. V konečném znění dohody stálo, že americké škunery mohou bez překážek rybařit v kanadských teritoriálních vodách a v opuštěných částech Nového Skotska a Labradoru vystupovat na pobřeží a solit tam své úlovky.

Treska se dělila do tří kategorií. Nejlepší, známá jako „šedohnědá ryba“, se lovila na jaře a posílala do Portugalska a Španělska, kde se prodávala za vysoké ceny. (Lisabonské restaurace dodnes nabízejí bacalao, sušenou tresku.)

Prostřední jakost se prodávala doma a nejhorší jakost, „odpadová ryba“, se používala ke krmení otroků na západoindických třtinových polích. Gloucesterští obchodníci odplouvali do Karibského moře s plnými nádržemi nasolených tresek a vraceli se s rumem, melasou a třtinovým cukrem. Když byl tento výnosný obchod ztížen Brity za války v roce 1812, vyplouvali místní kapitáni v menších lodích tajně z přístavu za bezměsíčních nocí. U Georgesovy lavice se začalo lovit ve třicátých letech 19. století, vedlejší železniční trať do Gloucesteru byla dokončena v roce 1848 a téhož roku vznikly i první společnosti na výrobu ledu. V osmdesátých letech 19. století, v době největší slávy rybářských škunerů, měl Gloucester v přístavu flotilu čtyř nebo pěti set plachetních lodí. Říkalo se, že je možné jít až ke Skalní šíji, aniž byste si zmáčeli nohy.

Treska byla pozhelnáním, ale příčinou takového bohatství nebyla jen ona. V roce 1816 přišel z Annina mysu rybář jménem Abraham Lurvey s novým vynálezem na lov makrel. Připevnil ocelový háček na lité olovo ve tvaru kapky. Olovo svou tíží nejen táhlo háček do hlubin, ale ukázalo se, že jeho pohyb nahoru a dolů je pro makrely neodolatelnou návnadou. Po dvou stoletích sledování těchto nepolapitelných ryb plujících v tak obrovských hejnech, že měnily barvu moře, měli najednou novoangličtí rybáři nástroj, kterým je bylo možné ulovit. Gloucesterští kapitáni ignorovali federální odměny za lov tresek a pluli k Sobolímu ostrovu s muži na stěžňových ráhnech. Z nich vyhlíželi makrely, které se prozrazovaly tmavými skvrnami na hladině. „Hejno!“ vykřikla hlídka, loď změnila směr po větru a do vody byly spuštěny hloubkové návnady zvané „kamarád“. Čím byly uležejší, tím byly pro ryby lákavější. Rotující kamarád v mořské bríze ukazoval, že škuner na lov makrel pluje příliš po větru.

Tento způsob lovu makrel se osvědčil, ale dalo se očekávat, že vynalézavost Yankeeů přijde s něčím ještě účinnějším. V roce 1855 byl vynalezen kruhový nevod ve tvaru vaku, 400 metrů dlouhá síť z nadehtovaného provazu, s olověnou zátěží dole a korkovými plováky nahoře. Byla složená v dorisu, veslovém člunu s plochým dnem, taženým za škunerem, a když se objevilo rybí hejno, člun je rychle ze všech stran objel a přitom spouštěl síť. Ta byla potom vytažena na palubu, ryby po délce rozpůleny, vykuchány, zbaveny hlav a vhozeny do sudů se solí. Někdy hejno uniklo dříve, než byla síť zatažena, a posádka vytáhla to, čemu se říkalo „úlovek vody“. Jindy byla síť tak plná, že ji sotva dostali vrátkem na palubu.

Kruhový nevod se rychle rozšířil, a netrvalo dlouho a rybáři lovíci tresky přišli s vlastní verzí. Říkalo se jí vlečné šňůry v kádích. Zabíjely ryby stejně účinně jako lidi. Hloubkoví rybáři již nepracovali v relativním bezpečí palub škunerů, ale vyráželi z mateřské lodi v pět metrů dlouhých dřevěných dorisech. Každý z těchto člunů vezl půl tuctu sto metrů dlouhých vlečných šňůr, které byly stočeny v kádích a ověšeny háčky s návnadou. Na jednom člunu bylo 1800 háčků a na škuneru bylo takových člunů deset. Flotila měla několik set lodí. V hloubce plující ryba měla několik milionů šancí na smrt.

Táhnout 600 metrů dlouhou šňůru po mořském dně byla tvrdá dřina, za špatného počasí nesmírně nebezpečná. V listopadu 1880 vypluli ze škuneru Hluboká voda na dorisu dva rybáři jménem Lee a Devine. V té době je na Velkých lavicích pekelné počasí pro každé plavidlo a plout na dorisu je naprostá šílenost. Když táhli šňůry, zasáhla je boční vlna a smetla je do moře. Devinovi se podařilo vylézt zpátky do člunu, ale Lee v těžkých botách a zimním oblečení se začal topit. Byl již několik sáhů pod hladinou, když se mu podařilo zachytit vlečnou šňůru, která ho mohla dostat zpět na hladinu. Začal po ní stoupat.

Při tom si zabodl do ruky háček. Vytrhl jej, ale nechal na něm jako návnadu pro sledě kus prstu. Stoupal dál ke světlu. Nakonec se dostal na hladinu a namáhavě se vytáhl do člunu. Člun byl téměř na hladině vody a Devine, který z něj vyléval kbelíkem vodu jako šílený, toho pro Leea nemohl moc udělat. Lee bez ohledu na bolest popadl druhý kbelík a pomáhal mu. Museli člun vyprázdnit, než je zasáhne další vlna. Po dvaceti minutách se dostali z nebezpečí a Devine se Leea zeptal, chce-li zpátky na škuner. Lee zavrtěl odmítavě hlavou a řekl, že by měli dokončit práci. Další hodinu pak vytahoval zmračenou rukou šňůry z vody. Tak vypadalo rybaření na dorisech v jeho nejslavnějších dnech.

Staly se však i horší případy. Teplý Golfský proud se u Velkých lavic setkává s Labradorským proudem a výsledkem je stěna z mlhy, do které se může dostat bez varování kterékoli plavidlo. Některé posádky člunů, pracující s vlečným lanem, v mlze zmizely a už je nikdo nikdy nespatriil. V roce 1883 ztratil člun s rybářem Howardem Blackburnem, který je dosud ve městě pokládán za hrdinu, za jakéhosi gloucesterského Paula Bunyana, kontakt s mateřskou lodí a Blackburn přežil za lednové vichřice na moři dlouhé tři dny. Jeho druh na člunu zemřel vyčerpáním a Blackburnovi, který vesloval k Newfoundlandu, přimrzly ruce k veslům. Nakonec přišel o všechny prsty. Přistál na opuštěné části pobřeží a několik dní vrávoral pustou krajinou, než byl konečně zachráněn.

Každý rok docházelo k téměř stejně hrozným událostem. O rok dříve vytáhla americká obchodní loď na palubu dva muže, kteří strávili na moři osm dnů. Loď je odvezla do Pernambuca v Brazílii a trvalo dva měsíce, než se dostali zpátky do Gloucesteru. Občas se stávalo, že posádky dorisu byly dokonce hnány bezmocné větry přes Atlantik a přežívaly jen díky syrovým rybám a rose. Když se tito lidé konečně dostali na břeh, neměli možnost uvědomit o tom své rodiny. Poslali je domů a za několik měsíců, kdy už byli pokládáni za mrtvé, se najednou objevili na Rogersově ulici.

Pro rodiny doma byl rybolov na dorisech spojen s řadou problémů. Už to nebyl jen žal ze smrti na moři, ale i agónie z nejistoty. Nezvěstné posádky člunů se mohly kdykoli objevit, a rodiny proto nikdy nevěděly, kdy začít truchlit a vyrovnávat se se ztrátou. „Viděli jsme otce, jak každé ráno a večer vylézá na kopec, odkud by mohl pozorovat oceán,“ zapsal si jeden advokát z Provincetownu po strašné bouři v roce 1841. „Tam se posadil a dlouhé hodiny pátral zrakem po vzdáleném obzoru, protože dosud stále zbývala špetka naděje.“

A modlili se. Prošli ulicí Na vyhlídce, vystoupali do strmého svahu nazývaného Převážní kopec a ocitli se před věžemi se dvěma zvony kostela Panny Marie Dobré cesty. Věže jsou jedním z nejvyšších bodů v Gloucesteru a z připlouvajících lodí jsou vidět na vzdálenost mnoha mil. Mezi věžemi je socha Panny Marie, která pohlíží s láskou a péčí na raneček v náručí. Tato Panna Maria má na starosti bezpečí místních rybářů. V náručí nadržuje jezulátko, ale gloucesterský škuner.

Když Mary Anne odešla ze Zelené krčmy, Chris a Bobby dopili a řekli Bugsymu, že jdou na chvíli ven. Vyšli z přítmi baru za deště do měkkého, šedivého gloucesterského světla, přešli ulici a zašli k Billymu. Bobby objednal dva budweisery, Chris vylovila z kapsy desetník a odešla na ulici zavolat z automatu kamarádce Thee. Bývaly kdysi sousedky v jednom z nových činžáků a Chris si myslí, že by si mohla půjčit její byt a rozloučit se tak náležitě s Bobbym. Chce s ním být chvíli sama a chce také pomoci Bugsymu, pokud to půjde. Možná o něj bude mít Thea zájem. Za pár hodin sice odplouvá k Velkým lavicím, ale nikdy nemůžete vědět.

Thea řekla, že mohou přijít kdykoli, Chris zavěšila a vrátila se do baru. Bobbyho kocovina se proměnila v obrovský hlad, a tak dopili piva, nechali na baru bůra a vyšli ven. Jeli přes město na oběd do místa zvaného Sammy J's, poručili si další dvě piva a rybí placky s fazolemi. Bobby je má rád a pravděpodobně je nebude mít, dokud se zase nevrátí na břeh. Ta poslední věc, kterou by chtěl rybář na moři jíst, jsou ryby. Rychle se najedli, vyzvedli Bugsyho a jeli k Ethel. Chris měla nedorozumění s přítelem Ethel, a proto si chce vzít všechny věci, které si u ní schovala. Ještě stále poprchává, všechno má temný a depresivní vzhled. Přenesli krabice s Chrisiným vlastnictvím dolů po schodech a naložili je do volva. Naplnili auto lampičkami, šaty a kuchyňským zařízením, vtěsnali se dovnitř a odjeli k domům na Arthurově ulici. Ukázalo se, Thea nemá o Bugsyho zájem, má už přítele. Všichni čtyři se posadili, chvíli se bavili a pili pivo. Pak mužům došla strašná věc - zapomněli na hotdogy. Murph, který má na starosti nákup potravin na loď, si je pro sebe kupovat nechce, a pokud se mají kupovat, musejí je koupit všichni společně. Jedou tedy do supermarketu na Annině mysu,

Bobby a Bugsy vběhnou do obchodu a za pár minut jsou zpátky s hotdogy za padesát dolarů. Je už pozdní odpoledne, budou zavírat. Chris je odvezla zpět po Rogersově ulici, okolo Walgreen's, Americold a Gorton's a zahrnula na šterkem vysypané parkoviště u Růžové promenády. Bobby a Bugsy vystoupili se svými hotdogy a z mola vyskočili na palubu Andrea Gail.

Když se dívala na muže, jak chodí po lodi, říkala si Chris v duchu - tuhle zimu bude Bobby v Bradentonu, příští léto bude zpátky tady, ale pokaždé na měsíc odpluje, a tak to prostě je. Bobby loví mečouny a dluží spoustu peněz. Ale alespoň mají nějaký společný plán. Bobby podepsal prohlášení, aby Bob Brown dal šek na druhou polovinu peněz vydělaných na poslední plavbě Chris a ona je použije, jsou to téměř 3000 dolarů, na splacení části jeho dluhů a na jme byt v Lanesville na severním pobřeží Annina mysu. Budou-li tam bydlet, nebudou možná chodit tak často do Hnízda. Chris má teď dvě zaměstnání, jedno v hostinci Stará farma v Rockportu, a navíc pečuje o duševně zaostalé dítě jedné přítelkyně. Nějak se protlučou. Bobby bude muset být asi často pryč, ale poradí si.

Od lodi se najednou ozve křik. Bugsy a Bobby stojí v dešti na přístavní hrázi a přetahují se o jakýsi džbánec. Zatínají pěsti a džbánec drží střídavě ten či onen. Zdá se, že se začnou prát doopravdy. Ale nestane se to. Nakonec se Bobby s nadávkami otočí a jde zpět po své práci. Koutkem oka Chris zahlédne rybáře jménem Sully, jak jde po šterku k jejímu vozu. Když k němu dojde, skloní se k okénku.

Dostal jsem místo na lodi, říká. Náhradou za nějakého chlápka, který z toho vycouval. Pohlédne směrem k Bobbymu a Bugsymu. Dá se těm poserům věřit? Třicet dnů společně a už teď takhle začínají?

V odborném jazyce je Andrea Gail rybářská loď na mečouny s přečnívající špičatou přídi a západní takeláží. Znamená to, že se příď zvedá v jistém úhlu a kormidelná je víc na zádi na zvýšené palubě, které se říká velrybí hřbet. Je 22 metrů dlouhá, trup je pokryt svařovanými ocelovými pláty. Byla postavena v roce 1978 v Panama City na Floridě. Její diesellový motor s turbodmychadlem o výkonu 365 koní jí umožňuje plout rychlostí až 12 uzlů. Na palubě je sedm záchranných pásů stejného typu, šest kompletů typu Imperial pro přežití, radiový maják s frekvencí 406 megahertzů na označení pozice lodi v případě naléhavosti (EPIRB), dále EPIRB s frekvencí 121,5 megahertzů a samonafukovací záchranný člun Givens. Vozí šedesát pět kilometrů šňůr, které vydrží zátěž 350 kilogramů, a tisíce háčků. Má komoru na pět tun návnady. Na zadní zvýšené palubě má stroj, který dokáže denně vyrobit tři tuny ledu, a kormidelná je vybavena nejmodernějšími elektronickými přístroji - radarem, navigačním přístrojem podle signálů rozhlasových vysílačů, jedním postranním pásmem (SSB), VHF a přijímačem meteorologických zpráv z družic. Na palubě je i pračka a sušička, lodní kuchyně je vybavena linkou a sporákem se čtyřmi hořáky.

Andrea Gail z gloucesterského přístavu je loď, která vydělává nejvíc peněz, a Billy Tyne a Bugsy Moran přijeli až z Floridy, aby na ní dostali místo. Jedinou další loď na lov mečounů, která se jí může vyrovnat, je Hannah Boden, na které dělá kapitánku Linda Greenlawová, absolventka Colby College. Greenlawová je nejen jedinou ženou v tomto podnikání, ale je i jedním z nejlepších kapitánů na celém východním pobřeží. Rok po roce, plavbu po plavbě vydělává víc peněz než naprostá většina jiných rybářů. Obě lodě, Andrea Gail z Hannah Boden, vlastní Bob Brown. Dokážou vylovit z oceánu tolik ryb, že Ethelin syn Ricky volá z Havaje, aby zjistil, jsou-li v přístavu nebo na moři. Když Hannah Boden vyloží v Gloucesteru svůj náklad, klesnou ceny mečounů na celém světě na polovinu.

Billyho druhá plavba na Andrea Gail začíná špatně. Chlapi celý týden tvrdě pili a teď mají skleslou náladu. Nikdo z nich to však nechce vzdát. V posledních několika dnech skončil téměř každý pokus o práci na lodi buď rvačkou, nebo tím, že všichni odešli do baru. Teď je 20. září, nejvyšší čas vyplout. Tyne dal jen s potížením dohromady plný stav posádky. Alfred Pierre, obrovitý Jamajčan z New Yorku, se skrývá s přítelkyní v jednom z horních pokojů v Hnízdě. Jednu chvíli tvrdí, že pojede, v příštím okamžiku, že ne, a tak je tomu po celé dny. Bugsy má mizernou náladu, protože nenašel žádnou ženu. Murph si stěžuje na peníze a postrádá své dítě, a navíc nový člen posádky dnes ráno odešel bez jakéhokoli vysvětlení.

Jmenoval se Adam Randall a měl nahradit Douga Kosca, který byl členem posádky na poslední plavbě. Randall přijel dnes ráno s tchánem z East Bridgewateru v Massachusetts, zaparkoval na šterkovém parkovišti za Růžovou promenádou a šel si prohlédnout loď. Je to hbitý, neobyčejně hezký třicetiletý muž s chundelatou světlou kšticí rockové hvězdy a studenými modrými očima. Pracoval jako svářeč, strojník a potápěč a celý život rybařil. Nebezpečné lodě rozpozná na první pohled - říká jim „palivové dřevo“. Ale Andrea Gail takovou loď nebyla. Vypadala na to, že by snesla boční salvu z letadlové lodi. Navíc Randall znal většinu členů posádky a jeho žena mu bez zastírání řekla, že kdyby práci nepřijal, aby se nevracel domů. Poslední tři měsíce nepracoval. Vrátil se na parkoviště, řekl tchánovi, že má divný pocit a oba odjeli do baru.

Takové pocity mívají lidé často při práci, při které by mohli přijít o život. Předtuchy v rybářském průmyslu - v jednom z nejnebezpečnějších zaměstnání na světě - mívají lidé neustále. Problém však spočívá v tom, kdy je brát vážně. V roce 1871 se vydal kuchař James Nelson na palubě škuneru Sachem k Georgesově lavici. Jedné noci ho probudil stále se vracějící sen, a tak hned běžel za kapitánem. Neplujte proboha k lavicím, prosil ho, už se mi to zase zdálo. Už dvakrát jsme po tomhle mém snu ztroskotali.

Kapitán, starý mořský vlk, se jmenoval Wenzell. Zeptal se, co se mu zdálo. Vidím bíle oblečené ženy stojící v dešti, odpověděl Nelson. Bylo téměř úplně bezvětrí a sen neudělal na Wenzella žádný dojem. Řekl Nelsonovi, aby si šel zase lehnout. Po chvíli se začala zvedat mírná bríza. Do hodiny začal foukat silný vítr a Sachem plul určeným směrem s podkasanou přední plachtou. V trupu se objevily trhliny a posádka ručně pumpovala vodu. Trhlinami jí však vnikalo do lodi víc, než stačilo vypumpovat, a Wenzell vysílal zoufalé signály k nedalekému gloucesterskému škuneru Pescador. Ten spustil čluny a podařilo se mu posádku Sachemu zachránit. V půlhodině se Sachem převrátil na bok a pak se přídi napřed potopil.

Dokonce i dnes věnují lidé pozornost instinktu a obavám. Randall zmizel a Tyne měl neobsazené místo. Poptal se v

okolí a nakonec sehnal osmadvacetiletého Davida Sullivana. Sully, jak se mu říkalo, získal ve městě určité uznání za to, že jedné studené lednové noci zachránil celou svou posádku. Jeho loď Harmony byla přivázaná k jiné lodi a najednou začala na moři nabírat vodu. Posádka začala volat o pomoc, ale křik muže na druhé lodi neprobudil. Sully skočil z paluby do moře a s nohama v ledovém severním Atlantiku přeručkoval po laně k druhé lodi. Řečeno jinak, tenkrát se vyplatilo mít Sullivana na palubě.

Tyne mu řekl, že ho vyzvedne za půl hodiny. Sully si zabalil pytel a několikrát si zatelefonoval, aby řekl svým lidem, že bude chvíli pryč. Najednou bylo po plánech na dnešní večer a bylo rozhodnuto o průběhu dalšího měsíce. Billy pro něj zajel asi ve dvě odpoledne a k Růžové promenádě se vrátili právě včas, aby viděli, jak nastupují na loď Bobby a Bugsy. Skvělý, pomyslel si Sully. Zastavil se, aby pozdravil Chris, a Billy ho pak poslal do supermarketu na Annině mysu, aby se na plavbu vybavil potravinami. Murph jel s ním. Sully měl vyboulenou kapsu. Byly v ní 4000 dolarů v hotovosti. Jedním z charakteristických rysů komerčního rybářství je to, že se všechno zdá extrémní. Rybáři nepracují v normálním smyslu slova, jsou jen měsíc na moři a pak v jednom kuse týden oslavují svůj návrat. Nevydělávají peníze jako většina jiných lidí, protože se vracejí domů buď zruinovaní, nebo s rybami v hodnotě čtvrt milionu dolarů v nádrži. A když si nakupují na měsíční plavbu potraviny, není to nic, čemu by normální lidé říkali nákup, ale spíš katastrofa biblických rozměrů.

Murph a Sully dojeli do supermarketu na Annině mysu po silnici č. 127. Procházeli mezi regály a plnými náručemi plnili nákupní vozíky potravinami. Do dvou vozíků naložili padesát bochníků chleba, nic jiného se tam už nevešlo. Vzali padesát kilo brambor, třicet kilo cibule, sto litrů mléka a steaky za osmdesát dolarů. Pokaždé, když naplnili nějaký vozík, odtlačili ho stranou a sehnali si prázdný. Skupina vozíků se začala rozrůstat - deset, patnáct, dvacet vozíků. Lidé na ně udiveně zírali a uhýbali jim z cesty. Murph a Sully brali všechno, na co měli chuť, ve velkém: zmrzlina s oplatkami, smetanové máslo z burských oříšků, šťavnaté bifteky ze svíčkové, vložky s čokoládovou polevou, špagety, lasagne, mražené pizzy. Vybírali jen prvotřídní věci. Jediné, co v nákupu scházelo, byly ryby. Nakonec si vzali třicet kartonů cigaret - což opět naplnilo jeden vozík. Pak shromáždili vozíky jako stádo dobytka z nerezavějící oceli. Obchod jen pro ně otevřel dvě pokladny a trvalo půl hodiny, než všechno spočítali. Celková suma se téměř rovnala Sullyho hotovosti. Zatímco platil, zacouval Murph s dodávkou ke vchodu a když vše naložili, odjeli zpět k přístavní hrázi u Růžové promenády. Pytel po pytlí odnášeli potraviny v hodnotě 4000 dolarů do nádrže na ryby na Andrea Gail.

Andrea Gail má v lodní kuchyni malou ledničku a v nádrži dvacet tun ledu. Led zabraňuje tomu, aby se rybí návnada a potraviny při plavbě zkazily, a na zpáteční cestě zase tomu, aby se zkazili mečouni. (V nejhorším jej lze využít k udržení mrtvého člena posádky v čerstvém stavu. Jednou zemřel na Hannah Boden starý námořník, těžký alkoholik, a Linda Greenlawová ho musela dát do ledu, protože pobřežní hlídka ho odmítla vzít do helikoptéry.) Komerční rybaření si prostě nelze bez ledu představit. Lze si je snad představit bez diesellových motorů, bez navigačních přístrojů podle signálů rozhlasových přijímačů, bez faxů o počasí nebo hydraulických navijáků, ale nikoli bez ledu. Jiný způsob, jak dostat ryby na trh čerstvé, prostě neexistuje. Za starých časů rybáři odplovali od Velkých lavic k Newfoundlandu, kde svůj úlovek před cestou domů nasolili, ale výstavba železnic ve čtyřicátých letech 19. století vše změnila. Potraviny se daly přepravovat po železnici rychleji, než se mohly zkazit. Společnosti vyrábějící led vyrostly všude prakticky přes noc, aby vyhověly velkým poptávkám. V zimě nalezly led z jezer, uložily jej do pilin a v letních měsících jej prodávaly škunerům.

Správně zabalený led vydržel dlouho a byl tak žádaný, že jej obchodníci mohli dovážet se ziskem až do Indie.

Poptávka po čerstvých rybách rybolov zcela změnila. Kapitáni se už nevraceli pohodlně, s plnými nádržemi nasolených tresek, ale nastal velký závod s časem. Několik plných škunerů, které se vrátí do přístavu najednou, může přesytit trh a zmařit úsilí všech. V devadesátých letech 19. století musel jeden škuner vhodit do moře u gloucesterského přístavu 200 tun halibutů, protože do přístavu připlulo těsně před ním šest jiných lodí. Přeložené škunery stavěné jako závodní jachty se hnaly s plnými plachtami napnutými podzimmními vichřicemi domů a jejich paluby byly sotva nad hladinou. Špatné počasí potápělo tato elegantní plavidla po tuctech, ale mnoho lidí tehdy vydělalo spoustu peněz. A ve městech jako Boston nebo New York byly trhy přeplněné čerstvými treskami z Atlantiku.

Od té doby se změnilo jen málo. Rybářské lodě se řítí ke břehu stejně šíleně jako před sto padesáti lety a menší lodě, které nemívají stroj na výrobu ledu, kupují obrovské množství ledu v Cape Pond Ice, sídlícím v nízké cihlové budově mezi Felicia Oil a Parisi Seafoods. Za starých časů se najímali dělníci, aby obrovskými pilami vyřezali z místního jezera bloky ledu. Dnes se led vyrábí ve stošedesátikilových blocích, kterým se říká „konzervy“. Bloky vypadají jako obrovská zvětšenina schránek na led v ledničkách. Vytahují se z mrazáků v podlaze, skluzem se dopravují do výtahů, které s nimi vyjedou do třetího patra, kde je táhnou obrovskými ocelovými háky po skluzavkách „nejchladnokrevnější muži v okolí“ v tričkách s nápisem „Cape Pond Ice“. Pak se bloky ledu dopravují skluzným žlabem dolů do ocelové bubnové řezačky, kde poskakují a rachotí, dokud nevzniknou z bloků ledu malé štěpiny, které se pod tlakem naženou hadicí do nádrže venku kotvící obchodní lodi.

Cape Pond je jedním ze stovek podniků tísnicích se vedle sebe na gloucesterském pobřeží. Lodě vplují do přístavu, vyloží náklad a další týden se opravují a vybavují vším potřebným k nové plavbě. Velká vlna dokáže pohrbit loď na lov mečounů na pár vteřin pod vodu. „Pořádně se setmí,“ říká ze své zkušenosti Linda Greenlawová.

Odstranění následků takové záplavy může trvat celé dny či dokonce týdny. (Jedna loď se vrátila do přístavu značně zdeformovaná.) Většina lodí se opravuje v Gloucester Marine Railways, místě se železniční vlečkou, která je v činnosti již od roku 1856. Mají tam masivní dřevěnou konstrukci s úzkorozchodnými kolejnicemi s kovovými válečky vedoucími až do vody. Lodě o váze šesti set tun jsou přivázány a vytaženy na břeh na dvojitém řetěze o délce článků 2,5 cm, který prochází složitými obrovskými ocelovými převody. Ty byly vyrobeny před sto lety a od té doby se jich nikdo ani nedotkl. Vedou odtamtud tři železniční tratě, jedna do vnitřního přístavu a dvě ven na Skalní šíji. Přístavní trať je ze

všech tří nejméně frekventovaná a končí v podzemním prostoru plném kolomazi, který vystavuje na odiv pár svých podivných oblouků v pseudomaurském stylu. Podél druhých dvou tratí jsou slavné galerie a bary s pianem Skalní šije. Turisté se se zájmem potloukají kolem starého strojního zařízení, které je tak mohutné, že by mohlo jejich chaty snadno vytrhnout ze základů.

Andrea Gail byla i v Railways, ale větší opravy se provedly v roce 1987 v St. Augustinu na Floridě. Zád' byla prodloužena téměř o jeden metr a vešly se do ní dva kontejnery paliva, každý s obsahem 7200 litrů. Paluba na zádi, které se říká velrybí hřbet, byla rozšířena o dva a půl metru a ocelová ochrana na levoboku zvýšena a rozšířena o pět a půl metru. Navíc je na velrybí palubě skladováno 28 barelů paliva, sedm barelů vody a stroj na výrobu ledu.

To vše, co se dávalo na tuto palubu navíc, vážilo asi deset tun. Tato váha byla přidána vysoko, asi 2,20 metru nad palubu, a snad dvakrát tak vysoko nad čáru ponoru. Tím se těžiště lodi poněkud posunulo vzhůru. Od té doby má Andrea Gail větší ponor a pomaleji reaguje na vlny.

Na druhé straně může nyní zůstat na moři nepřetržitě až šest týdnů. A o to především šlo. Na palubě nebyl nikdo, kdo by s tím nesouhlasil.

BOŽÍ ZEMĚ

Jít na moře je stejné jako jít do vězení, až na to, že se při tom můžete utopit.

Samuel Johnson

V pozdním odpoledni byla Andrea Gail připravena k vyplutí. Potraviny a návnady byly uskladněny, barely na naftu a vodu naplněny až po okraj, plné byly i náhradní sudy na velrybím hřbetě jak s palivem, tak s vodou, rybářské náčiní bylo v dobrém stavu stejně jako motor. Jediné, co zbývalo, bylo odplout. Bobby slezl z lodi, aniž by řekl Bugsymu jediné slovo, protože byl stále ještě nerudný kvůli rvačce. Odešel na parkoviště k Chris a jejímu volvu. Odjeli spolu přes město k Thee a v mírném teplém dešti vyběhli po schodech k hlavnímu vchodu. Thea uslyšela jejich kroky na verandě, pozvala je dál, a když uviděla němý pokyn Chris, rychle pochopila. Musím si zařídit pár věcí, za pár hodin jsem zpátky, řekla. Chovejte se tady jako doma.

Chris a Bobby vstoupili do tmavé ložnice a ulehli do postele. Venku bubnují kapky deště. Bobby a Chris sice oceán nevidí, ale mohou jej cítit, zatuchle vlhký pach soli a mořských řas, který proniká celým poloostrovem a dělá z něj součást moře. V deštivých dnech před ním není úniku. Ať jdete kamkoli, vdechujete tento pach. Dnes je právě jeden z takových dnů. Chris a Bobby leží v Theině posteli, baví se, kouří a pokoušejí se zapomenout na to, že tohle je jejich poslední společný den. Za hodinu zazvonil telefon. Bobby vyskočil, aby jej zvedl. Je to Sully a volá z Hnízda. Je pět hodin, oznamuje. Nejvyšší čas, abyste přišli.

Když přijeli do Hnízda, panovala tam ponurá a smutná atmosféra. Alfred Pierre byl stále zamčen nahoře v pokoji se svou přítelkyní a odmítal vyjít ven. Billy Tyne se právě vrátil po dvouhodinovém telefonickém rozhovoru s bývalou manželkou Jodi. Murph má na kulečnicku hromadu hraček a balí je do velké krabice. Ethel v zadní místnosti pláče. Myslí na Bobbyho finanční problémy, na monokl, který si od ní odnáší a na měsíc odloučení. Velké lavice nejsou v říjnu nic příjemného a každý z nich to ví. Z celé východní flotily tam nebude víc než půl tuctu lodí.

Alfred Pierre konečně přichází dolů a přikrade se k barovému pultu. Je to velký ostýchavý muž, kterého ve městě moc neznají, i když se zdá, že ho lidé mají rádi. Přítelkyně, která za ním přijela z Maine, to nezvládá, má zarudlé oči a drží ho, jako by mu chtěla násilím zabránit v odjezdu. Murph přelepil krabici lepenkou a požádal Chris, aby s ním zajela na druhý konec města něco vyřídit. Chce vybrat pár videokazet. Sully se baví v koutě s Bugsym a všichni blahopřejí nejstaršímu Ethelinu synovi Rustymu, který se bude příští týden ženit. Většina lidí v místnosti bude v té době již v Atlantiku, téměř dva tisíce kilometrů odsud.

Chris a Murph jsou zpátky za deset minut s krabicí plnou videokazet. Na Andrea Gail je videopřehrávač a kdosi z jiné lodi Murphymu nabídl videokazety. Alfred drží v jedné ruce láhev s pivem a ještě stále mumlá, že nepojede. Sully tvrdí totéž. Ve žlutém gumáku říká u kulečnicku Bugsymu, že má z téhle plavby špatný pocit. Jde o peníze, říká. Kdybych nepotřeboval peníze, nebylo by vůbec o čem mluvit.

Tak dobře, chlapi, říká Billy. Poslední drink. Všichni ho vypijí. Tak fajn, ještě jeden, řekne kdosi. Všichni si dávají další. Bobby pije tequilu. Stojí vedle Chris a dívá se na podlahu. Chris ho drží za ruku a ani jeden z nich toho moc neříká. Přichází k nim Sully a ptá se, jsou-li v pohodě. Chris říká, jistě, bude to dobrý, ale pak dodá: No, vlastně si nejsem jistá. Vlastně ne, myslím, že ne.

Šest mužů se za chvíli vydá na měsíční plavbu s pocitem, že je čeká nejistá cesta, z níž se už nemusejí nikdy vrátit. Ethel, která se snaží zachovat klid, prochází místností a každého muže obejmě. Jediný, koho neobjemě, je Alfred, protože ho dobře nezná. Bobby se ptá matky, mohou-li si vzít s sebou barevnou televizi nad barem. Jestli to Billymu nevadí, odpovéděla.

Billy na ni pohlédne. Ethel, řekl, můžou si ji vzít, ale jestli se na ni budou dívat místo práce, tak ji hodím do moře.

To bude v pořádku, Billy, říká Ethel.

Billyho přítelkyně zahlédne pod štítkem čepice s nápisem Budweiser Bobbyho monokl a podívá se po Chris. Je ze staré školy, kde dámy své muže nebijí.

To jsou ty holky ze severu, říká.

Nechtěla jsem, odpovéděla Chris. Byl to omyl.

Už je pozdě na to, aby někdo z plavby vycouval. Neplatí to sice doslova, každý z nich by ještě mohl otevřít dveře a odejít, ale tito lidé to neudělají. Udělají to, co se od nich očekává. Kdyby některý z členů posádky teď vypadl, měsíc by se tu potloukal a pak by šel ostatní buď přivítat, nebo by se zúčastnil vzpomínkového obřadu. Obojí by bylo svým způsobem hrozné. Polovina posádky nemá z téhle plavby dobrý pocit, ale stejně všichni pojedou. Překročili nějakou neviditelnou hranici a teď už je neodradí ani nejhorší předtuchy. Tyne, Pierre, Sullivan, Moran, Murphy a Shatford poplují na Andrea Gail k Velkým lavicím.

Tak dost, řekl Billy, jdeme.

Vyšli v řadě velkými dřevěnými dveřmi. Přestalo pršet a na západě se dokonce objevila místy jasná obloha světlemodré barvy pozdního léta. Chris a Bobby nastoupí do volva, Alfred s přítelkyní do svého auta a ostatní jdou pěšky. Projeli Rogersovou ulicí, připojili se k řadě vozidel odpolední páteční špičky a po chvíli odbočili k bráně v drátěném plotě. Na železné plošině za Růžovou promenádou jsou barely s palivem a menší lodě pokryté nepromokavou plachtovinou. Na ceduli je nápis „Carterovy suché doky“. Na jednom z barelů jsou namalováni dva dlouhoploutví kytovci. S pneumatikami chrupajícími na štěrku projela Chris kolem skupinky lidí a zastavila před Andrea Gail. Loď je uvázána k přístavní hrázi za Old Port Seafoods, hned vedle požárního člunu a přístavního čerpadla paliva. Bobby na ni pohlédne. Já tohle nechci dělat, říká. Opravdu ne.

Chris se k němu tiskne na předním sedadle volva, v němž má vzadu veškerý svůj majetek. Tak to nedělej, říká. Vykašli se na to. Nejezdi.

Musím. Peníze. Musím.

Přichází Billy Tyne a sklání se k okénku. Bude to dobrý? ptá se. Chris přikývne. Bobby má co dělat, aby potlačil slzy, a odvrátí se, aby to Billy neviděl. Tak fajn, říká Billy Chris. Uvidíme se po návratu. Přejde dok a skočí na palubu lodi. Pak přijde Sully. Zná Bobbyho skoro celý život. Bez Bobbyho by asi nejel, a teď mu dělá starosti. Má obavy, že to Bobby nevydrží, že tahle plavba bude velký omyl. Jste oba v pořádku? říká. Doopravdy?

Jo, jsme v pořádku, odpoví Chris. Potřebujeme ještě minutku.

Sully se usměje, plácne do střechy auta a odejde. Bugsy a Murph nemají nikoho, s kým by se loučili, a tak nemají čas a jsou už na lodi. Teď už na ní chybí jen oba páry z aut. Alfred se odpoutá od své přítelkyně na předním sedadle, vystoupí a přechází dok. Přítelkyně se za ním dívá a pláče. Pak zpozoruje Chris ve volvu. Položí si dolů na tvář dva prsty. „Ano, jsem taky smutná,“ a pak jen sedí a slzy jí stékají po tváři. Teď už není na co čekat, nic víc už nelze říci. Bobby už by kvůli ostatním pěti chlapům na palubě šel, ale Chris ho nechce pustit.

Už musím jít, řekne.

Jo.

Christino, vždyť víš, že tě miluju.

Přes slzy se na něho usměje. Já vím, odpoví.

Bobby ji políbil a vystoupil z auta. Ještě pořád ji drží za ruku. Pak zabouchl dvířka, usmál se na ni naposledy a odešel k lodi. Chris si pamatuje, že se celou cestu ani jednou neohlédl.

Téměř okamžitě po objevu Nového světa v něm začali Evropané rybařit. Dvanáct let po Kolumbovi přeplul Atlantik Francouz Jean Denys. Lovil u Velkých lavic poblíž Newfoundlandu a vrátil se domů s plnou nádrží tresek. V několika letech bylo u Lavic tolik portugalských lodí, že portugalský král byl nucen uvalit na ryby dovozní daň, aby chránil domácí rybáře. Říká se, že hejna tresek byla u Newfoundlandu tak hustá, že bránila lodím v plavbě.

Tolik jich určitě nebylo, ale nepochybně se kvůli nim cesta přes Atlantik vyplácela. A také se snadno převážely. Posádky je nasolovaly na palubě, cestou domů sušily a pak po statisících prodávaly. Na plavbu se vždy vydávaly dvě posádky, jedna chytala ryby a druhá je na pobřeží zpracovávala. Ryby půlili, kladli na stojany, kterým se říkalo vrstvy, a celé léto je pak v Newfoundlandu na vzduchu sušili. Výsledkem byly tvrdé plátky, se kterými se dalo zacházet stejně nevybíravě jako s kůží na boty. Ale když se namočily do vody, vrátila se jim přijatelná chuť. Brzy byl severní Atlantik plný lodí z Evropy, které se zabývaly výnosným, ale nebezpečným lovem a obchodem s rybami.

V prvních padesáti letech se evropské velmoci spokojily s rybolovem u břehů Newfoundlandu a pobřeží si nevšímaly. Byla to divoce členitá a ponurá místa, která nabízela sotva víc než díru v lodi. Pak, v roce 1598, francouzský markýz Troilus de Mesgouez vybral z francouzských vězení šedesát trestanců a odvezl je na pustý pruh písku Sobolího ostrova, jižně od Nového Skotska. Nechal je, aby se o sebe sami postarali. Muži začali lovit divoký dobytek, stavěli si chýše ze ztroskotaných lodí, čistili rybí olej a postupně se mezi sebou zabíjeli. V roce 1603 jich zůstalo naživu jen jedenáct. Tito nešťastníci byli odvezeni zpět do Francie a předáni králi Jindřichu IV. Byli oblečeni ve zvířecích kůžích a plnovousy jim sahaly téměř do pasu. Král šel je nejen omilostnit, ale i obdarovat, aby jim vynahradil prožitá utrpení. Někdy v této době Evropané poprvé spatřili Annin mys. V roce 1605 našel velký francouzský objevitel Samuel de Champlain jižní cestu ze zálivu Casco v Maine, když obeplul skalnaté výčnělky Thatcherova, Mléčného a Slaného ostrova a zakotvil u písčité pláže. Domorodci mu načrtli mapu jižního pobřeží a Champlain, dříve než se následujícího roku vrátil k Annině mysu, prozkoumal zbytek Nové Anglie. Tentokrát se s námahou prodíral v osklivém podzimním počasí podél pobřeží a našel útulek v přírodním přístavu, který na první cestě minul. Uvítala ho skupina Indiánů z kmene Wampanoagů, z nichž někteří měli na sobě portugalské šaty, které vyměnili za jiné zboží již někdy před sto lety. Než překvapivě zaútočili z lesů Skalní šíje, projevovali velkou pohostinnost. Francouzi je snadno odrazili a posledního zářijového dne roku 1606 vyrazil Champlain, provázen máváním Indiánů stojících na břehu s podzimně zbarvenými javory, na další plavbu. Kvůli malým krytým zátokám a silné vrstvě koryšů na dně nazval místo „Beauport“ - Dobrý přístav. Po sedmácti letech zakotvila v Beauportu skupina Angličanů a objevila velké množství tresek. Psal se rok 1623. Loď financovala Dorchesterská společnost, skupina londýnských investorů, kteří si přáli čerpat z bohatství Nového světa. Jejich představou bylo zřídit na Annině mysu osadu a využívat ji k podpoře flotily lodí, které by v okolí

celé jaro a léto lovily ryby a na podzim se vrátily do Evropy. Posádka na pobřeží byla pověřena stavbou osady a sušením postupně přivážných úlovků. Bohužel od začátku nepřálo dorchesterským mužům štěstí. První léto sice nalovili velké množství tresek, ale ceny na trhu klesly tak, že jejich prodej nepokryl ani náklady. V následujícím roce se ceny vrátily na obvyklou úroveň, ale zase nebyly skoro žádné ryby. Třetí rok poškodily lodě prudké vichřice a zahynaly je zpět do Anglie. Společnost byla zrušena a její lidé odvoláni domů.

Několik usedlíků se však odmítlo vrátit. Spojili síly s bandou psanců z tyranské osady v Plymouthu a vytvořili v Gloucesteru jádro nové osady. Nová Anglie byla v těch časech nemilosrdná země, v níž dokázali přežít jen ti nejzoufalejší a nejdodlanější. V Gloucesteru převládali spíše ti první. Nejznámějším občanem byl reverend John Lyford, jehož vystupování bylo poněkud nekřesťanské. Kritizoval církev a měl poměr se služebnou domorodou dívkou. Není divu, že ho jeden místní historik často nepublikovatelnými jmény. Další byl „ztroskotaný dobrodruh“, který se jmenoval Fells. Uprchl z Plymouthu, aby se vyhnul veřejnému bičování. Jeho zločin spočíval v tom, že měl „nepovolené vztahy“ s jednou mladou ženou.

Gloucester byl pro takové svobodomyšlné chlápky, jako byli Lyford a Fells, dokonalým místem. Bylo to chudé, odlehle město a puritánští otcové o ně nejevili žádný zvláštní zájem. Po krátkém období, kdy bylo opuštěné, bylo v roce 1631 znovu osídleno a jeho obyvatelé se okamžitě vrhli na rybolov. Neměli ostatně na vybranou, protože Annin mys je jen jedna velká skála. Ale na druhé straně to byla i jistá výhoda. Farmáře je snadné kontrolovat, protože jsou svázaní s půdou, s rybáři to tak snadné není. Dvacetiletí chlapci trávící tři měsíce na lovu u Lavie měli sotva nějaký důvod, aby ve městě udržovali buržoazní morálku. Gloucester si postupně vybudoval reputaci tolerantního, ne zcela zhyřalého města, které přitahovalo lidi ze všech koutů Massachusettského zálivu. Město začalo prosperovat.

I v jiných komunitách byl zdravý sklon k bezbožnosti, ale ten byl obvykle vykázan na okraj města. (Například Wellfleet vyhradil svým mladíkům jeden ostrov nedaleko přístavu. Postupně tam byly postaveny nevěstinec, krčma a vyhlídková věž na pozorování velryb - v podstatě všechno, co mladý rybář potřeboval.) Gloucester takovou nárazníkovou zónu neměl; všechno se odehrávalo přímo na březích. Mladé ženy se jistým ulicím vyhýbaly, měšťtí policisté pátrali po potulných rybářích a majitelé sadů umísťovali na nástražné dráty střelné zbraně, aby chránili své jabloně. Někteří gloucesterští rybáři dokonce nedodržovali Den Páně: „Kapitáni z Tresčího mysu se neustále dostávali do konfliktů,“ zapsal historik Tresčího mysu Josef Berger, „když četli svým posádkám z Písma, zatímco z některých v dohledu zakotvených bezbožných lodí vynášeli na břeh úlovky makrel nebo tresek.“

Gloucesterští muži měli těžký život a brzy umírali. Ve vrcholných dnech rybolovu ztrácel Gloucester každoročně na moři několik set mužů, 4 % městského obyvatelstva. Odhaduje se, že od roku 1650 zemřelo na moři deset tisíc obyvatel města, daleko víc, než jich zemřelo v kterékoli válce vedené Spojenými státy. Někdy zasáhla Velké lavice bouře, ke dnu šlo půl tuctu lodí a stovka mužů přišla v jediné noci o život. Někdy se stalo, že obyvatelé Newfoundlandu našli pláž posetou mrtvými lidskými těly.

Velké lavice jsou tak nebezpečné proto, že se nacházejí v jednom z nejhorších bouřkových pásem na světě. Nad Velkými jezery nebo nad mysem Hatteras se vytvářejí pásma nízkého tlaku, přesouvají se nad moře a kříží se přímo nad rybářskými lovišti. Za starých dob se s tím nedalo dělat nic jiného, než spustit další kotevní řetěz a pokusit se z toho vyplout. Ale i když jsou Velké lavice nebezpečné, Georgesova lavice, která je pouhých 300 kilometrů na východ od Tresčího mysu, je ještě horší. Na Georgesově lavici je cosi tak zlověstného, že se k tomuto místu kapitáni rybářských lodí odmítali po tři sta let i jen přiblížit. Proudí tam vytvářejí neznámé víry a odliv tam probíhá tak rychle, že se mořské dno odkrývá rackům, kteří na něm hledají potravu. Muži hovořili o zvláštních snech a vizích, které tam měli, a o nepřijemných pocitech, že se tam shromažďují nečisté síly.

Naneštěstí byla Georgesova lavice rovněž domovem jedné z největších koncentrací mořského života na světě a bylo jen otázkou času, kdy se tam někdo pokusí lovit. V roce 1827 se dostal k Georgesově lavici gloucesterský kapitán John Fletcher Wonson, spustil rybářskou šňůru a okamžitě vytáhl halibuta. Snadnost, s níž rybu ulovil, mu utkvěla v paměti a po třech letech se tam znovu vrátil, již s úmyslem lovit ryby. K ničemu obzvlášť špatnému tehdy nedošlo a brzy se začalo k Georgesově lavici vydávat stále více lodí. Plavba z Gloucesteru trvala jen jeden den a pověry o tomto místě se začaly vytrácet. A právě tehdy se Georgesova lavice projevila jako nebezpečná.

Protože loviště není velké a je blízko u pobřeží, mohlo za jasného dne kotvit na dohled několik tuctů škunerů. Když bouře přišla postupně, měly by lodě čas zvednout kotvy a rozptýlit se v hlubších vodách. Náhlá bouře však vrhala lodě proti sobě, až z nich nakonec zbyla jen hromada propletených ráhen, lanová a plachet. Na přídě byli vysíláni muži, aby přeřízli kotevní lana, když se na ně řítila jiná loď. Splnění tohoto úkolu se obvykle rovnalo rozsudku smrti. Šance na vyplutí z mělkých vod s plachtami beze škod byla nepatrná.

K jedné z nejhorších katastrof došlo v roce 1862, kdy zimní vichřice přepadla sedmdesát škunerů, které se stahovaly kolem obrovského, hustého hejna tresek. Bez varování se obloha zatměla a začalo sněžit. Jeden z rybářů popsal, co následovalo:

Moji druzi nejevili žádné známky strachu. Všichni byli na palubě a kapitán projevoval velkou rozhodnost. Okolo deváté hodiny vykřikl: „Přímou na nás se žene nějaká loď! Připravte si sekery, ale nic nedělejte, dokud vám neřeknu!“ Všechny zraky byly upřeny na vichrem unášenou loď. Řítila se přímo na nás. Ještě okamžik a musí být vydán povel k odseknutí lana. S rychlostí letícího racka se mihla kolem nás, tak blízko, že bych býval mohl skočit na její palubu. Když se loď řítila po své dráze, spatřili jsme na okamžik vyděšené, beznaději propadlé tváře posádky. Narazila do záďe jedné lodě z flotily a téměř okamžitě se nad oběma zavřela voda.

Jen málo současných rybářských lodí, které se vydávají na lov mečounů, ještě loví u Georgesovy lavice. Většina jezdí dál, k Velkým lavicím. Jsou dále pryč, ale vrací se s větším úlovkem, což je stará vyzkoušená obchodní praktika.

Současné lodi na lov mečounů trvá cesta k Velkým lavicím asi týden. Pluje se po směru hodinových ručiček na východoseverovýchod, aby se lodě dostaly dva tisíce kilometrů od Gloucesteru a šest set kilometrů od Newfoundlandu. Odtamtud je snadnější dostat se na Azory než zpátky do hostince Havraní hnízdo. Jako Georgesova lavice jsou i Velké lavice dostatečně mělké, aby sluneční světlo proniklo až na dno. Studené vody z Labradorského proudu proudí přes mělčiny a vytvářejí dokonalé podmínky pro plankton. Malé ryby připlouvají, aby se nakrmily planktonem, a velké, aby se nakrmily malými rybami. Tak se zde pro čtyřicet metrů dlouhou loď na lov mečounů vytváří celý potravní řetězec.

Cesty tam a zpět jsou v podstatě tou částí měsíčního období, kdy rybáři spí. V přístavech se snaží dostat do pěti či šesti volných dnů tolik života, kolik se jim podaří stihnout, na lovištích jsou naopak zcela zaneprázdněni prací. Dva nebo tři týdny pracují v jednom zátahu dvacet hodin denně a pak zalehnou, aby nabrali sílu. Při plavbách se však zdaleka jen nespí nebo nejí. Rybářské náčiní i palubní vybavení dostává zabrat a musí se neustále opravovat. Posádka nechce přijít o den rybolovu jen proto, že má zamotané náčiní. Proto si je dává do pořádku už na cestě do loviště. Naostřují se háčky, navazují na šňůry, navazují se olůvka, připravují navijáky se šňůrou, kontrolují radiové bójky. Když přeplují linii haagské úmluvy, kde vstupují do kanadských teritoriálních vod, musejí v souladu s mezinárodními zákony uklidit náčiní a jsou krátce bez práce. Spí, baví se, dívají se na televizi a čtou. Jsou mezi nimi chlapci, kteří nedostudovali střední školu, a ti za tu dobu přečtou půl tuctu knížek.

Okolo osmé nebo deváté hodiny večer se všichni shromáždí v lodní kuchyni a zhltnou všechno, co jim kuchař připraví. (Kuchařem na Andrea Gail je Murph, dostává za to příplatek navíc. Zatímco ostatní jedí, stojí a pozoruje, jak jim chutná.) Při večeři se posádka baví stejně jako muži kdekoli jinde. Mluví o ženách, o nedostatku žen, o dětech, sportu, koňských dostizích, penězích, o jejich nedostatku a také o práci. O práci se hovoří hodně, asi tolik, jako se baví muži ve vězení o čase. Práce je tím, co jim brání v návratu domů a vrátit se domů je to, co si všichni přejí. Čím více uloví ryb, tím dříve poplují domů. To je jednoduchá rovnice, která je všechny proměňuje v amatérské mořské biology. Po večeři si někdo vezme službu na mytí nádobí a Billy se odebere zpátky, nahoru do kormidelny, aby se mohl najíst i Murph. Nikdo nemyslí rád nádobí, proto se občas někdo z této služby vykoupí krabičkou cigaret. Čím je plavba delší, tím levnější je práce, takže nakonec rybář, který si vydělává 50 000 dolarů ročně, myje nádobí za jediného sluka. Na konci takové plavby mohou být k večeři jen topinky a salátová zálivka.

Každý člen posádky má dvakrát denně strážní službu. Směny jsou dvouhodinové a sleduje se při nich jen radar a občas se nacvaká pár údajů do automatického pilota. Když je vypnutý, musí noční hlídky občas pohnout kormidlem, aby se loď příliš neodchýlila od stanovené plavební dráhy. Andrea Gail má sice v kormidelně čalouněné křeslo, ale tak daleko od kormidla, že nikdo na hlídce neusne. Radar a loran jsou přišroubovány ke stropu vedle VHF a jednoho postranního pásma, a videomapač a automatický pilot jsou na kontrolním panelu vlevo. Je zde devět okének a bodové osvětlení s rukojetí, které vyčnívá ze stropu. Kormidelní kolo má rozměr kola z bicyklu a je umístěno uprostřed kormidelny asi ve výši pasu.

Není žádný důvod na kormidlo sahat, pokud je v provozu automatický pilot, a podobně existuje jen málo důvodů, proč by se měl vypínat. Kormidelník má občas zkontrolovat strojovnu a jinak jen pozoruje moře. Je zajímavé, že pohled na moře nenudí. Hřebeny vln se sbíhají a všelijak kříží v tvarech, které tu nikdy předtím nebyly a které se nikdy nebudou opakovat. Někdy trvá celé hodiny, než člověk dokáže odtrhnout oči od této hry.

Billy Tyne byl na Velkých lavicích mnohokrát. Rybařil také u pobřeží Karolín, Floridy a hluboko v Karibském moři.

Vyrostl na Gloucesterské třídě poblíž místa, kde silnice č. 128 vede přes řeku Annisquam. Oženil se s ani ne dvacetiletou dívkou, která bydlela o pár bloků dál. Billy byl v centru Gloucesteru výjimkou v tom, že nerybařil a že byl z poměrně zámožné rodiny. Chvilí dovážel zboží z Mexika, vedl firmu, která vyráběla rodinné hrobky, prodával vodní postele, jeho bratra zabila v jedenadvaceti letech ve Vietnamu mina a Billy si z toho vzal poučení, že život není něco, co by se mělo promrhat po barech. Zapsal se do školy, rozhodl se pro psychologii a začal pracovat v poradně pro mladistvé narkomany. Stále něco hledal, vyzkoušel různé životní styly, ale nic pro něj nebylo tím pravým. Zanechal školy a začal znovu pracovat, ale v té době už měl manželku a dvě dcery, které musel živit. Jeho manželka, Jodi, na něho naléhala, aby zkusil rybolov, protože měla sestřenicí a její manžel tím dokázal vydělat spoustu peněz. Nemůžeš předem vědět, třeba se ti to začne líbit.

„Potom už bylo po všem," říká Jodi. „Jakmile začnou muži něco dělat, neznají už nic jiného, zamilují si to, jsou tím posedlí, a to je konec. Lidé jsou posedlí církví nebo Bohem, a rybolov je taky taková věc. Je v něm něco, co jim nikdy nemůže vzít, a pokud to nemůžou dělat, jsou nešťastní."

Velkou předností Billyho bylo, že byl ve všem dobrý. Měl záhadnou schopnost objevovat ryby a místa, kde právě jsou. „Je to zvláštní — jako by měl v sobě radar," říká Jodi. „Je jedním z mála chlapů, kteří ryby pokaždé najdou. Každý s ním chce lovit ryby, protože vždy vydělá peníze." Tyne podnikl první plavbu na Andrea Gail, pak přešel na Linnea C, kterou vlastnil muž jménem Warren Cannon. Oba muži se stali dobrými přáteli a Cannon ho osm let učil všemu, co znal. Po této dlouhé učební době se Tyne rozhodl, že se postaví na vlastní nohy, a začal si na plavby brát Haddit — „tu podělanou láhev Cloroxu", jak jí říkal Charlie Reed. (Byla to loď z laminátu.) V té době už byl Tyne rybolovem plně zaujat; dlouhé pobyty na moři mu rozbily manželství, ale této práci se nechtěl vzdát. Přestěhoval se na Floridu, aby byl blíž bývalé manželce a dcerám, ale rybařil víc než předtím.

Každé léto trávily obě Tyneovy dcery, Erica a Billie Jo, v Gloucesteru u prarodičů. Tyne se v té době nevydával na žádné plavby, aby mohl být s nimi. Byl ve styku i s Charliem Reedem, a když Reed přestal dělat na Andrea Gail kapitána, dostalo se na Billyho Tynea. Brown mu nabídl kapitánské místo a jednu třetinu podílu posádky. Byla to dobrá nabídka, protože muž jako Tyne si takto mohl ročně vydělat sto tisíc dolarů. Billy ji přijal. Mezitím dostal Reed místo na třicet metrů dlouhé vlečné lodi Corey Pride. Vydělával sice méně, ale zato byl častěji doma. „Už mě ten cikánský život nebavil," říká Reed. „Pořád na cestách, domů se dostávat po třech měsících. Já bych to vydržel, ale pro

ženu to bylo peklo. Myslel jsem si, že bych měl vydělávat tolik, abych mohl děti vydržovat na škole. Nevydělával jsem tolik, ale myslel jsem si, že bych měl."

Andrea Gail pluje k lovišti, v zádech má pásmo vysokého tlaku přicházející z Kanady. Vanou severozápadní větry a obloha je sytě modrá. Tohle jsou převládající větry v této oblasti. Proto lidé, když hovoří o severovýchodním Maine, říkají „dolů na východ“. Škunery plující po větru východním směrem dokázaly doplout do St. John's nebo Halifaxu za čtyřadvacet hodin. U diesellového motoru s výkonem 365 koní to nebylo tak zvláštní, ale cesta na východ je stále ještě kratší než naopak. Šestadvacátého nebo sedmadvacátého září se Billy Tyne pohybuje někde v souřadnicích 42 stupňů severní šířky a 49 stupňů západní délky, asi 500 kilometrů od jižního výběžku Newfoundlandu, v té části Velkých lavic, která je známa jako „Ocasní ploutev“. V kanadských teritoriálních vodách, které se táhnou do vzdálenosti 200 mil od pobřeží, takže cizí lodě nesmějí ve větší části Lavic lovit, jsou přístupné jen dva malé sektory na severu a jihovýchodě - na Čumáku a Ocasní ploutvi. Lodě na lov mečounů operují v oblouku, který začíná asi na 50. stupni západní délky a táhne se ke 44. stupni severní šířky. Uvnitř tohoto oblouku jsou rozsáhlé a na lov bohaté podmořské planiny Velkých lavic, kam smí jen kanadské lodě a cizí lodě, které získaly povolení. Z vnější strany tohoto oblouku plují tisícovky mečounů, které je možné oklamat makrelou zavěšenou na velkém ocelovém háku.

Mečouni nejsou žádní mírní tvorové. Proplouvají hejny ryb a ve snaze vykuchat jich co možná nejvíce divoce sekají svými meči a teprve potom začnou hodovat. Mečouni už zaútočili i na lodě, svrhli rybáře do moře, pořezali je nebo se rybáři utopili. Odborný název mečouna je *Xiphias gladius*. První slovo znamená v řečtině „meč“, druhé v latině má též význam „Na vědce, který jim dal tento název,“ říká jedna příručka, „udělal zřejmě dojem fakt, že mají meč.“

Meč, který je kostním výrůstkem horní čelisti, je po stranách nebezpečně ostrý a může dorůst do délky 120 až 150 centimetrů. Protože jim vládne aerodynamická a velmi temperamentní ryba o váze až 250 kilogramů, jedná se o vskutku nebezpečnou zbraň. Jsou známy případy, že mečouni prorazili svými meči trup lodi. Obvykle se to nestává, dokud není ryba na háku nebo zasažena harpunou, ale v 19. století napadl mečoun klipr, aniž by k tomu měl nějaký zjevný důvod. Loď byla natolik poškozena, že vlastník požadoval po pojišťovně náhradu a celá záležitost skončila u soudu.

Mečouni z Velkých lavic se třou v Karibském moři a pak táhnou v letních měsících na sever do chladných, na bílkoviny bohatých vod u pobřeží Newfoundlandu. Za denního světla sestupují ryby do hloubky 1000 metrů, kde pronásledují olihně, štikozubce, tresky, mečitky, ryby z čeledi sledřovitých *Pomatomus saltatrix* a *Brevoortia tyrannus*, makrely a jiné ryby z čeledi makrel, a v noci jdou za svou kořistí zpět k hladině. O jejich potěru se šupinami a zuby, ale bez mečů, kdosi napsal, že má „zadumaný vzhled“. I když se takto mladými mečouny živí mnoho druhů ryb, na dospělé mečouny útočí jen žraloci mako, vorvani obrovští a kosatky. Plně vzrostlí mečouni patří k nejobtížněji ulovitelným rybám a je o nich známo, že dokážou nepřetržitě bojovat tři nebo čtyři hodiny. Při zápase o život dovedou potopit i malé lodě. Sportovní rybáři na ně musejí mít živou návnadu na těžkých ocelových háčcích, uvázaných k ocelovému lanku nebo řetízku, který unese 250 kilogramů. Na palubě pak potřebují „omračující palici“, kterou musejí rybu umrtvit. Profesionální rybáři, kteří o žádné vzrušení z lovu nestojí, používají zcela rozdílné metody. Na šedesát kilometrů dlouhou šňůru s tisícovkou háčků dají návnady a pak zalezou do postele, aby se trochu prospali.

Bob Brown neví, kdy Billy odvysílal svou první zprávu, protože Billy s ním nerad mluví vysílačkou. Je o něm známo, že zanechává zprávy u Lindy Greenlawové, aby nemusel hovořit s Bobem Brownem. Právě tak se o něm ví, že záměrně vytrhává na užívaném postranním pásmu atmosférické poruchy. Lze však předpokládat, že Tyne odeslal první zprávu z plavby 27. září. Z lodě ční dvě vahadla a z nich jsou na řetězech spuštěné do vody dvě ocelové desky známé jako „ptáci“, které mají zajišťovat stabilitu lodi. Na oceán už dosedla podzimní temnota a vítr se změnil na jihovýchodní. Měnící se počasí vytvořilo na hladině jakousi mřížku.

Kladení návnady na háčky se podobá práci na tovární lince, ale je ještě nebezpečnější. Šňůra je navinuta na velké Lindegrenově cívce na levoboku pod horní palubou. Na palubě se úhlopříčně kříží, prochází nad hlavami umístěnou kladkou a přes ni padá na zádi kolmo do vody. Přes zábradlí ji vede kovový kruh. Právě u něho stojí muži, kteří upevňují na háky návnadu. U zábradlí na zádi je stůl, obvykle dřevěný, na němž jsou připraveny olihně a makrely. Stůl má po každé straně vodící vlasce. To jsou malé bubny, na nichž jsou namotány stovky sedm sáhů dlouhých šňůr, zvaných „soupravy“. Každá souprava má na jedné straně hák č. 10 a na druhé straně karabinku z nerezavějící oceli. Muž navlékající návnady sáhne za sebe a převezme soupravu od muže za sebou, který je po jedné odmotává. Muž u návnad napíchne na hák návnadu, připne vlasce k hlavní šňůře a odhodí vše stranou. Háček je dostatečně velký, aby mu propíchl celou ruku, a zapíchne-li se mu do těla nebo do oděvu, stáhne ho také stranou. Z tohoto důvodu kontrolují soupravu jen ti dva rybáři. Dokud ji mají v ruce, nikdo jiný se jí nedotýká. Na stole leží ještě nůž. Dá se předpokládat, že muž napichující návnady bude dostatečně rychlý, aby v případě potřeby uchopil nůž a vlasce přerázl dříve, než bude sám smeten přes palubu.

Protože mečouni se krmí v noci, je u každého háčku ještě malá baterka, která návnadu osvětluje. Jsou to plastické trubičky velikosti cigarety, v nichž jsou fosforeskující chemikálie, které se samy aktivují, když se trubička rozlomí napůl. Kus stojí dolar a loď na mečouny jich může za jednu plavbu spotřebovat třeba pět tisíc. Háky s trubičkami se rozmístí uří asi po deseti metrech, ale přesné rozestupy se řídí rychlostí lodi. Chce-li je mít kapitán blíž u sebe, zpomalí; při větších rozestupech pluje rychleji. Obvyklá rychlost na Velkých lavicích je šest nebo sedm uzlů. V této rychlosti trvá spuštění pětáctýřiceti kilometrů šňůry zhruba čtyři hodiny.

Ke každému třetímu háčku se k návnadě věší splávek, který se drží na hladině a zabráňuje šňůře, aby se potopila na dno. Typickou úpravou je umístit šňůru do pěti sáhů a na ni volně zavěsit dalších sedm sáhů pod hladinu hák - to znamená do hloubky asi 22 metrů. V závislosti na proudech a zlomech teploty je to hloubka, ve které mečouni rádi shánějí potravu. Po každých sedmi kilometrech se na šňůru místo splávek dává bójka. Z bójk vyčnívá hliníková tyčka s destičkou na špičce, kterou lze lokalizovat radarem. Poskakuje po hladině oceánu a na obrazovce radaru je jasné

viditelná. Po každých čtrnácti kilometrech se ke šňůře připevňuje ještě vysílačka. Má velkou prutovou anténu a vysílá na loď nízkofrekvenční signál. To umožňuje kapitánovi nalézt šňůru, když se někde uprostřed přetrhne.

Plně vybavená šňůra představuje slušnou finanční částku a je známo, že kapitáni riskují i životy členů svých posádek, jen aby o ni nepřišli. Šedesát kilometrů šňůry z jediného vlákna přijde na 1800 dolarů. Každá z bójek stojí rovněž 1800 dolarů a na šňůře jich je šest. Splávky jsou po šesti dolarech a jsou na každém třetím z tisícovky háků. Háky jsou po dolaru kus, svítilny trubičky rovněž po dolaru, po dolaru je i oliheň a vodící vlasce po dvou. Každý večer spustí loď při lovu mečounů do severního Atlantiku náčiní za 20 000 dolarů. Jeden z největších sporů na lodi na mečouny se týká toho, zda spouštět šňůru či nikoli. Posádky ji už mnohokrát vytahovaly za vichřice, protože předtím jejich kapitáni špatně odhadli počasí.

Spouštění šňůry s návnadou končí obvykle pozdě večer. Potom posádka Andrea Gail pověsí gumáky v místnosti na náradí a odebere se do kuchyně. Rychle povečeří a Billy pak kolegiálně vyleze do kormidelny, aby vystřídal Murpha. Zkontroluje údaje na loranu, podle nich zaměří polohu lodi na mapě a údaje z videového vynášecího přístroje, které ho seznámí s polohou šňůry. Radar je neustále spuštěný a má dosah asi 25 kilometrů. Bójky na šňůře se na obrazovce jeví jako čtverečky. VHF je naladěno na 16. kanál a postranní pásmo na 2182 megahertzů. V obou případech se jedná o pásma pro nouzové situace. Potřebují-li se dostat dvě lodě do radiového spojení, zkontaktují se a přepojí se na jiné funkční pásmo.

V jedenáct večer vysílá Národní oceánský a atmosférický úřad (NOAA) předpověď počasí a kapitáni poté obvykle mezi sebou diskutují o některých problémech kolem meteorologické předpovědi. V té době jsou již všichni členové posádky uvnitř - mají za sebou dvacet hodin práce a touží po spánku stejně jako po cigaretě. Pryčny na spaní jsou přišroubovány ke stěnám zužující se přídě a muži na nich usínají za hluku diesellového motoru a nárazů vln do trupu. Pod vodou vrní lodní šroub a roj tisíců vzduchových bublin se šíří do oceánu. Jeho zvuk se rozléhá podél přílivového pobřežního pásma Newfoundlandu, láme se o rozdíly teplot Golfského proudu a zaniká v černých hlubinách za kontinentálním šelfem. Nízkofrekvenční vibrace se neustále šíří pod hladinou a chvění vycházející ze strojovny Andrea Gail se tak dostává ke každé formě života v Lavicích.

Za svítání se z rozsáhlé temnoty vynořuje šedivá prázdnota.

„Země byla bez tvarů a nad hlubinami byla temnota.“

Ten, kdo to napsal, znal moře. Znal každodenní ranní matné vynořování se světa, který absolutně nic neobsahoval, ani jedinou věc.

Dlouhé zahoukání sirény.

Muži slézají z pryčů a klopýtají ven, aby do sebe nalili ve světle zářivek v lodní kuchyni kávu, rozespale mžourají přes přivřená víčka a mají špatnou náladu. Když vyjdou na palubu, už se na ní dají rozpoznat jednotlivé předměty. Je sychravá zima a pod gumáky mají nátláky, flanelové košile a teplé svetry. Svítá ještě další hodinu, ale muži začínají pracovat hned, jak se jen trochu rozední. Na 43. stupni severní šířky, týden po podzimní rovnodennosti, to znamená v 5:30 ráno.

Loď je u začátku hlavní šňůry, asi sto šedesát kilometrů od kanadského teritoriálního pásma. Obvykle se loď vydá do Golfského proudu a vytahuje šňůru v něm, takže předchozího odpoledne nahazují šňůru a nechávají se proudem unášet rychlostí čtyř uzlů na západ. Pak se obrátí a namíří znovu na východ, zpět k začátku hlavní šňůry. Tak je celá šňůra ve vodě stejnou dobu a na východ směřující proudy nezanesou loď příliš daleko. Billy našel začátek šňůry pomocí radiových signálů z bójek a nyní sedí čelem ke Státům, připraven ji začít vytahovat.

Vytahování je méně nebezpečné než spouštění, protože háky neopouštějí palubu, ale dostávají se na ni. Šňůra je vytahována z vody značnou rychlostí. Háky se při tom mohou rozhoupat nárazy o zábradlí a poranit muže mnoha hroznými způsoby. Jednoho rybáře zasáhl hák do tváře, propíchl mu ji a vyšel ven očním důlkem. A aby to bylo ještě horší, paluba lodi bývá jen zřídka stabilní plochou a málokdy suchá. Udržet se na nohou, když odtokem odtéká z paluby téměř půl metru vody, vyžaduje za bouře s mrznoucím deštěm zdatnost hutníka.

Při vytahování šňůry je to jako v loterii. Každý vyčerpaný pomocník na palubě chce vidět, jaký úlovek je na šňůře.

Šňůra se odhákně ze zaváděcího kruhu na zádi a vytahuje se postupně na palubu výřezem v zábradlí na pravoboku přes kladku nad hlavami rybářů. Kapitán řídí loď pomocným kormidelním kolem na palubě a občas zaběhne nahoru do kormidelny, aby na radaru zjistil, nevyskytují-li se v jejich blízkosti jiné lodě. Muž u šňůry se nazývá vytahovač a jeho úkolem je odepínat vlasce a podávat je za sebe muži u cívky, který snímá z háků návnadu a namotává vlasce s háky na cívku. Dělat vytahovače je náročná práce a jeden z nich prozradil, že na konci dne nemohl zvednout prsty z hydraulické páky, protože je měl úplně strnulé. Tito muži dostávají zvláštní příplatky a vybírají se takoví, kteří dokážou odepínat vlasce s háky v několikavteřinových intervalech celé čtyři hodiny bez přestávky.

O tom, kolik zaháknutý mečoun přidá šňůře na váze, existuje mnoho odhadů. Jakmile rybář pocítí, že je na háku ryba, uvolní hydraulickou páku, aby se hák z ryby nevytrhl. Když je ryba v dosahu, zabodnou jí dva muži do obou boků řeznické háky a vytáhnou ji na palubu. Pokud je ryba ještě živá, zasáhne ji jeden z mužů harpunou se silným lanem, aby byla jistota, že neunikne, a pak oba vytáhnou rybu na palubu. Ryba s vypoulenýma očima leží na palubě a jen otvírá a zavírá tlamu. Když je dobrý výlov, vytáhnou tři nebo čtyři polomrtvé mečouny, kteří se pak zmítají v břečce na palubě a vrážejí do pracujících mužů. Zranění mečounovou špicí znamená vážnou a téměř okamžitou infekci. Jakmile jsou ryby na palubě, uříznou se jim hlavy a ocasy, vyvrhnou se a vloží do ledu v nádrži.

Žraloci mako se živí ve značné míře stejnou kořistí, takže rybáři lovíci na dlouhé šňůry chytí občas i nějakého žraloka tohoto druhu. Tito žraloci jsou hodně nebezpeční. Jeden z nich kousl jednou Murpha tak ošklivě, že pro něho musela přiletět helikoptera a vzít ho zpátky na břeh. (Kousnout dokáže dokonce i uříznutá žraloci hlava.) Je pravda, že před těmito žraloky není nikdo v bezpečí, dokud nejsou uloženi v nádrži v ledu. Z tohoto důvodu kapitáni nedovolují

vytáhnout živého žraloka mako na palubu. Pokud nějakého chytí, připíchnou ho řeznickým hákem k trupu a jiný člen posádky mu roztrhává hlavu výstřelem z brokovnice. Teprve pak ho vytáhnou na palubu a vykuchají. „Vyplováme za rybami příliš daleko, než abychom něco ponechávali náhodě," říká jeden bývalý člen posádky Hannah Boden. „Nejste v doletu helikoptér a pomoc je dva dny plavby na západ. Pokud jste ještě naživu, když vás tam dostanou, ocitnete se v nějaké nemocnici v Newfoundlandu. Tam teprve začnou vaše problémy."

V dobrém dni může být na šňůře až deset nebo dvacet mečounů, jedna tuna masa. Nejlepší výkon, o kterém kdy Bob Brown slyšel, bylo pět tun denně sedm dní za sebou, to je 35 000 kilogramů rybiho masa. Stalo se to na Hannah Boden v polovině osmdesátých let. Ten nejníže postavený člen posádky si tehdy vydělal deset tisíc dolarů. Právě z tohoto důvodu jezdí lidé lovit ryby. Proto jsou ochotni strávit deset měsíců v roce na dvaadvacet metrů dlouhé železné palubě.

Na každé plavbě se vždycky vyskytne nejméně deset nepředvídaných problémů. Ryby nejsou ve vodě rozptýleny rovnoměrně, ale shlukují se jen v jistých oblastech. A vy musíte vědět, které to jsou. Obvykle se plavíte v proudu západním směrem. S antiklinálním teploměrem můžete změřit teplotní rozdíly v různých hloubkách a s Dopplerovým navigátorem rychlost a směr proudů pod povrchem ve třech rozdílných úrovních. Chcete se dostat do „rychlejší vody", protože rybářské náčiní pokryje větší oblast. Můžete ukotvit jeden konec šňůry ve studené vodě, která se pohybuje pomaleji, protože pak víte, kde ji nalézt. Chcete zavěsit návnadu mezi vrstvy teplé a studené vody, protože v ní má sklon ke shromažďování celý potravní řetězec. Olihně se živí planktonem ve studené vodě a mečouni vyřáží z vody teplého Golského proudu a krmí se olihněmi. Víry teplé vody, které odvádějí Golský proud do severního Atlantiku, jsou obzvláště dobrá místa k rybolovu. Kapitáni je vyhledávají podle map denních teplot povrchové vody, které se vypracovávají na základě družic NOAA sledujících změny počasí. A navíc se chcete vyhnout tmavým nocím bez měsíčního svitu. Nikdo neví proč, ale několik dní před a po bezměsíčních nocích odmítají ryby potravu.

Od kapitánů lodí na lov mečounů se vyžaduje, aby vedli záznamy o každé poloze, v níž rybařili, o každém spuštění šňůry a o každé ulovené rybě. Pomáhá to nejen při zjišťování, dodržuje-li loď federální předpisy, ale také to umožňuje mořským biologům vyhodnocovat stav mečouní populace. Z tabulek výlovu lze vyvodit i migrační zvyky, demografické změny, procento úmrtnosti. Kromě toho se pozorovatelé z Národní služby mořského rybolovu zúčastňují plaveb, aby lépe porozuměli rybímu průmyslu, který mají regulovat. Osmnáctého srpna 1982 se zúčastnil jedné takové plavby hlavní plánovač programu pro pobřežní zónu Massachusetts Joseph Pelczarski. Vyplul z New Bedfordu na palubě Tiffany Vance, kalifornské rybářské lodě s dlouhou šňůrou, která hodlala chytat na Georgesově lavici ryby do sítě za žábry. (Tento druh sítě byl na východním pobřeží novinkou a Pelczarski chtěl vidět, jak se s ní pracuje.) Pozorovatelé hlásili, že na Georgesově lavici téměř žádní mečouni nejsou, ale infračervené záběry z družic ukázaly obrovský vír teplé vody na Ocasní ploutvi Lavic. Kapitán lodě Alex Bueno chtěl zkusit lov na severu a Pelczarski plul s ním. Pelczarského lícení nemělo téměř žádný dopad na regulaci lovu ryb do sítě za žábry. Nahodili síť jen jednou a chytili pouze jedinou rybu, ale vládním biologům a statistikům to poskytlo jednu z mála vědomostí o životě na takové rybářské lodi:

F/V Tiffany Vance doplula do Shelburnu v Novém Skotsku za svítání 21. srpna. Vypluli jsme téhož dne v 5:30 odpoledne s palivem a zásobami a z přístavu nás vyvedli delfini plující na zčeřené vodě rozrážené příd. Spatřili jsme dvě španělské rybářské lodě (jeden z členů posádky Tiffany Vance byl ze Španělska), plující na západ. Míjeli jsme četné nákladní kontejnerové lodě směřující do Kanady. Na Ocasní ploutve Lavic jsme dopluli 25. srpna. Neustále se přeměňovala teplota vody, aby se našly „styčné plochy", kde se mísí teplá a studená voda. Šestadvacátého srpna našel kapitán vhodnou vodu a otevřený prostor mezi jinými rybářskými loděmi na lov mečounů a téhož večera jsme spustili šňůru. Trvalo to půldruhé hodiny a použili jsme pět set háků.

Vytahování šňůry začalo v 5:10 ráno a současně se vytahovaly i splávky a bójky s vysílačkami. Na palubu byly vytahovány a ukládány do beden yankeeské háky a vlasce a šňůra se navíjela na cívky. Kapitán řídil loď a přidával nebo ubíral plyn, aby udržoval šňůru napnutou. První chycenou rybou byl mečoun. Jeho meč brázdil vodu, pak se mrtvý převrátil břichem vzhůru a byl na šňůře přitážen k lodi. Pomocí řeznického háku byl vytažen na palubu, zbaven vnitřností a meče. Posádka prozkoumala obsah jeho žaludku a vnitřní teplotu těla, aby zjistila, v jakých vodách se pohyboval. Většina mečounů se živila olihněmi.

V dalších dvou dnech se lovalo přibližně ve stejné oblasti jižně od Ocasní ploutve Lavic. Druhého dne jsme chytili jedenáct mečounů, čtyři modré žraloky, jednoho žraloka mako, jednu mořskou želvu (byla živá vypuštěna zpět do moře) a jednoho rejnoka. Žraloka mako s mečouny jsme si nechali. Třetího dne jsme měli při spuštění šňůry problém. Navzdory snaze kapitána zajistit volný prostor a uvědomit všechny okolní lodě o poloze šňůry jsme na ni sami najeli. Stabilizátory naší lodě, které visí z vahadel asi šest metrů pod hladinou, ji zachytily. Stabilizátor na levoboku vydržel, ale stabilizátor na pravoboku, který se skládá z olova a ocele, se dostal z vody a udeřil do bedny s návnadou, jen pár centimetrů od jednoho námořníka.

Abychom se vyhnuli dalším problémům se šňůrou a zvýšenému lodnímu provozu, přesunuli jsme se na severovýchod k podmořským horám u Newfoundlandu. Další den rybaření, 30.-31. srpna, proběhl bez problémů. Kapitán dal spustit menší počet háků (300), protože voda nebyla nejvhodnější (mělká voda). Přesto jsme chytili devět mečounů. Při vytahování šňůry jsme ztratili na hodinu rychlost, protože se přetrhla šňůra. Po vytažení se kapitán rozhodl, že najde lepší vodu, a tak jsme pluli celou noc přibližně 280 kilometrů na severovýchod k Vlamskému mysu. Spatřili jsme vzdálené velryby. Čtvrtého září jsme spustili 400 háků a úlovek sestával z 12 mečounů, jednoho žraloka mako, tří kopinatců, tří rejnoků, jednoho modrého žraloka a jedné kožatky velké, která byla puštěna živá zpět do moře.

V noci 5. září si dal kapitán schůzku s lodí na lov mečounů Andrea Gail, takže jsem mohl odplout domů. Lodě byly lanem spojeny záděmi a mé vybavení bylo přestěhováno na druhou loď. Pak se lodě rozpojily, Andrea Gail se natočila

pravobokem k zádi Tiffany Vance a já plaval 30 metrů k Andrea Gail. Vytáhli mě na palubu a o dva dny později jsme přistáli v přístavu Burin na Newfoundlandu.

Majitel Andrea Gail, který přiletěl na Newfoundland, aby vyměnil špatně fungující dynamy, mě vzal 9. září letadlem domů na letiště Beverly. Tiffany Vance dorazila do New Bedfordu 18. října, po šedesáti třech dnech na moři, s 12 000 kilogramů mečounů.

Rybáři lovící mečouny, zvláště rybáři na Velkých lavicích, bývají na moři dlouhou dobu bez spojení s pevninou. Naskytá se zde příležitost studovat u těchto námořníků krátkodobý kulturní šok.

Po celý konec září a v prvním říjnovém týdnu posádka Andrea Gail spouštěla šňůru, plula zpět, vyťahovala ji a opět spouštěla. Ve dne bylo horko, muži byli na palubě jen v nátělnících a jejich kůže se v odpoledním slunci zbarvovala solí dohněda. Večer si na sebe brali plovací vesty a tenké bundy a pracovali u stolu s návnadou, s kapucemi přes hlavu. Světla ubývalo, barvilo se doruda a nakonec zavládla tma. Palubní světla překrývala světlo hvězd a ostrý studený vzduch připomínal, že v Nové Anglii je podzim. Okolo desáté hodiny večer muži končili s prací a na několik hodin zalehli, aby se trochu prospali.

Pro rybáře jsou Velké lavice stejně působivé a zapamatovatelné, jako dejme tomu poušť Arizony nebo bažiny Georgie. Mají svou zvláštní vodu, světlo, život, „kolorit“. Žádný rybář lovící v modrých vodách by si při probuzení na Velkých lavicích nemohl myslet, že je například u Georgesovy lavice nebo Long Islandu. Celé týdny se valí chuchvalce mlhy a zahalují lodě. Studené zimní fronty se snášejí s vytím dolů z kanadských štítů, až z vody stoupá kouř. Moře je tak bohaté na plankton, že mění svou barvu na bezvýraznou zelenošedou a světlo spíše pohlcuje než odráží. Buňňáci krouží nad lodí stovky kilometrů od pobřeží. Chalupy velké se vrhají střemhlav na hladinu a vydávají v tomto prázdném světě své skřípavé ha-ha-ha. Prehistoricky vyhlížející tvorové, zobákovité velryby, straší posádky mlhou zahalených lodí. Kosatky plují podél šňůry a živí se kupodivu jen prsními ploutvemi modrých žraloků.

Billy loví asi 350 kilometrů východně od Ocasní ploutve, poblíž skupiny mělčin, známých jako Newfoundlandské podmořské hory. Na obzoru občas zahlédne bílou kormidelnu loď Mary T, na níž je kapitánem muž z Floridy jménem Albert Johnston. Billy a Johnston rybařili otočení záďmi k sobě asi týden a spouštěli šňůry jihozápadním směrem ve dvou paralelních řadách. Šňůry pokládali tak, aby vedly přes oblasti změn teploty, a zakotvovali je v pomaleji se pohybujících studených vodách. Občas se viděli při vytažování šňůr na palubu, ale většinou vidali loď druhého jen jako bílou skvrnu na obrazovce radaru. Lovci mečounů se spolu na moři příliš nedruží. Člověk by si pomyslel, že by měli, vzhledem k pustému oceánu, ale posádky se obvykle raději druží v barech nebo v postelích se svými ženami. (Vtip z nábreží: Víte, co udělá rybář, který se vrátil domů, jako druhou věc? Položí na zem svůj pytel.) Je známo, že existují kapitáni, kteří na cestě domů vytažují z vody jednoho ocelového ptáka, protože to loď o půl uzlu zpomalí. Za týden to znamená dvanáct hodin navíc.

Čtvrtého nebo pátého října Johnston vytáhne naposledy své náčiní a sdělí zbytku flotily, že odplouvá domů. Říká, že ze zpáteční cesty vyšle zprávu o počasí. Loď se pohupuje na dlouhých a rozpadajících se vlnách a posádka si dopřává spánek a střídá se u kormidla. Za nimi vychází 7. října nový měsíc a oni sledují jeho bledý srpek až do pozdního odpoledne. Západ slunce je na ostrém podzimním obzoru krvavě až rezavě rudý, noc přichází rychle společně se severozápadním větrem a nebe je plné hvězd. Nikde ani zvuk, jen občasné mlasknutí vody o kov a temné bubláni diesellového motoru. Po více než měsíci na moři doplouvá Mary T 12. října do přístavu v massachusettském Fairhavenu.

Fairhaven je menší obdobou New Bedfordu, který se rozkládá o necelý kilometr dál na druhém břehu řeky Acushnet. Obě města jsou drsná, zchudlá místa, jinž se nikdy během století úpadku rybářského průmyslu v Nové Anglii nepodařilo přejít na jiné podnikání. Je-li Gloucester delikventní puberták, který měl pár střetů se zákony, pak New Bedford je podlý starší brácha, který jednoho dne někoho zabije. Jeden z místních barů byl svědkem ohavného skupinového znásilnění; o jiném bylo známo, že zaměstnával jako vyhazovače psa dobrmana. New Bedfordem prochází spousta heroinu a mnoho lovců mečounů se tam dostalo do potíží. Jeden z členů Johnstonovy posádky vyinkasoval v New Bedfordu šek na 13 000 dolarů, a když se odtamtud za týden vrátil, neměl ani vindru.

Johnston uvázal loď u přístaviště Union vedle McLean's Seafood a North Atlantic Diesel. McLean's je zchrátralá dvouposchodová budova s betonovými podlahami s kanálky pro odtok rybí krve. Nahoře jsou kanceláře na uzavírání smluv, přeplněné úředníky. Tmaví mladíci s bujně rostoucími vlasy dupou kolem v holínkách, pokřikují na sebe portugalsky a tahají ryby po podlaze. Dlouhými noži vykosťují ryby, maso hermeticky uzavírají do plastických sáčků a nakládají na nákladáky. Dobrý dělník dokáže takhle zpracovat velkou rybu ve dvou minutách. McLean's zpracuje za rok jeden milion kilogramů mečounů a půl milionu kilogramů tuňáků. Maso přepravují letecky do zámoří, rozesílají je po celé zemi a prodávají i do obchodu na nejbližším rohu.

Trvá téměř celý den, než je Johnstonova loď vyložena. Druhého dne si kapitán vyřídí účty a znovu začne loď vybavovat na cestu. Potraviny, nafta, voda, led, opravy, jako obvykle. Čím rychleji loď znovu vypluje, tím lépe. Její posádka nejen lépe přežije lákadla New Bedfordu, ale hlavně - na plavbu k Velkým lavicím už pomalu končí sezóna. Čím déle se zdrží, tím horší bouře tam budou. „Když se dostanete do takového počasí a když dojde k nějaké závadě - praskne palubní poklop nebo se něco zamotá do vahadla - pak jste opravdu v maléru,“ říká Johnston. „Někteří z chlapů si začínají myslet, že jsou neporazitelní, ale zapomínají, že mezi tím, co zažili a tím, k čemu může dojít, je dělicí čára. Víme o chlápku, který tam přišel o skoro 300 metrů dlouhou loď. Rozlomila se vpůli a potopila s třiceti muži.“

Je jisté, že Johnstonova loď je na první ošklivé rány počasí připravena. Vichr omílá pobřeží a klikatě se vydává na jihozápad. Když vyrazí na volné moře, přepadne jednoho rána Billyho právě při vytažování šňůry. Vichr má rychlost 30 uzlů a vlny se přelévají přes palubu, ale práci nelze zastavit, dokud není náčiní uvnitř. O něco později je to přepadne naplno.

Je to zlá osamocená vlna, která může být deset metrů vysoká. Jako lavina zaplaví paluby a pohrbí Andreu Gail pod tunami vody.

Těžkopádně, nekonečně dlouho se Andrea Gail narovnává a teprve pak může Billy zkontrolovat škody. Ve strojovně se vysunuly ze schránek baterie, ale to bylo vše. Téhož večera posílá Billy zprávu Charliemu Johnsonovi na Senecu, aby mu oznámil, co se stalo. Charlie je v Býčím zálivu na Newfoundlandu, kde mu opravují klikovou hřídel. Billy mu volá každý večer, aby měl nejnovější informace o flotile. Kristepane, dneska jsme ale chytli vlnu, říká Billy. Skoro nás převrátila. Nevěřil jsem, že se ještě vůbec narovnáme.

Pár minut se baví o počasí a lovu a pak ukončí vysílání. Příběh o vlně se Charliemu Johnsonovi příliš nezdá, protože ví, že Andrea Gail je pevná loď, která se jen tak nepřevrátí. Rozhodně ne s ptákem ve vodě a s deseti tisíci kilogramy ryb v nádrži. „Nechtěl jsem mu nic říkat, ale nějak se mi to nezdálo,“ říká Johnson. „Tam venku jste v Boží zemi. Nemůžete dělat chyby.“

Další týden Andrea Gail loví ryby východně od Ocasní ploutve. Moc se jí nedaří a vypadá to, že plavba skončí velkým krachem. Loď nemůže zůstat na moři neomezenou dobu, docházejí zásoby, posádka zlenivěla, ryby stárnou. Musejí rychle najít dobré loviště. Zhruba v polovině měsíce zabalí náčiní a plují celou noc na severovýchod ke skupině mělčin známých jako Vlamský mys. Zbytek flotily je na cestě na jih a na západ - Tommy Barrie na Allisonu, Charlie Johnson na Senece, Larry Horn na Miss Millie, Mike Herbert na Mr. Simon a Linda Greenlawová na Hannah Boden. Je s nimi i japonská rybářská loď Eishin Maru 78, spouštějící dlouhou šňůru. Eishin Maru má na palubě pozorovatelku z kanadského úřadu pro rybolov Judith Reevesovou, která je jediným člověkem na palubě, jenž má záchrannou výstroj a umí anglicky. Mary T je na cestě domů a jiná loď, Laurie Down 8, právě připlula do New Bedfordu a začala vykládat. Billy je na 41. západním stupni a pluje dál. Ocitl se již téměř mimo rybářské námořní mapy. Počasí se zhoršilo, moře s větrem burácí a muži pracují oblečení do vrstvy několika triček, montérek a gumáků. Je konec sezóny, poslední šance na slušný úlovek. Všichni si přejí, aby se to podařilo.

VLÁMSKÝ MYS

A viděl jsem jako moře sklené, smíšené s ohněm..
ZJEVENÍ 15, 2

Obyvatelé Nové Anglie začali lovit mečouny na počátku 19. století tak, že je harpunovali z malých plachetnic a vytahovali na palubu. Protože mečouni neplují v hejnech, byl nahoře na stěžni muž, který vyhlížel jejich ploutve vyčnívající z hladiny hladké jako sklo. Jakmile vítr hladinu rozfoukal, nedaly se již ploutve rozeznat a loď se vrátila domů. Když hlídka ve strážním koši spatřila rybu, zavedla k ní kapitána a harpunář hodil harpunu. Při hodu musel brát v úvahu otáčení lodí, pohyb ryby a lom světla ve vodě. Dosud se tímto způsobem loví obrovští tuňáci s modrými ploutvemi, ale k nalezení kořisti používají rybáři pozorovací letadla a k zabíjení elektrické harpuny. Tyto ryby jsou v Japonsku pokládány za lahůdku. Dopravují se do Japonska letecky a prodávají se až 160 dolarů za kilogram. Jeden takový tuňák tak může stát třicet až čtyřicet tisíc dolarů. Pozorovací letadla používají rybáři v Nové Anglii od roku 1962, ale to, co doopravdy změnilo rybářské techniky, byly rybářské loď spouštějící dlouhou šňůru. Norové takto již léta lovili z rybářských lodí žraloky mako a vždy chytli i nějaké mečouny, i když se nikdy nevydávali jen na jejich lov. V roce 1961 kanadští rybáři provedli některé úpravy rybářského náčiní a téměř ztrojnásobili své severovýchodní úlovky mečounů. Konjunktura však netrvala příliš dlouho, protože po deseti letech Úřad Spojených států pro potraviny a léčiva zjistil, že maso mečounů obsahuje nebezpečné množství rtuti a vlády Spojených států a Kanady prodej mečouního masa zakázaly. Některé rybářské loď však chytaly na dlouhé šňůry mečouny dál, riskovaly ale, že jejich úlovky zabaví úřady a podrobí je testům.

V roce 1978 nakonec vláda Spojených států zmírnila normy pro obsah rtuti v rybím masu a vzápětí vypukla nová honba za mečouním masem. Naprosto se změnilo rybářské vybavení - loď začaly používat navigaci z družic, elektronické vyhledávání ryb, přístroje k měření teploty vody v různých hloubkách. K vyhledávání rybářského náčiní v moři se začaly používat radarové reflektory a nový typ šňůry umožnil, aby mohla být spuštěna najednou v délce padesáti nebo šedesáti kilometrů. V polovině osmdesátých let použila flotila Spojených států o 700 lodích padesát milionů háků. „Zdá se, že změny technologie,“ tvrdila jedna vládní studie, „začaly narážet na omezenost zdrojů.“

Až do té doby byl lov ryb poměrně neregulovaný, ale nové složité vlečné sítě zaváděné na počátku osmdesátých let konečně způsobily, že se kola byrokracie začala roztáčet. Sítě byly půldruhého kilometru dlouhé, třicet metrů široké a nahazovaly se na celou noc ze zádí upravených rybářských lodí, odkud se dříve spouštěly šňůry. I když velká oka sítí umožňovala nedospělým rybám uniknout, projevovala Národní služba pro mořský rybolov obavy z jejich nepříznivého vlivu na populaci mečounů. Vydala plán na řízení lovu mečounů v severním Atlantiku, v němž navrhovala četné regulační změny včetně omezeného použití vlečných sítí, a očekávala odpovědi státních a federálních úřadů i individuálních rybářů. V letech 1983 a 1984 se konala po celém východním pobřeží řada veřejných slyšení a rybáři, kteří byli na moři a nemohli se jich zúčastnit, posílali dopisy. Jedním z těch, kdo odpověděli, byl Bob Brown, který vysvětloval takřka nečitelným rukopisem, že letos spustil dvaapadesátkrát šňůru a že má dojem, že je všude spousta dospělých ryb, které se však zdržují v chladnějších vodách, než se lidé domnívali. Alex Bueno z Tiffany Vance napsal dopis, v němž kromě jiného poukazoval na to, že pravděpodobně nedojde k výměně vlečných sítí za sítě unášené proudem, protože jsou příliš drahé, a že odhady mečouní populace jsou nepřesné, protože neberou v úvahu ryby mimo pásmo dvou set mil. Sportovní rybáři obviňovali obchodní rybáře z drancování oceánů, obchodní rybáři zase

sportovní rybáře z plenění zdrojů z rozmařilosti a všichni společně vládu z neschopnosti.

Plán na řízení rybolovu nakonec neobsahoval žádné kvóty pro lov mečounů v Atlantském oceánu, ale požadoval, aby se všechny lodě na lov mečounů registrovaly u Národní služby pro mořský rybolov, oddělení ministerstva průmyslu. Vlastníci lodí, kteří v životě mečouny nelovili, psali žádosti, aby jim zůstala tato možnost otevřená. Počet lodí se tak téměř zdvojnásobil a současně, podle všech náznaků, začalo mečounů ubývat. V letech 1987 až 1991 kleslo celkové množství ulovených mečounů v severním Atlantiku z 22 milionů kilogramů na 16 milionů kilogramů a jejich průměrná váha klesla z 80 na 50 kilogramů. Odborníci z řízení zdrojů to nazývali tragédií společných pastvin a odvolávali se tak na nadměrné spásání trávy v Anglii 18. století. „V případě společných pastvin," vysvětlovala jedna z brožur úřadu pro rybolov, „zvysšováním počtu ovcí tráva stále rychleji mizela. Bylo jen málo podnětů ke konzervaci zdrojů nebo k investicím do nich, protože jiní by z toho měli prospěch, aniž by se o to zasloužili."

K podobnému vývoji docházelo při rybolovu i jinde. Úlovky tresek skvrnitých klesly na jednu padesátinu stavu z roku 1960, úlovky tresek obecných klesly na čtvrtinu. A viníkem, jak tomu bylo v rybolovu ostatně vždy, byly náhlé technologické změny. Nové rychlomrazicí techniky umožňovaly lodím lovit v polovině světa a zpracovávat ryby při plavbě. To způsobilo, že třímilový limit většiny zemí naprosto ztratil cenu. Obrovské ruské tovární lodě vyplouvaly na několik měsíců na moře a prohledávaly dno sítěmi, do nichž se vešlo v jediném výlovu třicet tun ryb. Lovily prakticky na dohled od amerického pobřeží, a v několika letech zaznamenaly rybí populace padesátiprocentní ztráty. Kongres musel začít jednat a v roce 1976 odhlasoval Magnusonův zákon o ochraně a řízení rybolovu, který rozšířil národní suverenitu Spojených států na dvě stě mil od pobřeží. Většina dalších států rychle přijala podobná opatření. Záměrem samozřejmě nebyla ochrana rybí populace, ale ochrana americké rybářské flotily. Když se Amerika zbavila konkurence, začala budovat rybářský průmysl, který dokázal vyškrabat dno Georgesovy lavice stejně dokonale jako kterákoli ruská tovární loď. Po schválení Magnusonova zákona si mohli američtí rybáři brát půjčky, za které ručil stát, a zahájit svou činnost v ocelových lodích za čtvrt milionu dolarů. A aby byla situace ještě horší, vláda zřídila osm regionálních rybářských rad, které měly být nad konflikty stranických zájmů. Teoreticky měly vložit řízení rybolovu do rukou lidí, kteří se rybolovem živili. Ve skutečnosti však ukázaly lišce cestu do kurníku.

V prvních třech letech po schválení Magnusonova zákona se flotila Nové Anglie zdvojnásobila na 1300 lodí. Lepší vybavení vedlo k tak obrovským úlovkům, že ceny klesly a rybáři se museli uchýlovat ke stále pustošivějším metodám, aby neprodělávali. Vlečné sítě prohrabávaly dno tak účinně, že v podstatě urovnávaly původně nerovné mořské dno a zasypávaly jeho prolákliny, které byly přirozeným prostředím, v němž se rybám dařilo. Několik dobrých roků uprostřed osmdesátých let zamaskovalo všeobecný úpadek, ale konec se blížil a mnoha lidem to bylo jasné. V roce 1988 se stalo vůbec poprvé, že někdo — přinejmenším vůbec první rybář — navrhl omezení lovu. Rybář, který se jmenoval Mark Simonitsch a pocházel z Chathamu, povstal a promluvil na schůzi rybářské rady Nové Anglie. Simonitsch rybařil celý život u Tresčího mysu a jeho bratr James, který byl námořním bezpečnostním poradcem, pracoval pro Boba Browna. Oba muži znali rybáře, znali ryby a viděli, kam se vše řítí.

Simonitsch navrhl, aby byla Georgesova lavice uzavřena pro veškerý rybolov, a to na neurčitě dlouhou dobu.

Překřičeli ho, ale byl to počátek konce.

Populace mečounů se sice nesnižovala tak drasticky jako u jiných druhů ryb, ale přesto rychle ubývala. V roce 1988 použila spojená flotila v severním Atlantiku přes sto milionů háků a záznamy o úlovcích ukazovaly, že populace mečounů je stále mladší a mladší. Nakonec Mezinárodní komise na ochranu tuňáků navrhla kvótu na lov mečounů v severním Atlantiku. Následujícího roku Národní služba pro mořský rybolov dostala závazku a vyhlásila kvótu 3,3 milionů kilogramů vykuchaného mečouního masa pro lodě na lov mečounů s americkou licencí, tedy zhruba dvě třetiny úlovku z předchozího roku. Každá loď s americkou licencí musela po návratu do přístavu nahlásit své úlovky, a jakmile se dosáhlo stanovené kvóty, byl další lov mečounů zakázán. V dobrém roce se mohlo dosáhnout splnění kvóty již v září, ve špatných letech k tomu vůbec nemuselo dojít. Výsledkem bylo, že rybářské lodě nezápasily jen s ročním obdobím, ale i samy mezi sebou. Když Andrea Gail opouštěla 23. září přístav, bylo to vůbec poprvé po zavedení kvóty.

Albert Johnston byl s Mary T zpět v lovišti 17. října a ještě téhož večera spustil šňůru. Nacházel se sto šedesát kilometrů jižně od Ocasní ploutve, přímo na okraji Golského proudu, asi na 41. stupni severní šířky a 51. stupni západní délky. Šel po velkých tuňácích a dařilo se mu — „dusil je," jak říkají rybáři lovící mečouny. Jedné noci přišli o tuňáky v hodnotě 20 000 dolarů, protože se jich zmocnily kosatky, ale jinak vytahovali každou noc dva až dva a půl tisíce kilogramů ryb. To úplně stačí, aby mohli celou plavbu ukončit po deseti vytaženích šňůry. Nacházeli se ve vodách teplého Golského proudu a zbytek flotily dál na východ. „V této roční době je dobré lovit dole v proudu," říká Johnston. „Je tam přece jen o něco lepší počasí, protože tlakové níže zahánějí vzdušné proudy k severu. Je možné, že vás i tam zastihnou velké bouře, ale průměrné počasí je tam o něco lepší."

Jako většina jiných kapitánů v této oblasti začínal Johnston s obchodním rybolovem dříve, než měl řidičský průkaz. V devatenácti letech už řídil loď a v devětadvaceti si koupil první vlastní. Ted', v šestatřiceti, měl ženu, dvě děti a dole na Floridě malý obchod. Prodával v něm rybářským lodím rybářské náčiní. V takovém věku dochází v životě každého vlastníka rybářské lodi ke zlomu. Po zápase v letech, kdy mu bylo mezi dvaceti a třiceti, a strachu o počáteční investice, si uvědomí, že by si mohl trochu odpočinout. Už nemusí podnikat na konci sezóny plavby k Lavici, nepotřebuje po každém měsíčním volnu dělat znovu měsíc kapitána.

V šestatřiceti nastává čas, kdy může za sebe nechat dělat mladší chlápky, takové, co nemají víc než přítelkyni v Pompano Beach a hromadu pošty v Havraním hnízdě.

Je to samozřejmě také otázka rizika. Čím častěji vyplouváte, tím je pravděpodobnější, že se jednou nevrátíte. Existuje mnoho náhodných nebezpečí, například osamocená vysoká vlna, která vás smete z paluby, hák s vlasem, který vám propíchně dlaň, tanker, který míří přímo na vaši loď. Jediný způsob, jak se vyhnout těmto nebezpečím, je přestat házet

kostkou. Muž, který má doma rodinu a obchod, to pravděpodobně udělá. Na rybářských lodích se ve Spojených státech zabije v průměru víc lidí než v jakémkoli jiném průmyslu. Johnston by udělal lépe, kdyby místo rybolovu u Vlamského mysu skákal padákem hasit lesní požáry nebo pracoval v New Yorku jako policista. Zná mnoho rybářů, kteří zemřeli, a víc než dokáže spočítat těch, kteří k tomu měli strašně blízko. Nebezpečí na vás číhá uprostřed bouře i v letních dnech s oblohou bez jediného mráčku. Bum - člen posádky se podívá jinam, dostane ho hák a najednou je dole pod vodou, v království mečounů.

V roce 1983 se jeden Johnstonův přítel dostal na 28 metrů dlouhé lodi Canyon Explorer do podzimní bouře. U pobřeží se spojily tři tlakové níže a výsledkem byla strašná bouře, která rychlostí sto uzlů řádila půldruhého dne. Vlny byly tak vysoké, že Johnstonův přítel musel zvýšit otáčky lodního motoru, aby vlny netlačily loď zpátky. Navzdory tomu se loď dostala o sto kilometrů zpět, protože byl v pohybu celý povrch oceánu. V jednom okamžiku se kapitán podíval z okénka a viděl, jak se na ně řítí obrovská vlna. Hej, Charlie, podívej se na to! zavolal na člena posádky, který byl dole pod ním. Charlie vystartoval k němu, ale nedostali se do kormidelny včas. Zpěněná vlna barvy břidlice se na ně vrhla a vyrazila okénka v kormidelně.

Byla to mimořádně silná bouře, která zpusťovala zbytek flotily. Na lodi Lady Alice srazil kormidelnu na palubu a trvale zmrazila jednoho z členů posádky. Tiffany Vance, která týden před tím přestěhovala pozorovatele rybolovu Josepha Pelczarského na Andreu Gail, se málem potopila i se svou sesterskou lodí Rush. Když začala bouře, byly obě lodě u Vlamského mysu, vzdáleny od sebe půldruhého kilometru, a obě přišly o stabilizátory na levoboku. Pták na Tiffany Vance byl zavěšen na řetězu a řetěz bez stokilogramové ocelové zátěže začal narážet do trupu, a proto musel být odříznut. Kapitán Alex Bueno se vysvlékl do spodního prádla, převázal se v pase lanem a se svářečkou v ruce se brodil po zaplavované palubě. Přes palubu se valilo tolik vody, že měl potíže s udržení plamene na svářečce. Nakonec se mu podařilo řetěz přepálit, vrátit se do podpalubí a čekat, kdy se loď potopí. „Nenamáhali jsme se ani volat Pobřežní stráž, protože jsme byli příliš daleko,“ říká. „Nedá se dělat nic jiného, než se spoléhat na muže kolem vás.“

Rush se ocitla dokonce v ještě větších potížích než Tiffany Vance. Neměla ptáky na řetězech, ale na lanech. Přetržené lano se namotalo na hnací hřídel a začalo blokovat lodní šroub. Loď se zastavila a začala se natáčet bokem k vlnám - „kolmo na kýl“, jak se říká. Loď v takové pozici může počítat svou existenci na hodiny nebo možná dokonce jen na minuty. Kapitán lodi Wayne Rushmore šel k vysílačce a oznámil Buenovi, že se nejspíš potopí a požádal ho o pomoc, ale Bueno mu odpověděl, že nejspíš půjde ke dnu i on. Posádka Rushe vyšla na palubu a za mimořádného rizika se jim podařilo šroub od lana osvobodit. Několik dalších dnů pluly obě lodě v bouři vedle sebe. V jednu chvíli vysvitlo slunce a Bueno si všiml, že větší vlny byly tak vysoké, že zastínily kormidelnu před dopadajícími slunečními paprsky.

Podle všech zpráv měl Billy hroznou plavbu. Po čtrnácti výloveh měl v nádrži pouhých 10 000 kilogramů ryb, což stačilo nejvýše na pokrytí nákladů, ale ne na vyplacení šesti mužů za měsíc jejich života, stráveného na moři. Když připlula na loviště Linda Greenlawová, řekl jí Billy, jak je zklamaný a že potřebuje palivo, pokud má vůbec vydělat nějaké peníze. Loď na lov mečounů si na volném moři navzájem vypomáhají, ale Billy měl pověst, že zachází příliš daleko. Nebylo to poprvé, co ho Linda vytáhla z nějakého problému. Obě lodě si domluví schůzku jižně od Vlamského mysu

a Linda dá vyhodit z boku vlečné lano s hadicí na doplňování paliva. Billy se dostane přídí k zádi Hannah Boden, přiváže loď k lanu a loď plují za sebou. Hannah Boden táhne Andreu Gail a palivo se přitom dostává do Billyho nádrží. Je to nebezpečný manév. U každé jiné lodi by Bob Brown trval na tom, aby Linda připevnila k barelům s palivem plováky a shodila je přes palubu, ale u sesterské lodi je to něco jiného. Udělají cokoli, jen aby si vedly lépe než zbytek flotily. Když skončí, dá Linda vytáhnout zpět své lano a hadici, obě posádky si zamávají na rozloučenou a loď si plují po svých. Za půl hodiny už jsou pouze bílým čtverečkem na obrazovce radaru každé z nich.

Palivo je však jen začátek Billyho problémů. Po celou plavbu měl potíže se správným chodem stroje na výrobu ledu. Obvykle vyrábí tři tuny ledu denně, ale kompresor funguje špatně a nedokáže vyrobit ani polovinu. Řečeno jinými slovy, kvalita ryb den ode dne klesá; ztráta pouhých 25 centů za kilogram znamená snížení hodnoty úlovku o 20 000 dolarů. To by se dalo nahradit jen ulovením dalších ryb, což by ovšem znamenalo zůstat na moři déle. Je to klasické dilema, které rybáře trápí již celá staletí.

A pak je tu posádka. Kazí se stejnou rychlostí jako špatně zmražené ryby. Na konci dlouhé plavby se mohou začít mezi sebou rvát, syslit potraviny, ostrakizovat nové členy posádky - stručně řečeno, začnou se chovat jako muži ve vězení, kterými ostatně v jistém smyslu jsou. Existují zprávy o rybářských lodích na lov mečounů, které se vracejí do přístavu s členy posádky připoutanými rybářskou šňůrou k pryčnám nebo k hlavnímu stěžni. Na takové lodi je posádka složena z hrubých, bojechtivých mužů, kteří se již v jakémsi darwinismu vypracovali v hierarchii. Billy by nikdy takovou ničemnost na své lodi nepřipustil. Členové posádky mají být víceméně přátelé a on učiní všechno možné pro to, aby tomu tak bylo. Je si vědom toho, že lze uzavřít pohromadě šest mužů jen na tak dlouho, dokud někdo z nich nezešílí. Jsou už na moři tři týdny a vypadá to ještě nejméně na dva další. Pokud se dá plavba ještě zachránit, musejí rychle chytit nějaké ryby.

Billy nadále komunikuje s jinými kapitány, studuje mapy teploty hladiny, analyzuje svým Dopplerem vodní sloupec. Hledá místa se změnami teploty, kde se soustřeďuje plankton, makrely a olihně. Pět dobrých výlovů by ještě mohlo vše změnit v dobrý konec. Ví to. Led-neled, nevrátí se, dokud to nedokážou.

Jedinou soukromou místnost na Andreu Gail má Billy Tyne, což je obvyklou výsadou kapitánů. Na některých lodích je kapitánova místnost nahoře za můstkem, ale Billy má malý pokojík hned za příd. Je velký jen jako spací kupé ve vlacích Amtrak. Má tam námořnický pytel plný špinavého prádla a na stěnách pár přilepených fotografií. Na fotografiích jsou jeho dvě dcery Erica a Billy Jo. Před sedmi lety, když se narodila Billy Jo, zůstal Billy doma a staral se o ni, zatímco jeho

žena chodila do práce. Billy Jo si zvykla na to, že je otec u ní a těžce nesla, když se zase vrátil na moře. Erica se narodila o čtyři roky později a nikdy nic jiného nepoznala. Podle ní jsou otcové muži, kteří odcházejí na celé týdny a když se vrátí domů, páchnou rybami.

Zbytek posádky se tísni v malé temné místnosti proti lodní kuchyni. Pryčny jsou u vnitřní zdi a trupu na pravoboku a podlaha je pokryta zbytky, které se hromadí kolem mladých mužů - šatstvem, magnetofonovými kazetami, plechovkami s pivem, balíčky cigaret a časopisy. S časopisy se tam povalují i tucty knih a několik potrháných paperbacků Dicka Francise. Francis píše o koňských dostizích, což zřejmě přitahuje lovce mečounů, protože je to jeden z dalších způsobů, jak vyhrát nebo prohrát velké peníze. Knihy procházely flotilou „rychlostí okolo sedmi set kilometrů za hodinu“, jak řekl jeden z rybářů, a byly pravděpodobně na Velkých lavicích víckrát než muži, kteří je četli. Většina rybářů si vylepuje na zdi fotografie svých přítelkyň vedle stránek vytržených z Penthouse a Playboye. Posádka Andrea Gail určitě dělá totéž. Kuchyně je největší místností na lodi s výjimkou nádrže na ryby. Na první pohled by to mohla být kuchyně ve velkém obytném přívěsu — dýha, zářivky, skříňky z laciného dřeva. Je v ní plynový sporák se čtyřmi hořáky, lednička z nerezavějící oceli a v rohu u zdi umakartový stůl. Po celé délce stěny na pravoboku je lavice a nad ní jediné kulaté okénko. Je příliš malé, než aby se z něho mohl člověk vyklonit. Dveře na straně k zádi vedou do malé špižírny a po lodním schodišti dále do strojovny. Schůdky jsou chráněné vodotěsným poklopem, který je bezpečně zajištěn čtyřmi ocelovými západkami. Rovněž dveře do podpalubí a kormidelny jsou vodotěsné; teoreticky lze utěsnit celý přední konec lodi s posádkou uvnitř.

Osmiválcový diesellový motor s turbodmychadlem o výkonu 365 koní je o něco výkonnější než motory největších silničních tahačů. V roce 1989 prošel generální opravou, protože loď byla v doku zaplavena poté, co výtoková trubice zamrzla a praskla ve sváru. Motor pohání hřídel lodního šroubu, která prochází otvorem v přepážce vodotěsné komory a nádrží na ryby na zádi lodě. Většina lodí má vložku, která utěšňuje hřídel při průchodu přepážkou, ale Andrea Gail ji nemá. To je její slabé místo; zaplavení nádrže s rybami by prosáklo s největší pravděpodobností dál, udusilo by motor, a to by vyřadilo loď z pohybu.

Dílna se nachází hned před motorem a je přecpána náradím, náhradními díly, harampádím, starým šatstvem, náhradním generátorem a třemi podpalubními čerpadly. U kolem čerpadel je odčerpávat vodu rychleji, než natéká dovnitř. Dříve se posádka v jednom kuse střídala u ručních pump a lodi hrozilo potopení, pokud byla bouře vytrvalejší než lidé u ručních pump. Nástroje jsou uskladněny v kovových uzavíratelných krabicích na podlaze a nechýbí mezi nimi nic, co by mohlo být zapotřebí k opravě motoru - hasáky, páčidla, kladivo, nástrčné a trubkové klíče, pilníky, pilka na kov, šroubováky, kombinačky, štipáčky, kladivo s kulatým nosem. Náhradní součástky jsou uloženy v lepenkových krabicích vyrovnaných na dřevěných policích. Obsahují startér, chladicí čerpadlo, dynamo, hydraulické hadičky a drobný montážní materiál, klínové řemeny, elektrické dráty, pojistky, hadicové spony, těsnění, šrouby a matky, plech, silikonový kaučuk, překližku, izolační pásy, pistolový elektrický šroubovák, mazací olej, brzdovou kapalinu, olej do převodovky a palivové filtry.

Lodě se za každou cenu vyhýbají tomu, aby musely plout do opravy na Newfoundland. Je to nejen ztráta cenného času, ale stojí to i nesmyslně vysoké částky - jeden neslavně známý účet za opravu byl vystaven na částku 50 000 dolarů, ačkoli vykonaná práce měla hodnotu tak 3500. (Soustružníci prý pracují na soustruzích s menším počtem otáček, aby jim zaplatili za přesčasy.) Proto si kapitáni na otevřeném moři pomáhají, jak mohou. Půjčují si náhradní součástky k motorům, poskytují technické rady, poskytují si navzájem potraviny nebo palivo. Soutěživost mezi tuctem lodí, spěchajících se zbožím podléhajícím zkáze na trh, naštěstí nedokáže zničit vzájemnou solidaritu rybářů. Může se to znít příliš vznešeně, ale je tomu tak — nebo alespoň částečně. Každý kapitán ví, že příště to může být on, komu zamrzl vstřikovač nebo uniká hydraulická kapalina.

Nafta se na Andrea Gail vozí ve dvou nádržích po straně strojovny, z nichž každá má obsah 7500 litrů, a ve dvou dalších po 6700 litrech na zádi. Je zde rovněž třicet sudů z umělé hmoty přivázaných k horní palubě zvané velrybí hřbet, které obsahují dohromady dalších 6300 litrů paliva. Na každém je bílou barvou označení AG. 7500 litrů čerstvé vody je uskladněno ve dvou nádržích na přídi a dalších asi 1900 litrů společně s olejem v barelech na palubě. Je zde rovněž přístroj, který upravuje slanou vodu tím, že ji protlačuje membránou tlakem 400 kilogramů na 6,5 centimetrů čtverečních. Membrána je tak jemná, že ji neprojdou bakterie ani viry. Lodní řezník, neustále pokrytý rybími vnitřnostmi, se může sprchovat každý den. Zbytek posádky má nárok na sprchu každý druhý nebo třetí den.

K nádrží na ryby se chodí po jednoduchém ocelovém žebříku, jenž vede strmě dolů nákladovým jícem uprostřed paluby. Za bouří se uzavírá poklopem, pod který nevniknou ani velké vlny. Nádrž je rozdělena překližkou na přihrádky, aby se náklad nepřemísťoval po celé nádrži. Kdyby se náklad svezl k jedné straně, mohl by položit loď na bok a držet ji v této poloze, dokud by se nepotopila. Na zádi je mrazák, v němž jsou uskladněny potraviny, a pak další oddělení, kterému se říká lazaret. V tomto prostoru je umístěn řídicí mechanismus. Podobně jako strojovna není od zbytku lodi neprodyšně oddělen.

Nahoře na palubě, hned před rybí nádrží, je nářadovna. Šest cívek velkých jako automobilové pneumatiky je umístěno v řadě za schodištěm, které vede na horní palubu. Muži si věší svou znečištěnou výstroj do špatného počasí na zed' za cívkami společně s jinými věcmi, které by mohly vlny smést z paluby. Přístřešek na velrybím hřbetu chrání Lindegrenovu cívku a na levoboku je zabudována štítnice až do výše velrybího hřbetu, která jej dopředu přesahuje ještě téměř o šest metrů. Na ní visí změt' olúvek, splávků, radiových bójek - všeho, co se zavěšuje na šňůru.

Na zádi lodi je umístěn přístřešek z trámů a překližky, poskytující stín mužům, kteří navlékají na háky návnadu. Velká vlna, která by dopadla na záď, by jej jistě dokázala strhnout. Před vlnami z jiné strany jej chrání před ním stojící kormidelna. Paluba je ocelová a pokrytá dlaždicemi, které nekloužou. Okrajníky jsou do výše pasu a jsou v nich otvory na odtékání mořské vody z paluby, zvané palubní odtoky. Normálně jsou odtoky zakryty deskami, které zabraňují rybám a náčiní sklouznout do moře. Jakmile nastane bouřlivé počasí, desky se odstraní. Nebo by se měly odstranit.

Čistota paluby je jedním z nejdůležitějších požadavků na konstrukci lodě. Jakmile se dostane na palubu moře, změní se paluba v plavecký bazén. Loď se kymácí, nereaguje na kormidlo a na chvíli se dostává do nebezpečné situace. Jeden rybář pracující na lodích spouštějících dlouhé šňůry, jakýsi Chris z Gloucesteru, přišel v takové situaci málem o život. Loď, na níž pracoval, plula v úžlabí mezi vlnami, když náhle chytila „zlou vlnu z pekla“. Zád se zvedla, před se vztyčila a loď začala klouzat s vlnou dolů. Pak už nebylo kam klouzat než dál dolů, do hloubky, kam ji stlačoval hřeben lámající se vlny. Chris se podíval okénkem na levoboku, ale všechno, co viděl, byla jen černá voda.

Podíváte-li se z okénka a vidíte světlo vodu, pak nejste daleko od hladiny a nacházíte se poměrně v bezpečí. Vidíte-li zelenou vodu, znamená to, že jste alespoň ve vlně. Ale když vidíte černou vodu, jste v ponorci. „Měl jsem pocit, jako by se loď zcela zastavila,“ říká Chris. „Pomyslel jsem si: Můj Bože, jdeme ke dnu. Chvilí jsme tam takhle viseli, pak nás chytila vztlačová síla a bylo to, jako by nás něco vrhlo nazpátek. Vyjeli jsme na povrch přesně v místě, ve kterém jsme zmizeli.“

V onom okamžiku se s Chrisovou lodí mohla stát spousta věcí. Do větracích trubek mohla vniknout voda a zhasnout motor. Mohl povolit poklop v jícnu paluby a voda mohla zaplavit nádrž s rybami. Mohlo se uvolnit nářadí a vyřadit z provozu nějakou součást motoru. Mohla se rozbit okna v kormidelně, povolit nějaká přepážka nebo se mohlo v nádrži přemístit třicet tun ledu a ryb. Ale i za předpokladu, že se loď dostane na hladinu jako potopený korek, se musí vypořádat s drtivou váhou vody. Pokud se něco zachytí v odpadních otvorech - poklop jícnu, starý spací pytel - nemůže voda odtékat. Tím se loď stává na chvíli zranitelnější a další vlna ji může převrátit. Pak se lodní šrouby ocitnou ve vzduchu, posádka na zadnicích a náklad v pohybu. To je konec.

Každá loď má určitý stupeň bočního náklonu, z něhož se již nevzpamatuje. Queen Mary byla jen stupeň či dva od převrácení u pobřeží Newfoundlandu, když osamocená vlna vyrazila okna kormidelny a vyhodila je do výšky třiceti metrů. Loď se na mučivou minutu prohnula v koncích kýlu, než znovu nabyla rovnováhy. O takovou loď pak bojují současně dvě síly - dolů tlačící gravitační síla a vzhůru působící vztlak vody. V gravitační síle směřující do středu Země je obsažena váha plavidla a všeho, co je na něm - posádky, nákladu, rybářského náčiní. Vztlak je síla odpovídající váze vody vytlačené ponořenou částí jejího trupu.

Na dobře udržované a stabilní lodi jsou obě síly v rovnováze a na čáře ponoru se vyruší. To vše se ale mění, když se loď vychýlí na bok. Místo aby byly obě síly v rovnováze, dochází k jejímu porušení. Těžiště lodi zůstává na stejném místě, ale střed vztlačové síly se posune k potopené straně, kam se v lodi pod hladinu dostalo proporcionálně více vzduchu. Silový moment, vyvolaný gravitační a vztlačovou silou, otočí loď zpět kolem jejího těžiště a loď se vrátí do původní polohy kýlem kolmo dolů. Čím více se loď naklání, tím větší je nesoulad mezi oběma silami. Máme-li to zjednodušit, laterální vzdálenost mezi oběma silami se nazývá nápravné rameno a točivý moment, který vytvářejí, se nazývá nápravný moment. Lodě potřebují velké nápravné momenty. Potřebují něco, co dokáže loď stabilizovat i při velkých náklonech.

Nápravný moment má tři hlavní důsledky. Prvním z nich je, že čím je loď širší, tím je stabilnější. (Když se loď nakloní, ocitne se pod vodou více v lodi uzavřeného vzduchu, takže nápravné rameno je mnohem delší.) Ale i opak je pravdou: Čím je loď vyšší, tím je pravděpodobnější, že se převrhne. Vysoko položené těžiště snižuje to, čemu se říká metacentrická výška, která je určující pro délku nápravného ramena. Čím větší je metacentrická výška, tím menší je působení páky, s níž je možné překonat dolů tlačící gravitační sílu. A konečně, vždy se dostaví bod, v němž se už loď nedokáže sama narovnat. Logicky k tomu dojde, když se její paluby ocitnou až za kolmým postavením a těžiště se přemístí ven, za působíště vztlačové síly, to je za bod takzvaného nulového momentu. Ve skutečnosti se však loď dostává do potíží už mnohem dříve. Podle konstrukce lodi již úhel šedesátí nebo sedmdesátí stupňů dostane okrajníky plavidla pod vodu. To znamená, že se na palubu dostane zelená voda a nápravný moment musí překonávat mnohem větší váhu. Loď se může ještě někdy narovnat, ale trvá to déle a je delší čas pod vodou. Na palubě řadí naplno vlny a může se uvolnit poklop jícnu nebo nějaká přepážka či se mohou otevřít dokořán dveře, protože je někdo zapomněl zajistit. Loď přestává plout a začíná se potápět.

Problém s ocelovými loděmi spočívá v tom, že kritický moment začíná zvolna a pak roste exponenciálně rychlostí. V čím větších je potížích, tím větší je pravděpodobnost ještě větších potíží. Tím méně však je loď schopná se z nich dostat, což urychluje katastrofu, kterou je pak již téměř nemožné odvrátit. S částečně zaplaveným outorem sedí loď ve vodě níže a přetáčí se déle. Delší přetáčení znamená méně řízení kormidlem; menší vztlačová síla znamená více škod. Dojde-li k většímu poškození, může být zaplavování lodi větší než výkon čerpadel a voda zaplaví motor nebo zahltí přívody vzduchu. Se zhaslým motorem je loď naprosto neovladatelná a natočí se k vlnám bokem. Boky ji vydají napospas plné síle lámajících se vln, které nakonec zničí část paluby nebo kormidelnu. Poté začne do trupu vnikat voda.

Zaplavení lodi mořskou vodou má katastrofický dopad na nádrž. Na moři je to jakési výstražné zachřestění, ohlašující téměř vertikální průběh posledního úseku exponenciální křivky. V Portlandu v Maine má kancelář Pobřežní strážní služby bezpečnosti na moři videozáznam rybářské lodi, která byla zaplavena vodou u pobřeží Nového Skotska.

Doprostřed lodi vrazila v mlze jiná loď, a videozáznam začíná tím, že ukazuje, jak se do zádi lodi zavrtává lodní šroub plavidla, které do ní narazilo. Trvalo to pouhých dvacet vteřin: Poškozené plavidlo se zvednutou přídílí se staví na zád a pak se potopí. Jde ke dnu tak rychle, že to vypadá, jako by bylo vtaženo pod hladinu nějakou obrovskou rukou.

Poslední záběry filmu ukazují posádku, jak skáče z na zád se stavějící lodi a pokouší se doplatvat k padesát metrů vzdálené druhé lodi. Polovinu se to podařilo, druhé polovinu nikoli. Vír po klesající lodi je vtáhl pod hladinu.

Jen velmi málo lodí se samozřejmě dočká takového konce. Dostane se jim voda do nádrže, přijdou o antény nebo okénka, a to je vše. Příznivým důsledkem je fakt, že stabilita jen malého počtu lodí je vyzkoušena v takových reálných životních situacích. Jediný způsob, jak prověřit profil stability, je vykonat standardní test v docích. Na palubu se naloží 2500 kilogramů váhy, tři metry od střední čáry, a výsledný úhel náklonu se převede na standardní vzorec, který určí nápravný moment. Stabilitu lodi však může ovlivnit tolik věcí, že i Pobřežní stráž zastává názor, že tyto testy mají jen

omezenou platnost. Naložte na palubu několik tun vybavení, naberte trochu vody do outoru, změňte rybolovnou metodu z pokládání šňůry na tažení vlečné sítě nebo lov se sítí, v níž zůstávají ryby zachycené za žábry, a změníte úplně hybnost lodi. Proto jsou testy stability povinné jen pro lodě delší než 26 metrů. Andrea Gail měří ve výši paluby 22 metrů.

Když prošla Andrea Gail v roce 1986 generální opravou, dal ji Bob Brown jednoduše vytáhnout z vody a začalo svařování. Žádný test stability nebyl proveden, nebyl ani konzultován žádný námořní architekt. Tomu se říká „vizuální inženýrství“, a Andrea Gail patří k převážně většině lodí rybářské flotily, které byly upraveny bez plánů. Práce byla provedena v St. Augustine Trawlers v St. Augustinu na Floridě. Váha lodí se po strukturálních změnách a přidáním zařízení zvýšila celkem o osm tun, včetně barelů s palivem a pitnou vodou na velrybím hřbetu.

Po dokončení prací námořní inspektor James Simonitsch, jehož bratr Mark měl následujícího roku navrhnout uzavření Georgesovy lavice, přiletěl z Floridy, aby zkontroloval výsledek. O dva roky dříve v rámci vyrovnání při rozvodu Boba Browna obě lodě, Hannah Boden a Andrea Gail, oceňoval a Andreu Gail ocenil na 400 000 dolarů. Simonitsch na ní prováděl inspekci znovu v roce 1987 a napsal Bobu Brownovi dopis, v němž navrhoval určité drobné úpravy - povolit spony na jedné z vodotěsných dveří a vybavit záchranné soupravy nafukovacími límcí. Jinak se plavidlo zdálo být v dobrém stavu. „Úpravy a dodatečné vybavení zvýší schopnost plavidla vykonávat delší plavby a vracet se s úlovky vysoké kvality,“ uzavřel dopis Simonitsch. O stabilitě nebyla nikde ani zmínka.

V roce 1990 prodala Interní daňová služba loděnice v St. Augustinu pro neplacení daní. V říjnu téhož roku navštívil Simonitsch Andreu Gail v Gloucesteru a poskytl jejímu majiteli několik dalších rad - doplnit vybavení lodi o záchranný člun pro šest lidí, nahradit vadnou baterii ve třídě B EPIRB a v kormidelně instalovat světelnou signální soupravu. A opět se nehovořilo o testech stability, protože plavidlo bylo v mezích předpisů. Bob Brown rovněž zanedbal vypracování dokumentace poté, co byly na Andrea Gail provedeny úpravy trupu, protože Simonitsch ho na tento nedostatek neupozornil. Byl placen za to, aby prohlédl loď a vyhodnotil to, co viděl. V listopadu 1990 hlavní inspektor Marine Safety Consultants, Inc., společnosti, která zaměstnávala Simonitsche, prohlédl Andreu Gail ještě jednou. „Plavidlo je vhodné ke svému účelu,“ napsal. „Prošlo bez námitek, David C. Dubois.“

Pokud by měl Billy Tyne sklony k obavám, pak by se našly na Andrea Gail některé závady, které by ho přinutily k zamyšlení. Především měla podle Tommyho Barrieho z Allisonu hranatou konstrukci a kormidelnu příliš vpředu, která tak byla vystavena vlnám. Byla to masivní loď, jež živlům dobře odolávala. Ale byly zde také úpravy ze St. Augustinu - rozšířená horní paluba, velrybí hřbet, zatížení strojem na výrobu ledu a třemi tucty barelů na 210 litrů. To vše způsobilo, že se těžiště lodi zvedlo a loď se pomaleji vyrovnávala z výkyvů. Jen několik dalších lodí - Eagle Eye a Sea Hawk - skladují naftu na horní palubě. Přepážka na levoboku Andrea Gail rovněž mohla působit problémy. Bylo nutné ji zvýšit a rozšířit, aby chránila rybářské náčiní, ale tím zároveň brzdila odtok vody z paluby. O několik let dříve ji zasáhla na zádi velká vlna a vyzvedla ji tak, že se kormidlo dostalo částečně z vody. Bob Brown byl na palubě, běžel do kormidelny a otočil kormidelním kolem. Ve stejný okamžik vjela loď do jiné velké vlny. Andrea Gail se pomalu narovnávala a mořská voda otekla z paluby. Všechno by bylo v pořádku, až na to, že se přepážka zkroutila, jako by byla ze slabého plechu. Bylo by možné namítnout, že pokud něco velká vlna z lodi odnese, nemělo to tam být. Nebo by bylo možné říci, že právě to vlny dělají - strhávají to, co jim lidé postaví do cesty. V každém případě to byla znepokojující událost. Brown to sváděl na ne zkušenost muže u kormidla a tvrdil, že svou rychlou akci loď zachránil. Posádka to však viděla poněkud jinak. Viděli, jak loď z levoboku zaplavila masa vody a podivná reakce vlny ji narovnávala. Jinými slovy, po okamžiku smůly přišel ihned šťastný moment. Jakmile se vrátili do přístavu, dali přepážku vyměnit a nikdo se již o události nezmiňoval.

Pověst Boba Browna v Gloucesteru je rozporná. Na jedné straně je fenomenálně úspěšným obchodníkem, který začal z ničeho a dosud pracuje stejně tvrdě jako kterýkoli člen posádky na jakékoli z jeho lodí. Na druhé straně sotva naleznete ve městě rybáře, který by o něm hovořil dobře. Rybolov je však málo rentabilní podnikání a lidé v něm neuspějí proto, že jsou oblíbení, ale proto, že jsou tvrdí. Někteří - jako gloucesterský rybář „Tvrdý“ Bob Millard - jsou tvrdší na sebe, jiní jsou tvrdí na své zaměstnance. Brown je tvrdý na sebe i na druhé. V mládí mu lidé říkali Bláznivý Brown, protože strašně riskoval, po celou zimu lovil tresky v otevřeném dřevěném člunu a dával je do džberu. Neměl vysilačku, loran, ani ozvěnový hloubkoměr a pracoval sám, protože s ním nikdo pracovat nechtěl. Vzpomíná si na zimní dny, kdy musel přes led v přístavu přepravit malý motorový člun, aby se dostal ke svému kotvišti. „Měl jsem rodinu, kterou jsem musel živit, a byl jsem rozhodnut to dokázat,“ říká.

Pouze jednou v životě pracoval pro někoho jiného - vydal se na šestiměsíční turnus se společností, která zkoumala populaci humrů na kontinentálním šelfu. To bylo v roce 1966. O tři roky později pracoval na širém moři na dřevěné lodi dlouhé třináct metrů. „Nikdy na ní nepraskl ani kousíček skla,“ říká. „Větší neznamená vždy lepší.“ Nakonec vypravoval z Gloucesteru čtyři nebo pět lodí na lov mečounů a vydělával stovky tisíc dolarů ročně. Jedné zimy plul se synem a na zpáteční cestě z Georgesovy lavice se jim začal na palubě hromadit led. „Když se vám začne na Georgesově lavici tvořit led, můžete si být jisti, že blíž u pobřeží s tím budete mít problémy,“ říká. „Vraceli jsme se a jedné noci to začalo foukat ze severozápadu rychlostí sto šedesát kilometrů a ještě do toho sněžilo. Anemometr ukazoval jen do sto šedesáti kilometrů a ručička na této rychlosti zůstala stát celé tři dny - jako by byl rozbitý. Byli jsme v ocelové lodi a uvnitř to nevypadalo tak zle, cítili jsme se v ní docela fajn. Nenechte si od nikoho tvrdit, že to není lepší. Bude-li vám někdo tvrdit, že je dřevo lepší, je to romantik. Ocel jde ale ke dnu rychleji... no, jako hromada oceli.“

Nepřátelský vztah města k Bobu Brownovi dosáhl vrcholu v roce 1980, kdy Brown na lodi Mořská horečka přišel o jednoho muže. Šlo o sedmáct metrů dlouhou dřevěnou loď s tříčlennou posádkou, která vytahovala u Georgesovy lavice pasti na humry. Byl konec listopadu a meteorologická služba očekávala, že několik dnů bude vát mírný vítr, ale katastrofálně se spletla. Z Karolín se přičítala jedna z nejhorších bouří, o jakých měla kdy záznam. Celou noc se s řevem hnala na sever, na Georgesovu lavici vpadla za svítání a v tajemných mělčinách kontinentálního šelfu zvedala

sedmáct metrů vysoké vlny. A aby to bylo ještě horší, od pobřeží vzdálená klíčová boje, která vysílala údaje, poslední dva a půl měsíce nefungovala, takže meteorologická služba neměla ani ponětí o tom, co se tam děje. Když se muži na Mořské horečce a ještě na jedné lodi, osmnáct metrů dlouhém Dobrém větru, ráno probudili, zjistili, že budou muset bojovat o život.

Loď Dobrý vítr dopadla hůře. Její záď zasáhla obrovská vlna a čtyřčlenná posádka zůstala uvězněna v zatopené kormidelně. Jednomu z nich, třiatřicetiletému strojníkovi Erniemu Hazardovi, se podařilo nabrat vzduch do plic a prolézt oknem ven. Doplavil k samonafukovacímu člunu vystřelenému z lodi, který se pohupoval na provaze vedle lodi. Loď s kýlem nahoře se potápěla ještě hodinu, ale zbytku posádky se z ní nepodařilo dostat, takže Hazard nakonec odřízl lano a vydal se sám v člunu na moře. Dva dny ho unášela vichřice a neustále převracela člun, dokud ho nenašel tryskový letoun P-3 válečného námořnictva a nevypustil značkovací boji s oranžovým kouřem. Z vody ho vytáhla Pobřežní stráž a helikoptéra ho pak dopravila do nemocnice na Tresčím mysu. Strávil v severním Atlantiku dva dny jen ve spodním prádle. Když se ho pak zeptali, jak dlouho mu trvalo, než se po této zkoušce zahřál, odpověděl bez sebemenšího náznaku ironie „asi tři nebo čtyři měsíce“.

Mořská horečka si vedla o něco lépe, ale ne o moc. Chytla rovněž obrovskou vlnu a přišla o všechna okna.

Bezpečnostní sklo o tloušťce téměř půldruhého centimetru se rozbilo, jako kdyby bylo zasaženo demoliční koulí.

Kapitán, jímž byl syn Boba Browna, se pokoušel držet loď v úžlabích mezi vlnami, aby se vyhnul dalšímu zaplavení, protože předchozí vína je obrátila bokem proti vlnám a smetla jednoho z členů posádky z kormidelny do moře vedle lodního boku. Muž se jmenoval Gary Brown (žádný příbuzenský vztah s Bobem Brownem). Zatímco se jeden ze zbývajících členů posádky po čtyřech doplazil do podpalubí, aby se pokusil znovu nahodit motor, shodil druhý z paluby Brownovi záchranný člun. Dopadl přímo před něj, ale on se ani nepokusil se ho chytit. Zmizel z dohledu s nepřítomným pohledem v očích.

Oba muži pak vysílali mayday, radiotelegrafický tísňový signál, a za hodinu jim už v rozbourané temnotě kroužila nad hlavami helikoptéra. Do té doby zbývajících dva členové posádky už loď srovnali a vyčerpali z ní vodu. Chcete zůstat na plavidle, nebo si přejete být vytaženi nahoru? zeptal se jich vysílačkou pilot. Zůstaneme na lodi, odpověděli. Pilot jim spustil čerpadlo na vodu v podpalubí a obrátil se zpět k pobřeží, protože už mu docházelo palivo. Na zpáteční cestě zapnul světlomet „noční slunce“ a díval se po Gary Brownovi, ale neviděl nic než zpěněné vlny. Brown již dávno před tím zmizel pod hladinou.

Po čtyřech letech rozhodl okresní soudce Joseph Tauro v Bostonu, že Národní meteorologická služba zanedbala své povinnosti, když neopravila vadnou boji, která měla vysílat meteorologické údaje. Kdyby fungovala, napsal, mohla by meteorologická služba bouři předpovědět. Navíc nevarovala rybáře, že předpovídá počasí s neúplnými informacemi. Bylo to poprvé, kdy byla vládě dávána vina za špatnou předpověď počasí. Po tomto rozhodnutí určité naskočila federální vládě husí kůže. Každá letecká katastrofa nebo každá automobilová nehoda by nyní mohla být spojována s předpovědí počasí. Národní oceánský a atmosférický úřad se proti tomuto rozhodnutí odvolal a vyšší soud je rychle zrušil.

Nic z toho ovšem nebyla chyba Boba Browna. Na listopadové plavbě k Georgesově lavici není nic nezodpovědného - dělal to tak celý život, a bouři naprosto nikdo nepředpovídal. Navíc se potopila větší loď s ocelovým trupem, zatímco Mořská horečka zůstala na hladině. To vypovídá mnohé i o její posádce a údržbě. Přesto však na jedné z lodí Boba Browna zemřel člověk, a to mnoha lidem stačí. Vypráví se, jak Bob Brown jednou upozoroval, že se na ně řítí největší vlna, jakou kdy v životě viděl - obrovská osamocená vlna, jak se na Velkých lavicích stává - on však nepřestal lovit a dál vytahoval šňůru. Lidé mu začali říkat „Sebevražedný“ Brown, protože práce pro něho znamenala riskování života. A pak se to stalo znovu.

Bylo to uprostřed osmdesátých let, kdy lodě vydělávaly milion dolarů ročně. Brown byl na Velkých lavicích s Hannah Boden, když zjistil, že bude muset vytahovat celou šňůru za vichřice o rychlosti šedesáti uzlů. V jednom okamžiku se přes palubu převalila vlna, a když se loď dostala ven z bílé tříště, dva muži na palubě chyběli. Měli na sobě gumáky a gumové rybářské kalhoty až do výše stehů, a sotva se dalo předpokládat, že se udrží na hladině ledové vody u Newfoundlandu. Jeden z nich okamžitě zmizel pod hladinou, druhého vrhla vlna na trup lodi. Jeden z členů posádky k němu duchapřítomně natáhl z paluby harpunu s hákem, aby se jí chytil. Háč muži propíchl ruku, ale situace byla natolik beznadějná, že na to nikdo nedbal, hlavně že ho vytáhli ho na palubu. Museli pak plout téměř sedm set kilometrů, aby se dostali do letového pásma helikoptér, odkud byl zraněný muž dopraven do nemocnice.

Brownova pověst však Billyho nezajímá. Brown není na lodi, ale dva tisíce kilometrů odtud v Gloucesteru. Když s ním Billy nechce mluvit, stačí nezvedat sluchátko radiotelefonu. Billy mu navíc vydělává s jeho lodí peníze, a proto Brownovy výčitky, názory nebo nedostatek empatie nejsou pro Billyho důležité. Všechno, co Billy potřebuje, je pět mužů, dobře udržovaná loď a dostatek paliva, aby se mohl dostat k Vlamskému mysu a zpět.

K prvním pěti výlovům Johnstonovy plavby došlo za „přední strany“ měsíce, tedy v prvním týdnu, kdy měsíc narůstá. Lodě mírají v této době na šňůře jen menší samce, zatímco lodě, které nahazují šňůry za „zadní strany měsíce“, v posledním týdnu, než úplně zmizí, vytahují obvykle velké samice. Johnstonův rekord je série mečounů, většinou samců na sedmadvaceti háčích za sebou. Za úplňku se náhle objevují na šňůře obrovské samice a tento jev trvá několik týdnů. „Úlovky se pohybují od průměrné váhy pětadvaceti kilogramů u samců ke čtyřem či pěti samicím o váze 400 kilogramů,“ říká Johnston. „Za úplňku ztrácejí hlavu a začínou žrát s riskantní neopatrností.“

Úplněk měl být 23. října a Johnston si plavbu načasoval tak, aby se do něho trefil. Existují kapitáni, kteří zkracují dobrou plavbu jen proto, aby se drželi lunárního cyklu. Prvních pět Johnstonových výlovů nepřineslo výjimečné úlovky, ale pak se to začalo zlepšovat. Kolem 21. října už lovil tři nebo tři a půl tisíce kilogramů tuňáků denně, dost k tomu, aby mu stačil k lovu už jen další týden. Počasí bylo mimořádně pěkné a Johnston poslouchal každý večer VHF, aby se mohl podělit o nejnovější zprávy se zbytkem flotily. Protože je se svou lodí nejdále na západě, spoléhá se flotila

na jeho informace, aby věděla, jak dlouhé šňůry má vypouštět. Nechtějí zbytečně tahat šedesát kilometrů šňůry, pokud by se měla blížit bouře. Dvaadvacátého října vyplouvá z New Bedfordu k Velkým lavicím Laurie Down 8, přestavěný tanker, na kterém byl kapitánem tichý Texan Larry Davis. Je poslední lodí, která v této sezóně vyplula k lovištím. Téhož dne nákladní kontejnerová loď Hollan, přepravující kontejnery do New Yorku, opustila francouzský přístav Le Havre. Její plavba je klasickou loxodromickou cestou z anglického Kanálu přes loviště. Na různých místech jižně od Vlamského mysu jsou Hannah Boden, Ellison, Miss Millie a Seneca. Mary T a Mr. Simon loví jihozápadně od Ocasní ploutve na okraji Gofského proudu a Billy Tyne je asi o tisíc kilometrů dál na východ.

Billy byl na moři za bezměsíčních nocí, to vysvětluje jeho dosud hubený úlovek, ale okolo 18. října se situace začala lepšit. S blížícím se úplňkem rostou úlovky u celé flotily. Tyne nikomu nevypráví, kolik ulovil, ale po třech hubených týdnech konečně došlo k obratu. Tahá ven přibližně stejné množství mečounů jako Johnston tuňáků - dva a půl až tři tisíce kilogramů denně. Ke konci měsíce má v nádrži 20 000 kilogramů ryb v hodnotě asi 160 000 dolarů. „Mluvil jsem s Billym 24. října a řekl mi, že už má loď plnou až po nákladový jícen," říká Johnston. „Chystal se už plout domů, zatímco my jsme sotva začali. Dá se říct, že měl štěstí."

Pěťadvacátého října kolem poledne vytáhl Billy šňůru naposledy a zatímco posádka balila rybářské náčiní, obrátil loď k domovu. Budou v přístavu jednou z mála lodí s nákladem ryb, a to znamená ještě jejich nedostatek na trhu a vysoké ceny. O tom, že by přišli na nenasyčený trh s 20 000 kilogramů ryb, se kapitánům obvykle může jen zdát. Je jasné počasí, modrá obloha s řasovitými oblaky a stálým severozápadním větrem, který vytváří na hřebenech vln bílou tříšť. Moře se pod lodí pravidelně vlní od bouře, která je daleko jižněji. Billy má porouchaný stroj na led a před sebou dva tisíce kilometrů. Pluje domů, zatímco ostatní jsou teprve v polovině rybolovu. V přístavu se objeví v době, kdy oni budou s rybolovem teprve končit. Ale stejně je už o dva týdny později, než by mělo být. Zpoždění by se dalo svést na nějaké neviditelné změny v Gofském proudu, změny, které narušují chování mečounů a které teď Billymu prodlouží plavbu o jeden nebo dva týdny. Proto se Andrea Gail ocitne na Vlamském mysu v době, kdy již měla plout domů. Okolnosti, které způsobí, že se nějaká loď ocitne v jistém okamžiku na jistém místě, jsou tak nahodilé, že je nelze zkatalogizovat, tím méně předvídat. Celkem padesát nebo šedesát lidí - rybářů a námořníků - se sejde v oblasti severního Atlantiku, kterou brzy zasáhne bouře. Někteří z nich do ní směřovali celé měsíce, jiní učinili špatnou volbu teprve před několika dny.

Na počátku září se Ray Leonard, námořník v důchodu, vyptával po Portlandu v Maine, kdo by mu pomohl doplout s jeho deset metrů dlouhým sloupem na Bermudy. V Portlandu plachtí hodně lidí - v létě závodí u pobřeží, v zimě si zalyžují a pak slouží na plachetnicích v Karibském moři. Proto byl uveden ke Karen Thomsonové, jednomu z nejzkušenějších námořníků v přístavu. Dvaadvacátého října Thomsonová začala sloužit na lodích už v hodně mladém věku, po třicítce vystudovala námořní akademii a na ropných tankerech přeplula několikrát oceán. Mezi plavbami pracovala s jinou ženou, osmatřicetiletou Sue Bylanderovou, jako grafická návrhářka pro jednoho z Leonardových přátel. Leonard oběma nabídl místo na své lodi, pokud poletí z Bermud domů letadlem. Jejich šéf jim řekl, že chtějí-li, mohou si vzít volno. Ženy přijaly a datum vyplutí bylo stanoveno na poslední víkend v říjnu. O měsíc později se slup Satori vydal z Great Bay Marina v Portsmouthu v New Hampshiru a pomalu plul se zapnutým motorem po řece Piscataqua k otevřenému oceánu.

Počasí bylo tak teplé, že se posádka pohybovala na palubě v tričkách a obloha měla bleděmodrou barvu indiánského léta. Od západu vanul mírný podpurný vítr. Satori sjela s motorem řeku, doplula k místu setkání s jinou lodí, obě pak obepluly Kittery Point a vydaly se na východ. Mířily k Velkému jižnímu kanálu mezi Georgesovou lavicí a Tresčím mysem, odkud zamíří na jih k Bermudám. Bylanderová zůstala dole, aby v kajutě udělala pořádek v hromadě jídla a náčiní, zatímco Stimsonová s Leonardem seděli na palubě a bavili se. Ještě než minuli Ostrov rybích hejn, vpluli do mlhy, a když se začalo stmívat, byla Satori sama na nezvykle klidném moři.

Když Bylanderová dokončila úklid zásob, stěsnala se celá posádka k jídelnímu stolu v kajutě k lasagním, které připravila matka Stimsonové. Stimsonová má slámově světlé vlasy a rozvážné šedé oči, které vzbuzují dojem, že dokáže rychle vyhodnotit situaci, podstoupit riziko a učinit rozhodnutí. Není žádná romantička - „Hledáte-li osvětlení, nenajdete ho na ropném tankeru" — ale miluje oceán. Není vdaná a nemá děti. Je výborným členem posádky pro plavbu na jih v této pozdní sezóně.

Slyšel jsi, Rayi, poslední předpověď počasí? zeptala se v jednom okamžiku při večeři.

Leonard přikývl.

Slyšel jsi, že se blíží fronta?

To by neměl být problém, odpověděl. Můžeme v případě potřeby vplout do Káního zálivu.

Kání záliv je na západním konci průlivu u Tresčího mysu. Při špatném počasí by bylo možné plout téměř celou cestu z New Yorku do Bostonu po chráněných vodních cestách. Nejsou nijak krásné, ale jsou bezpečné. „Ray byl zvyklý plout sám, a protože jsem byla na palubě já, cítil se méně zranitelný," říká Stimsonová. „Nastane chvíle, kdy už jste tak daleko, že se nechcete vracet, a tak plujete dál na moře. V budoucnu to budu já, kdo bude poslouchat zprávy o počasí, já rozhodnu, zda plout dál. A vůbec nebudu brát ohledy na zkušenosti vlastníka a kapitána."

Bylo 26. října. Život Stimsonové, Bylanderové, Leonarda a několika tuctů dalších, kteří se nacházeli daleko od pobřeží Nové Anglie, se měl rychle změnit.

Billy, stejně jako Leonard, určitě předpověď slyšel, ale byl ochoten věnovat jí ještě méně pozornosti než Leonard. Přesnou předpověď lze stanovit jen na dva nebo tři dny, ale lodi na lov mečounů potrvá dvakrát tak dlouho, než dopluje do nějakého přístavu. Zprávy o počasí jsou životně důležité pro rybolov, ale při cestě domů již méně. Jakmile kapitán usoudí, že nalovili dost, sbalí náčiní a vydají se na cestu k domovu.

Protože se chyby sčítají, platí, že čím delší je plavba, tím opatrnější by měl být kapitán při určování kursu pro návrat domů. Chyba pouhého jednoho stupně dostane loď padesát kilometrů od stanoveného kursu, než se dostane zpět do Gloucesteru. Kapitán by měl na nápravu možných chyb přidat na každý měsíc plavby nejméně jeden den navíc. Když vyrazí Billy Tyne k domovu, směr 260 stupňů ho zavede přímo k Anninu mysu. Bude muset proplout příliš blízko kolem Sobolího ostrova, který představuje pro plavbu nepředstavitelné riziko. („Pokouším se vyhybat se mu alespoň na pětadesát nebo osmdesát kilometrů," říká Charlie Reed.) Průliv mezi Sobolím ostrovem a Novým Skotskem má výhodu dobrého studeného protiproudu, který začíná na Labradoru a drží se těsně u pobřeží až k mysu Hatteras, ale Billy jej z nějakého důvodu nechtěl použít. Rozhodl se přeplovat Ocasní ploutev okolo 44. stupně severní šířky - což byl jeho „orientační bod" - a pak, jakmile se vyhne Sobolímu ostrovu, namířit téměř přímo na západ do Gloucesteru. Rybářské lodě užívají na otevřeném moři globální systém k určování polohy. GPS, jak se mu říká, stanoví relativní polohu k vojenským družicím obíhajícími zemi a pak ji převede na zeměpisnou délku a šířku. Je natolik přesný, že odchylky nepřesahují pět metrů. Ministerstvo obrany záměrně signály deformuje, protože se obává zneužití tak přesných informací, ale měřítka přesnosti jsou na lodích k lovu mečounů natolik volná, že na tom nezáleží. Rybáři obecně používají GPS k podpoře loranového systému, jenž pracuje tak, že měří čas, který potřebují dva oddělené nízkofrekvenční signály, vysílané z pobřeží, k dosažení plavidla. Mapy jsou potištěny očíslovanými čarami, vycházejícími ze zdrojů signálů, a loran identifikuje linie, které odpovídají poloze plavidla.

Ale i za použití dvou elektronických systémů dochází někdy k chybám - železo v zemské kůře, elektrické poruchy a mnohé další činitele údaje zkreslují. Navíc vám mapovač poskytne pouze směr, jak byste mohli plout přímo po zakřiveném povrchu země, ale loď musejí plout v oblouku od jednoho bodu ke druhému - po dráze „Velkého kruhu". Dráha Velkého kruhu vyžaduje mezi Gloucesterem a Vlamským mysem opravu asi o jedenáct stupňů severně. Večer 24. října vypíchne Billy Tyne v loranu souřadnice pro svůj orientační bod na Ocasní ploutvi Lavie a videomapovač mu ukáže směr 250 stupňů. Dráha Velkého kruhu, kurs podle kompasu a skutečný kurs jsou na začátku plavby totožné, postupně se však až do poloviny plavby rozcházejí, a jak se loď blíží k cíli plavby, zase se postupně sbíhají.

Když se rozhodne pro dráhu Velkého kruhu a zadá směr automatickému pilotu, jde k zásuvce s mapami a vytáhne desetidolarovou námořní mapu INT 109. Narýsuje kurs 250 stupňů k výchozímu bodu a pak pokračuje sérií paralelních zaoblených čar. Znovu překontroluje kurs na spodku kompasové růžice a upraví jej o 20 stupňů kvůli místní magnetické odchylce. (Magnetické pole Země se nekryje se zemskou osou přesně, dokonce ani přibližně.) Ke svému orientačnímu bodu na Ocasní ploutvi by se měl dostat asi za tři dny. Odtamtud popluje nahoru ještě 14 stupňů a pak popluje po dráze dalšího Velkého kruhu do Gloucesteru.

INT 109 je jedna z mála map, která ukazuje v plné šíři i délce letní loviště mečounů, a má ji každá loď, která pluje k Lavici. Má měřítko jedna ku třem a půl milionu. Uhlopříčně pokrývá prostor od New Jersey téměř až ke Grónsku. Země je na mapě 109 zpodobněna tak, jak ji musí vnímat každý námořník - prázdná krajina bez charakteristických znaků, jen s roztroušenými městy na podrobně vyznačeném pobřeží. Majáky jsou označeny silnými vykřičníky na každém Bohem opuštěném mysu mezi New Yorkem a Jižním vlčím ostrovem na Labradoru. Hloubka moře je udána v metrech a mělčiny jsou vyznačeny tmavší modrou barvou. Za Tresčím mysem je zřetelně vidět Georgesovu lavici, nepravidelný útvar o rozměrech Long Islandu, který se zvedá až tři metry nad hladinou moře. Na západ od Georgesovy lavice je Velký jižní průliv a za ním mělčiny Nantucket a oblast plná nápisů - potopené torpédo, nevybuchlé hloubkové miny, nevybuchlé bomby. Čára vyznačující hloubku dvou set sáhů je nejvýraznějším prvkem mapy. Kopíruje v zákrutech pobřeží jako dlouhý stín. Otáčí se okolo Georgesovy lavice, lemuje sto šedesát kilometrů od pobřeží Nové Skotsko a pak vede hluboko do plavební dráhy St. Lawrence. Východně od této plavební dráhy jsou stará rybářská loviště, Lavice Burgeo a St. Pierre, a pak se čára stáčí v širokém oblouku na jihovýchod k Velkým lavicím.

Lavice jsou širokou plošinou, která se prostírá stovky kilometrů na jihovýchod od Newfoundlandu a pak se prudce svažuje pod kontinentální šelf. Sto dvacet kilometrů na východ od St. Johns číhá pod hladinou shluk obávaných skalisek, ale jinak tam vcelku žádné mělčiny nejsou. Pruh studené vody, který se nazývá Labradorský proud, protéká severním okrajem Lavie a dodává do lokálního potravního řetězce plankton. Líný tok nazývaný Severoatlantský proud pomalu teče na východ od Vlamského mysu k Evropě. Ocasní ploutev obtéká Spádová voda, studený proud o rychlosti půl uzlu. Připojuje se k vodám, které v této oblasti všeobecně proudí východním směrem. Pod ním je Golský proud, valící se rychlostí tři až čtyři uzly přes Atlantik. Z Golského proudu se oddělují víry, rotují do severního Atlantiku a odvlékají s sebou celé ekosystémy. Když se jejich jádra rozpadnou, ekosystémy umírají.

Billy chce proplout úzkým pásmem mezi Golským proudem na jihu a Sobolím ostrovem na severu. Je to poměrně přímý úsek, který se vyhybá horní části teplého proudu a k Sobolímu ostrovu se příliš nepřibližuje. Plavba po směru hodinových ručiček vypadá tak na týden. Billy dokonce uvažuje o tom, že vytáhne z vody jednoho stabilizačního ptáka, aby plavbu trochu urychlil. Dieselový motor bafá bez přestávky už celý měsíc bez jakýchkoli potíží, ale teď se Billymu zdá, že je pekelně hlučný. Neexistuje způsob, jak hluku uniknout - zní vám v hlavě, otlásá stěnami žaludku, zvoní vám v uších. Kdyby posádka tolik nepotřebovala spánek, bylo by těžké i usnout. Jinak se muži jen povalují na pryčnách nebo mají dvakrát denně službu u kormidla. Ve dvou a půl dnech urazila Andrea Gail asi 750 kilometrů a dostala se až k okraji kontinentálního šelfu. Je hezké počasí a moře se vzdouvá od severovýchodu. Ve čtvrt na čtyři odpoledne 27. října sděluje Billy Tyne postranním pásmem Kanadské pobřežní stráž, že vplouvá do kanadských vod. Tady je americká rybářská loď Andrea Gail, WYC 6681, říká. Jsme na 44.25 stupni severní šířky a 49.05 stupni západní délky a směřujeme do Nové Anglie. Veškeré rybářské náčiní je sbaleno.

Kanadská pobřežní stráž v St. Johns mu dá povolení pokračovat v plavbě. Většina rybářské flotily na lov mečounů je několik set kilometrů východně a Albert Johnston je stejně tak daleko na jihu. Sobolí ostrov už nestojí v cestě, a tak Billy pokračuje ještě o čtrnáct stupňů dál a pak zamíří ke Gloucesteru. Automatický pilot ho povede po dráze Velkého kruhu téměř přímo na západ. Za soumraku vyleze z faxu kanadská mapa s předpovědí počasí podle údajů z družic. U

Bermud zuří hurikán, z kanadských hor se blíží studená fronta a nad Velkými jezery se chystá bouře. To vše směřuje k Velkým lavicím. Několik minut po faxu volá Linda Greenlawová.

Billy, viděl jsi mapu? ptá se.

Jo, viděl, odpoví Billy.

A co si o tom myslíš?

Zdá se, že to bude proklatě zlé.

Dohodnou se, že si zítra zavolají znovu, aby jí Billy mohl nadiktovat seznam zásob, které bude potřebovat. Vůbec netouží mluvit s Bobem Brownem. Ukončí vysílání, předá kormidlo Murphymu a jde dolů na večeri. Jsou na velké ocelové lodi s 20 000 kilogramů ryb v nádrži s ledem. Taková loď se jen tak nepotopí. Okolo deváté hodiny se nad levobokem vynořil púlměšíc. Vzduch je klidný a obloha plná hvězd. O více než tři tisíce kilometrů dál se právě dostávají do rozporu různé systémy předpovědi počasí.

DĚLOVÁ HLAVENĚ

Muži se na sebe jen dívali skrze padající sníh, ze země na moře a z moře na zem, a uvědomovali si, jak jsou nedůležití.

LOĎ NA SKALISKÁCH, NEWBURYPORT, MASSACHUSETTS, 1839, NIKDO NEPŘEŽIL.
(SIDNEYPERLEY, Historické bouře v Nové Anglii, 1891)

Lov mečounů vyžaduje jistou dávku fatalismu. Loď si užijí spoustu špatného počasí, a posádky obvykle pouze zajistí nákladové jícny poklopy, pustí VCR a pak už jen spoléhají na pevnost ocelové lodní konstrukce. Přitom však každý muž na palubě ví, že se mohou přivalit vlny, které dokážou rozlousknout i takovou loď jako kokosový ořech.

Oceánografové vypočítali, že maximální teoretická výška větrem hnaných vln může být 66 metrů. Tak vysoká vlna by dokázala potopit i mnohé ropné tankery, natož dvaadvacet metrů dlouhou loď na lov mečounů.

Jakmile propadnete takovému fatalismu, je těžké si ujasnit, kde přestat. Kapitáni běžně své loď přetěžují, ignorují varování před bouřemi, uskládňují záchranné čluny v kormidelně a nestarají se o bójky s nouzovými radiovými signály. Inspektoři Pobřežní stráže tvrdí, že možnost potopení na moři je pro mnoho kapitánů nebo vlastníků lodí natolik nepředstavitelná, že nedodrží ani základní bezpečnostní opatření. „Žádný EPIRB nepotřebujeme, protože nemáme v plánu se potopit," to je věta, kterou inspektoři Pobřežní stráže často slyšívají. Jeden videofilm portlandské Pobřežní stráže, promítaný co možná nejčastěji místním rybářům, byl natočen z kormidelny jedné rybářské lodi, když jí ošklivě zasáhla mořská vlna. Ukazuje, jak přes mamutí zvedající se a padající vlnu s bílou tříští se zvedá a padá před lodí. V jednom okamžiku kapitán řekne poněkud samolibě: „Ano, tohle je místo, na kterém byste měli být, přímo v kormidelně, ve svém vlastním malém království.

Ve stejném okamžiku vyplní obrazovku vodní stěna velikosti činžovního domu. Není větší než většina jiných vln, ale je pevná, pěnicí a strmá jako stěna. Zalije před, přední palubu, kormidelnu a vyrazí všechna okna. Poslední věc, kterou kamera zachytila, byla bílá voda vrhající se na ni jako velká mokrá pěst.

Čím dál od pobřeží pracujete, tím méně sebedůvěry si můžete dovolit. Každý víkendový jachtař či majitel motorové lodi ví, že ho Pobřežní stráž vytáhne z každého malého, do kterého se vlastní vinou dostal, ale loď na lov mečounů tuto jistotu nemají. Pracují šest set nebo sedm set padesát kilometrů od pobřeží, mimo letový dosah helikoptér. Proto Billy, jako každý námořník plavící se na širém moři, cítí k velké mokré pěsti obrovský respekt. Když Billy dostal faxem mapu s předpovědí počasí, nepochybně řekl posádce, že se schyluje k něčemu vážnému. Jsou určité věci, které můžete udělat, abyste přežili bouři na moři, ale udělá-li je posádka a jak dobře je udělá, to záleží na tom, jak jsou její členové vyčerpáni prací. Billy rybařil celý život a možná si myslí, že nic nedokáže jeho loď potopit, nebo naopak, je možné, že právě moře je jeho každodenní noční můrou.

Dobrá a opatrná posádka začne tím, že uzavře všechny poklopy, všechna kruhová okénka a vodotěsné dveře. To znemožní vlnám otevřít si cestu a zaplavit nádrž. Zkontrolují poklopy v lazaretu, kde je umístěn řídicí mechanismus a uubezečí se, že jsou dobře zajištěny. Zkontrolují filtry v podpalubních čerpadlech a vyloví všechno, co v podpalubí pluje ve vodě. Uklidí všechno na palubě - rybářské náčiní, kopí s háky, gumáky, boty - a odnesou to do podpalubí.

Odstraní poklopy z odtokových děr, aby voda mohla odtékat z paluby. Utáhnou uzávěry kotvy. Dvojitě převážou barely s naftou a vodou na velrybím hřbetu. Uzavřou přívody plynu na propanbutanovém sporáku. Přivážou ve strojovně vše, co by se mohlo uvolnit a způsobit škody. Přecherpají naftu z nádrží tak, aby některé byly prázdné a jiné tak plné, jak je jen možné. Tím sníží tzv. efekt volné hladiny - šplíchající nafta v nádržích má totiž vliv na polohu těžiště lodi.

Na některých lodích dostává zvláštní příplatek jeden z členů posádky, který dohlíží na motor. Na Andrea Gail však nic takového není, protože se o motor stará Billy. Slezle po schůdkách do strojovny a podle seznamu vše kontroluje - olej v motoru, hydrauliku, baterie, přívody paliva, nasávací ventily, vstřikovací čerpadla. Ujistí se, že jsou zapnuta poplašná zařízení proti ohni a vysoké vodě a že pracují podpalubní čerpadla. Zkontroluje náhradní baterii. Rozdá tabletky proti mořské nemoci. Pokud je jeden z ptáků vytažen z vody, dá jej zpět. Na mapě si zjistí polohu lodi a vypočítá, jak počasí ovlivní její snos. Spočítá si v hlavě kurs pro případ, že by voda vyřadila z provozu elektroniku. Zkontroluje nouzové osvětlení a záchranné soupravy. Pohlédne na fotografie svých dcer, a pak se posadí a čeká.

Předpověď počasí je špatná, ale zatím se nic neděje, vane jen mírný severozápadní vítr a vlny jsou trochu vyšší. Před portlandskou vichřicí v roce 1898 hlásil jeden kapitán, že „je klid, který nevěstí nic dobrého". O pár hodin později zemřelo 450 lidí. Ted' ale tak úplný klid není. Rychlost větru se pohybuje okolo deseti uzlů a pod lodí se líně převalují vlny, vysoké necelé dva metry. Andrea Gail v noci proplula severně od Alberta Johnstona a za svítání se dostala téměř

k západnímu okraji Lavie, okolo 52. stupně západní délky. Jsou v půli cesty domů. Rozbřesk se příkradl s několika proužky lososově růžové oblohy a vítr se začal stáčet na jihovýchod. Říká se tomu zpětný vítr. Jeho směr se na kompasu stáčí proti směru hodinových ručiček a obvykle znamená příchod špatného počasí. Zpětný vítr je zlý vítr; je to první vzdálený náznak pásma nízkého tlaku přecházejícího do cyklonového víření.

Pak přijde faxem další zpráva o počasí:

HURIKÁN GRACIE SE OBRÁTÍ NA SEVEROVÝCHOD A ZÍSKÁ NA RYCHLOSTI. VZNIKAJÍCÍ NEBEZPEČNÁ BOUŘE POHYBUJÍCÍ SE NA VÝCHOD RYCHLOSTÍ 35 UZLŮ SE OBRÁTÍ NA JIHOVÝCHOD A DO 12 HODIN SE ZPOMALÍ. V POLOKRUHU 400 NÁMOŘNÍCH MIL LZE OČEKÁVAT RYCHLOST VĚTRU OD 50 DO 65 UZLŮ A VLNŮ VE VÝŠI 7,5 AŽ 10,5 METRŮ.

Zní to jako soupis něčeho, co rybáři nechtějí slyšet. Doprovodný nákres ukazuje hurikán Gracii jako obrovské víření v okolí Bermud a vznikající bouři jako hustě seskupený shluk barometrických čar kousek na sever od Sobolího ostrova. Tyto informace obdrží každá loď flotily na lov mečounů. Albert Johnston, plující jižně od Ocasní ploutve, se rozhodl zamířit na severozápad, do studených vod Labradorského proudu. Studená voda je těžší, říká, a vítr ji tolik nerozbouří. Proto se v ní netoří nadále vysoké vlny. Zbytek flotily lovců mečounů zůstává daleko na východě a čeká, co bouře udělá. Loď na přepravu kontejnerů, Holland, 160 kilometrů jižně od Billyho, míří přímo do středu bouře. Tři sta dvacet kilometrů na východ pluje do New Yorku další kontejnerová loď, v Libérii zaregistrovaná Zarah. Ray Leonard na slupě Satori se rozhodl, že k přístavu nezamíří a udržuje jižní kurs k Bermudám. Laurie Dawn 8 brázdí dál vodu k rybářským lovištím a Eishin Maru 78, nacházející se právě 240 kilometrů jižně od Sobolího ostrova, míří do přístavu Halifax na severovýchodě. Billy může buď ztratit několik dní a pokusit se dostat bouří z cesty, nebo udržovat kurs k domovu. Jeho rozhodnutí bezpochyby ovlivní skutečnost, že má plnou nádrž ryb a nedostatek ledu.

„Udělal to, co by udělalo 90 % z nás - zajistil poklady a plul dál," říká Tommy Barrie, kapitán Allisonu. „Už je přes měsíc z domova. Řekl pravděpodobně: Zašroubujte to, už máme všeho až po krk, a plul dál k domovu."

Bostonská pobočka Národní meteorologické služby sídlí v přízemí nízké cihlové budovy u šterkové příjezdové cesty za letištěm Logan. Okna z těžkého skla poskytují tlumený výhled na terminál USAir s kyvadlovou dopravou a na pustou krajinu s hromadami šterku a písku. Zvednou-li meteorologové zrak od svých radarových obrazovek, mohou sledovat tryskové taxíky USAir, jak se rozjíždějí a dojíždějí po přistání za šedivou protihlukovou zdí, nad níž vyčnívají jen jejich stabilizátory. Pohybují se po zemi jako stříbrní žraloci na betonovém moři.

Změny počasí přicházejí obvykle s překotnou rychlostí a šíří se přes celou zemi od západu na východ. Platí, že předpověď počasí se zde dělá tak, že zavoláte lidem na západ od vás a požádáte je, aby se podívali z okna. Za starých časů, hned po občanské válce, byla meteorologická služba pod patronátem ministerstva války, protože to byla jediná instituce, která měla kázeň a technologii k přenášení informací na východ rychleji, než se pohybovalo počasí. Když se všude rozšířil vynález telegrafu, byla meteorologická služba předána ministerstvu zemědělství a nakonec se dostala pod ministerstvo obchodu, které dohlíží na letectví a nákladní automobily převážející zboží mezi státy. Regionální pobočky meteorologické služby bývají na ponurých místech, například na průmyslových parkovištích v blízkosti letišť velkých měst. Okna jejich kanceláří se nedají otvírat, v místnostech je zařízení klimatizace. Ze vzduchu, který studují, se dovnitř nedostane takřka žádný.

Osmadvacátý říjen je v Bostonu rezavý slunečný den s teplotou okolo 12 stupňů, z oceánu fouká ostrý vítr. Zkušený meteorolog Bob Case přechází sem a tam a radí se s různými meteorology, kteří mají dnes službu. Většina z nich sedí u modrých obrazovek počítačů a upřeně pozoruje sloupce čísel - barometrický tlak, rosný bod, viditelnost. Na jednom psacím stole jsou horké telefonní linky napojené na Státní úřad pro mimořádné události, regionální okruh a hurikán. Dvakrát denně zazvoní telefon ze Státního úřadu pro mimořádné záležitosti a někdo z kanceláře pospíchá, aby ho zvedl. Stát tak testuje schopnost meteorologické služby včas varovat lidi v případě jaderného útoku.

Case je zachovalý, proplešatělý padesátník. V jeho kanceláři visí družicová fotografie hurikánu, který se chystá napadnout pobřeží Marylandu. Má na starosti vydávání regionálních předpovědí počasí založených na údajích z družic a celonárodního systému nazývaného Řídká síť. Je to souřadnicová síť na mapě země, jejíž rohy představují body sběru dat. Dvakrát denně jsou vypouštěny stovky meteorologických balonů, které měří teplotu, rosný bod, barometrický tlak, rychlost větru, a naměřené údaje předávají teodolitem. Balony vzlétají do výšky 20 000 metrů, kde vybuchnou, a v nich instalované měřicí přístroje se snesou padákem k zemi. Když je lidé najdou, pošlou je zpět meteorologické službě. Tyto údaje společně s výsledky z asi tisíce pozorovacích stanic po celé zemi se vkládají do obrovských počítačů Cray v Národním meteorologickém centru v Camp Springs v Marylandu. Počítače vypracovávají numerické modely atmosféry, které rozesílají do regionálních poboček, kde je místní meteorologové doplňují. Lidé předpovědím „dodávají smysl", říkají meteorologové. V předpovědích počasí je vždy přítomen určitý intuitivní prvek, který nedokážou napodobit ani nejdokonalejší počítače.

Case dnes již delší dobu sledoval jakousi „krátkou vlnu v ovzduší", která se šířila od Velkých jezer na východ. Na fotografiích z družic vypadala jako velké písmeno S ve směru postupu jasného suchého vzduchu, přicházejícího z Kanady na jih. Studený vzduch je hustší než teplý a na rozhraní mezi nimi vzniká obrovské pomalé vlnění, které se jako vlnění oceánu přelévá na východ. Toto vlnění je stále výraznější, až se jeho hřeben oddělí od zbytku teplé fronty a začne vířit. Říká se tomu okluzní fronta. Střed nasává vzduch, fronta se otáčí stále rychleji a v několika hodinách z ní vznikne bouřka.

Princip hurikánu je v podstatě stejný jako u okluzní fronty, ale jeho vznik je odlišný. Hurikány se rodí v prohřáté mořské vodě okolo rovníku. Když se slunce opře do rovníku, opře se do něj pořádně. Čtvereční decimetr paprsků

světla ohřeje přesně jeden čtvereční decimetr vody. Čím dál na sever nebo jih, tím nižší je úhel slunce a tím více paprsků světla je zapotřebí k ohřátí jednoho čtverečního decimetru vody. Z rovníkových moří se vypařuje do ovzduší obrovské množství vody. Vypařená voda je nestálá a obsahuje energii podobným způsobem jako balvan na vrcholu hory - stačí ho jen postrčit a uvolní se obrovská destruktivní síla. Podobně malý pokles v teplotě vzduchu způsobí, že se vodní páry srazí v déšť a uvolní zpět do atmosféry svou skrytou energii. Vzduch nad jedním čtverečním decimetrem rovníkové vody obsahuje tolik této energie, že by stačila automobilu k ujetí více než tři kilometrů. Jediná velká bouře by dokázala pokrýt čtyřdenní spotřebu elektrické energie celých Spojených států.

Teplý vzduch je řidší než studený vzduch. Stoupá vzhůru od hladiny oceánu, v hořejší atmosféře se ochladí a pak vyklopí svou vlhkost zpátky na zem. Nad zónami stoupajícího vzduchu vzniká obrovský kumuluss s hromy a blesky, které mění vlhkost ve stěny deště s dolů vanoucími větry. Podél hlavního okraje studené fronty mohou vytvořit jiné bouřkové mraky „čáru výskytu húlav“, obrovský konvekční motor, který se rozpíná od obzoru k obzoru. Hurikány vznikají, když dojde ve vyšších vrstvách vzduchu k lehkému vybočení z normálu - porucha pasátů, písečná bouře šířící se ze Sahary na moře. Čára výskytu húlav začne kolem tohoto vybočení rotovat, vtahuje dovnitř teplý, tékavý vzduch a posílá jej ke shromažďujícímu se víru v centru. Čím více vzduchu je vtaženo, tím rychleji víří a tím více vody se vypařuje z oceánu. Vodní pára se zvedá k jádru a uvolňuje déšť a skrytou tepelnou energii. Nakonec se celý útvar začne otáčet tak rychle, že vnitřní vířící vzduch už nedokáže překonat odstředivou sílu a tlačuje se do středu. Tak vznikne střed bouře, sloup suchého vzduchu obklopený pevnou stěnou větru. Tropičtí ptáci, uvěznění uvnitř, nedokážou uniknout. Po týdnů, když se systém rozpadne, se fregatky a volavky bílé mohou ocitnout proti své vůli nad Newfoundlandem nebo v New Jersey.

Zralý hurikán je daleko největší silou na zemi. Spojené jaderné arzenály Spojených států a bývalého Sovětského svazu nemají dodnes dostatek sil, aby odvrátily hurikán jen na jediný den. Typický hurikán obsahuje 2,5 milionu kubických kilometrů atmosféry a má tolik energie, že by stačila na pokrytí potřeb elektrické energie Spojených států na tři nebo čtyři roky. V průběhu hurikánu Den práce v roce 1935 přesáhla rychlost větrů 360 kilometrů za hodinu a lidé, které zastihl venku, byli zdušeni a utlučeni pískem. Záchranáři našli po některých obětech jen boty a přezky z opasek. Při hurikánu může spadnout tolik vody (až 12,5 centimetrů za hodinu), že ji půda nedokáže vstřebat. Svahy hor se sesouvají do údolí a ptáci hynou za letu, protože nedokážou ochránit své vzhůru směřující nosní dírký. V roce 1970 se v nynějším Bangladéši utopilo za hurikánu půl milionu lidí. V roce 1938 se za hurikánu ocitlo centrum Providence na Rhode Islandu pod třemi metry mořské vody. Vlny, které tento hurikán zvedl, doslova otrásaly zemí, seismografy na téměř 8000 kilometrů vzdálené Aljašce dokázaly zachytit jejich nárazy.

Menší obdoba tohoto hurikánu nyní směřuje k Velkým lavicím - hurikán Gracie, strašný přírodní jev na konci sezóny, který má v sobě dostatek energie, aby vytlačil z mapy jiný frontální systém. Za normálních okolností by Gracie dorazila k pobřeží někde v Karolínách, ale stejná studená fronta, která zplodila v ovzduší krátkovlnnou brázdu nízkého tlaku, rovněž blokuje cestu hurikánu k pobřeží. (Studený vzduch je velmi hustý a fronty teplého počasí se od něj odrážejí jako míč od zdi.) Podle atmosférických modelů, vytvořených počítači Cray v Marylandu, se Gracie srazí se studenou frontou a ta Gracii odkloní na sever, přímo do cesty brázdy nízkého tlaku. Vítr je jednoduše řečeno vzduch, který proudí z oblasti vysokého tlaku do oblasti nízkého tlaku. Čím větší je rozdíl obou tlaků, tím intenzivnější je proudění větru. Arktická studená fronta hraničící s hurikánem a podporovaná oblastí nízkého tlaku vytvoří tlakový gradient, jaký meteorologové možná nezažijí za celý život.

Motorem za tím vším je tryskající proud, řeka studeného vzduchu ve vyšších vrstvách, která skučí okolo zeměkoule ve výši deseti nebo třinácti tisíc metrů. Bouře, studené fronty, krátkovlnné brázdy nízkého tlaku - to vše odnesou větry ve vyšších vrstvách dříve či později na východ. Tryskající proud není stálý, křečovitě se zmítá jako volná požární hadice, odráží se od hor a v nížinách mění směr. Tyto nepravidelnosti vytvářejí víření o rozměrech kontinentu, která přicházejí z arktické oblasti jako nevyzpytatelné studené fronty.

Říká se jim anticyklony, protože z nich proudí po směru hodinových ručiček studený vzduch, opak tlakových níží. Právě podél předního okraje těchto anticyklon někdy vznikají vlny nízkého tlaku. Občas může některá z těchto vln zesílit ve větší bouři. Proč a kdy ještě stále nedokáže věda odhalit. Obvykle se tak stává nad oblastmi, kde se nějaké rameno tryskajícího proudu srazí se subtropickým vzduchem, například nad Velkými jezery, Golfským proudem u mysu Hatteras, nad jižní částí Appalačských hor. Protože vzduch proudí okolo těchto bouří proti směru hodinových ručiček, přicházejí větry ze severovýchodu a pronikají na volné moře. Z toho důvodu se jim říká „severovýchodní“.

Meteorologové jim ale také říkají „bomby“.

První náznak bouře přišel večer 26. října, když fotografie z družic ukázaly lehký ohyb v předním okraji studené fronty nad západní Indianou. Ohyb je kapsou nízkého barometrického tlaku - krátkovlnnou brázdou nízkého tlaku usazeného ve stěně studené fronty asi ve výši 7000 metrů. Je to zárodek bouře. Brázda nízkého tlaku se pohybuje na východ rychlostí šedesáti pěti kilometrů za hodinu a cestou sílí. Podél kanadských hranic se dostává k Montrealu, pokračuje na východ přes severní Maine, překračuje záliv Fundy a v časných ranních hodinách 28. října překračuje Nové Skotsko. Za svítání již prudká bouře řadí severně od Sobolího ostrova. Brázda nízkého tlaku ve vyšších vrstvách se rozpadá, je nahrazena tlakovou níží na hladině moře a teplý vzduch se zvedá z vrcholu systému rychleji, než může být vsán jejím spodkem. To je definice silící bouře. Barometrický tlak klesá rychleji než o milibar za hodinu a bouře se řítí od Sobolího ostrova na jihovýchod s rychlostí větru 65 uzlů a s vlnami vysokými deset metrů. Je to zhuštěná tlaková níže, o které 320 kilometrů vzdálený Billy Tyne ještě vůbec neví.

Kanadská vláda udržuje boji vysílající údaje 120 kilometrů východně od Sobolího ostrova, na 43,8 stupni severní šířky a 57,4 stupni západní délky, nedaleko místa, kde se nachází Billy. Říká se jí jednoduše boje č. 44139. Mezi Bostonem a Velkými lavicemi je jich ještě dalších osm. Po celý den 28. října nezaznamenala boje č. 44139 téměř žádnou aktivitu, jen pošmourne počasí a mírné vlny. Ve dvě hodiny však ručička poskočila. Mořské vlny jsou najednou čtyři metry vysoké

a vítr má rychlost 15 uzlů. To samo o sobě ještě nic neznamena, ale Billy musel vědět, že to jsou první záchvěvy přicházející bouře. Vitr se opět zklidnil a vlny se postupně zmírnily.

O několik hodin později vyleze se skřípem z radio-faxu další zpráva:

VAROVÁNÍ. HURIKÁN GRÁCIE SE POHYBUJE NA VÝCHOD RYCHLOSTÍ 5 UZLŮ, MAXIMÁLNÍ RYCHLOST VĚTRU 65 UZLŮ A AŽ 80 UZLŮ V CENTRU. PODLE PŘEDPOVĚDI MŮŽE ČINIT RYCHLOST VĚTRU V BOUŘI 50 AŽ 75 UZLŮ A VLNY MOHOU DOSAHOVAT 8 AŽ 12 METRŮ.

Billy je právě na 44. stupni severní šířky a 56. stupni západní délky a pluje přímo do tlamy meteorologického pekla. V příští hodině je moře klidné, což nevěští nic dobrého. Jediným náznakem toho, co se chystá, je směr větru. Celé odpoledne se neustále měnil od jednoho čtvrtkruhu k druhému. Ve čtyři přicházel z jihojihozápadu. O hodinu později začal vát na sever, po další hodině, okolo sedmé večer, mění náhle směr k severovýchodu. A pak se to stane. Je to náhlá změna. Andrea Gail vstupuje do bouře u Sobolího ostrova stejným způsobem, jako vstupuje člověk do pokoje. Vichr má stálou rychlost čtyřiceti uzlů a žene se takeláží s nervy drásajícím skučením. Rybáři říkají, že dokážou odhadnout rychlost větru a tím i míru svých obav podle zvuku, jaký vydává střet větru s drátěnými vzpěrami a řetězy výložníků. Skučení znamená, že vítr má sílu kolem 9 na Beaufortově stupnici, což je čtyřicet nebo padesát uzlů. Síla 10 je jekot. Síla 11 je sténání. Nad silou větru 11 je něco, co již rybáři nechtějí slyšet. Linda Greenlawová, kapitánka Hannah Boden, se ocitla jednou v bouři, kdy anemometr zaznamenal rychlost větru přes sto šedesát kilometrů za hodinu a pak jej vítr urval z paluby. Vitr vydával zvuk, říká, jaký nikdy předtím neslyšela, hlubokou tónovou vibraci jako u varhan. Nejednalo se však o žádnou melodii, bylo to spíš jako kdyby hrálo nějaké dítě na varhany. V osm hodin klesá barometrický tlak na 996 milibarů a nejeví žádnou známku, že by se ustálil. To znamená, že bouře bude silít a v jejím středu se vytvoří ještě větší vakuum. Příroda, jak každý ví, si vakuum ošklivě a pokouší se je co nejrychleji vyplnit. Okolo osmé večer se vlny přizpůsobily rychlosti větru a jejich výška se rychle zvětšovala. Po deváté hodině se všechny grafické čáry údajů z boje č. 44139 začaly prudce zvedat. Maximální výška vln dosahuje už patnácti metrů, pak krátce klesá, aby se vzápětí téměř zdvojnásobila na dvacet tři. Před devátou se vyšplhala rychlost větru na padesát uzlů a postupně rostla, až dosáhla osmapadesáti uzlů. Vlny jsou nyní tak vysoké, že zablokuje anemometr a poryvy dosahují pravděpodobně rychlosti devadesáti uzlů. To je 166 kilometrů za hodinu - síla vichřice 12 na Beaufortově stupnici. Lana sténají.

Pár minut po večerní zprávě o počasí se spojuje s Tynem na postranním pásnu Tommy Barrie. Barrie je z Floridy a je to mohutný chlap se širokými rameny, dozadu ulízanými vlasy a hlasem, jako když o sebe narážejí kameny. Chce mimo jiné vědět, jak dlouhou šňůru má večer položit. Nachází se bezmála 1000 kilometrů na východ a má pocit, že by mohl dostat na palubu hodně ryb. Rozhovor, jak si Barrie vzpomíná, byl stručný a k věci:

Jsme tady na šestačtyřicáté, Billy. Jak to u tebe vypadá?

Fouká to od padesáti do osmdesáti a vlny jsou vysoké deset metrů. Chvilí byl klid, ale teď to začíná být dost ošklivé. Jsem 210 kilometrů východně od Sable.

Tak dobře, necháme šňůru na palubě, ale promluvíme si ještě v jedenáct. Možná ji pak kus spustíme.

Fajn, dám ti ještě vědět, jaké je počasí. Řeknu ti, jak to vypadá.

Budu čekat.

Poté, co domluvil s Barriem, zvedne Billy mikrofon svého postranního pásma a posílá flotile jednu z posledních zpráv: Už je to tady, kluci, a je to síla. Poloha, kterou udal Lindě Greenlawové na Hannah Boden - 44 stupňů severní šířky a 56,4 stupně západní délky - znamenala odchylku od jeho původního kursu. Vypadá to, že směřuje spíše do Halifaxu v Novém Skotsku nebo dokonce do Louisbourgu na ostrově Bretaňský mys než do Gloucesteru v Massachusetts. Louisbourg je pouhých 400 kilometrů na severovýchod, čtyřadvacetihodinová plavba s vlnami za zádi. Když si Billy uvědomil, co ho čeká v příštích hodinách, rozhodl se možná zamlžit na sever jako Johnston. Nebo měl obavy, že nemá dost nafty, nebo potřeboval nabrat led, nebo usoudil, že studený protiproud u Sobolího ostrova vypadá nadějněji. Ať už měl jakýkoli důvod, změnil okolo šesté hodiny kurs a zbytku flotily o tom neřekl. Všichni předpokládají, že směřuje přímo do Gloucesteru. Albert Johnston na Mary T, Tommy Barrie na Allisonu, Linda Greenlawová na Hannah Boden, všichni poslouchají v šest hodin zprávu Billyho Tynea o počasí. Pouze Linda má obavy - „Zdalo se, že ti chlapi mají strach, a my jsme měli strach o ně," říká. Zbytek flotily je lhostejnější. „Žijete v takových věcech celá léta," říká Barrie. „Musíte se dívat na mapy, poslouchat zprávy o počasí, hovořit s jinými loděmi, ale rozhodovat se musíte sami za sebe. Není možné vyplout na moře a čekat na hezké počasí."

Bouře má střed okolo Sobolího ostrova, ale její nejzápadnější okraje se již ženou k pobřeží Nové Anglie. Satori, která je už příliš daleko od pobřeží, než aby mohla přerušit plavbu, začíná bouří pociťovat již v neděli ráno. Další stěna mhy se valí z Georgesovy lavice a barometr začíná pomalu klesat. To nemůže znamenat nic jiného, než že se blíží něco velkého. Satori je teď na začátku Velkého jižního průlivu u Tresčího mysu a proráží si cestu stále neklidnějším a nepříjemnějším mořem. Stimsonová se znovu zmiňuje o předpovědi počasí, ale Leonard trvá na tom, že není žádný důvod k obavám. V neděli ráno se začínají vlny zlověstně a chaoticky zvedat a téhož odpoledne, když Stimsonová naladí předpověď počasí NOAA, pocítí první příznaky strachu:

SEVEROVÝCHODNÍ VÍTR 30 AŽ 40 UZLŮ, PRŮMĚRNÁ VÝŠKA VLN 2,5 AŽ 5 METRŮ, VIDITELNOST V DEŠTI MĚNĚ NEŽ TŘI KILOMETRY.

Před setměním začne vát vítr podle předpovědi od severovýchodu a jeho rychlost na Beaufortově stupnici stále roste.

Je jasné, že jak Satori, tak loď, která s nimi vyplula z Portsmouthu, nečeká v noci nic dobrého. Obě posádky spolu přibližně každou hodinu komunikují na VHF, ale již o půlnoci je ovzduší tak nabito elektřinou, že vysílačky jsou k nepotřebě. Okolo jedenácté hodiny večer přejímá Stimsonová z druhé lodi poslední hovor - Máme velké potíže a přišli jsme o řadu věcí na palubě. Další zpráva nenásledovala. Satori pluje nocí sama, bláznivě poskakuje po vlnách a pokouší se udržet rychlost nutnou k ovládnutí lodě.

Pondělní ráno ji zastihne v prudké vichřici, vlny dosahují výšky až sedmi metrů a vítr se se zlověstným zvukem prodírá takeláží. Moře má šedivou, mramorovou barvu jako zkažené maso. Stimsonová říká Leonardovi, že to bude podle jejího názoru zlé, ale on trvá na tom, že do čtyřadvaceti hodin bude po všem. To si nemyslí Rayi, odpoví mu Stimsonová, mám z toho špatný pocit. Posnídá s Leonardem a Bylanderovou chilli, které připravila její matka, a tráví co nejvíce času v podpalubí, z dosahu počasí. Navigační tabule je na pravoboku, na jiné straně než kuchyňka, a Bylanderová se sama ujímá její obsluhy. Sleduje radar a zprávy o počasí a pomocí GPS vyhledává polohu jejich lodě. Plavba k pobřeží přes plavební koridory a nebezpečné mělké vody by byla za těchto podmínek riskantní, proto podkasali plachty a drží se na otevřeném moři.

V pondělí v noci se bouře přizene z pobřeží na moře a Satori se ocitne ve vzednutých vlnách. Zpráva o počasí z NOAA hlásí, že podmínky se nakrátko zlepší a pak opět zhorší, až se bude bouře stáčet zpět k pobřeží. Do té doby by však Satori mohla být dostatečně daleko na jihu, aby unikla jejímu nejhoršímu řádění. Celou noc se zvedají a klesají na vlnách, barometr mírně stoupá a vítr se pozvolna zmírňuje a stáčí na severovýchod. Ale později v noci se vše vrací jako zlá horečka. Rychlost větru stoupne na padesát uzlů a moře za lodí se zvedá v obrovských temných stěnách. Posádka se střídá u kormidla zajištěného provazem v nastavené poloze. Přes kabinu se občas převálí vlna. Barometr leze celou noc dolů a za svítání je situace horší, než jakou kdy Stimsonová zažila. Poprvé vážně pomýšlí na to, že by mohla na moři zemřít.

Mezitím osm set kilometrů na východ udeřila bouře na rybářskou flotilu. Na lodi Alberta Johnstona je posádka tak vyděšená, že nedokáže nic jiného, než se dívat na video. Johnston zůstává u kormidla a pije spoustu kávy. Jako většina kapitánů nerad odchází od kormidla, dokud se počasí alespoň trochu neuklidní. Kormidla se pravděpodobně ujal i Billy na Andrea Gail, zatímco zbytek posádky se odebral do podpalubí a pokouší se na bouři zapomenout. Někteří chlapi si zakouří pro uklidnění marihuanu, jiní spí nebo se snaží usnout. Leží na pryčnách a myslí na své rodiny nebo přítelkyně nebo na to, jak moc by si přáli, aby k bouři nedošlo.

„Vidím to asi takhle,“ říká Charlie Reed, když se snaží představit si poslední večer na Andrea Gail „Chlapi jsou dole v podpalubí a čtou knihy. Občas narazí do některého boku lodi velká vlna. Vyběhnou do kormidelny a ptají se: Co se stalo, kapitáne? a Billy řekne cosi jako: Nebojte se, kluci, dokážeme to. Když se Billy dostane dolů mezi vlny, je to strašidelná jízda. Někdy se dostanete z vrcholu vlny a nechá vás to pod ní. Loď jen padá dolů. Je lepší plout přímo proti vlnám - alespoň vidíte, co se na vás řítí. To je vše, co můžete dělat.

Z mužů na lodi strávili na moři nejdelší dobu Buggy, Murph a Billy - 34 let, tvrdí všichni, mnohé roky z nich společně. Billy má doma fotografii všech tří na moři s obrovským mečounem. Má na ní rybářské boty až ke kyčlím, srolované k holením, sedí na poklopu palubního jícnu a kovovým hákem drží rybě otevřenou tlamu. Dívá se přímo do kamery. Buggy hned za Bilyem, s hlavou skloněnou na stranu, vypadá stejně ponuře a nadpozemsky jako Kristus na Turinském plátně. Murph v pozadí mhouří oči před ozářenou hladinou moře a ve vysokých rybářských botách Farmer-John vypadá pozoruhodně mohutně.

Všichni ti muži párkrát unikli smrti na moři jen o vlásek, ale nejbližší měl k ní Murph. Měří 190 cm a váží 110 kilo, jeho tělo je pokryto tetováním a vypadá na to, že jen máloco by ho dokázalo zabít. Jednou mu na palubě vzal paži do čelistí žralok mako a kamarádi museli žraloka umlátit k smrti. Přiletěla pro něho helikoptéra Pobřežní stráže. Jindy spouštěl dlouhou šňůru a rozhoupaný hák se mu zasekl do dlaně, prošel na druhou stranu a zasáhl ještě jeden prst. Nikdo si nevšiml, že byl při tom Murph stržen z lodě do moře. Murph viděl, jak se před ním trup jeho lodě stále zmenšuje a nezbyvalo mu nic jiného než doufat, že si někdo všimne, že spadl do vody. Naštěstí se jeden z členů posádky po několika vteřinách otočil, pochopil, co se stalo a vytáhl ho na šňůře zpátky jako mečouna. Pomyslel jsem si, že je po všem, mami, řekl později své matce. Myslel si, že zemře.

K nejhorší nehodě došlo jednoho dusného, bezvětřného večera u mysu Canaveral. Murph se pokoušel usnout na palubě, ale bylo tam příliš horko, a tak šel dolů, aby zjistil, zda by se tam nespalo lépe. Klimatizace byla rozbitá, proto se vrátil zpátky na palubu. Byl již v polospánku, když ho příšerné skřípění kovu donutilo vyskočit na nohy. Loď se naklonila na jednu stranu a do nádrže začala vnikat voda. Ve vodě před jejich přídělí se v temnotě nejasně rýsovaly jakési tvary. Když zapnuli čerpadla v podpalubí, obrátili světlo na předmět před přídělí. S údivem zjistili, že do nich narazila velitelská věž britské jaderné ponorky. Vyrvala v trupu díru a zmačkala Murphovo pryčnu jako plechovku od piva.

Po těchto životních katastrofách měl Murphy jen dvě volby - buď nad ním někdo nahoře drží ochrannou ruku, nebo je smrt jen otázkou času. Rozhodl se pro druhou možnost. Když se seznámil se svou ženou Debrou, řekl jí přímo, že moc nepočítá s tím, že by po třicítce ještě dlouho žil, ale ona si ho přesto vzala. Měli dítě, Dalea juniora, ale manželství se rozpadlo, protože Dale senior byl pořád na moři. Několik týdnů před tím, než se upsal na Andrea Gail, zastavil se Murph v domě svých rodičů v Bradentonu, aby se s nimi rozloučil. Matka mu připomněla, aby nezapomněl platit životní pojistku, v níž byly zahrnuty i náklady na pohřeb, ale on jen pokrčil rameny.

Mami, přestaň si dělat starosti s mým pohřbem, řekl. Vždyť umřu na moři.

Matka se zarazila, ale pak se bavili dál a on se najednou zeptal, má-li ještě schované jeho trofeje ze střední školy. No ovšemže mám, odpověděla.

Dobře, tak je schovej pro mého syna, řekl a políbil ji na rozloučenou.

„Vzalo mi to dech,“ říká jeho matka. „A najednou byl pryč. Před chvílí tady byl a najednou byl za dveřmi. Neměla jsem

vůbec čas si to promyslet. Je to tvrděj, odolnej chlap. Žádněj domácíj typ."

Murph odjel na konci června vlakem do Bostonu. (Bál se létat.) Vezl si s sebou knihu Radost z vaření, kterou mu dala matka, protože na palubách lodí rád vařil. Odnal k Debre svou námořnickou deku, aby mu ji vyprala, ale zapomněl ji u ní. Debra ji uložila, dokud se nevrátí. Řekl jí, že se vrátí domů 2. listopadu a vezme ji na večeři, aby oslavili její narozeniny. Tak se měj dobře, řekla. Po první plavbě jí zavola a řekl, že vydělal přes šest tisíc dolarů a že posílá balík pro syna. Rodičům nevolal, protože mu Debra řekla, že jim zavolala za něj. Chvilí si povídal se synem, pak řekl Debre čau a zavěsil.

To bylo 23. září. Andrea Gail měla za několik hodin vyplout.

V deset večer je průměrná rychlost severoseverovýchodního větru čtyřicet uzlů, s občasnými poryvy dosahuje dvojnásobné rychlosti. Vítr zvedá obrovské vlny. Andrea Gail má čtvercový záďový palubní nosník, to znamená, že záď není zkosená ani zakulacená a má tendenci sledovat při plavbě spíš pohyby mořské hladiny, než se jí prodírat. Pokaždé, když se u její zádi zvedne velká vlna, Andrea Gail se natočí na jednu stranu a Billy musí pevně sevřít kormidlo, aby se loď nestočila bokem do větru a k vlnám. V takovém případě by se převrátila. Plně naložené ocelové lodě nelze po stočení bokem do větru a k vlnám zachránit. Zaplaví je voda a lodě se potopí.

Když Billy pluje za takhle špatného počasí, valí se přes záď téměř nepřetržitě vlny a vzniká vážné riziko, že se uvolní poklop jicnu nebo vodotěsně uzavřené dveře. A aby to bylo ještě horší, vlny přicházejí v neobvykle krátkých intervalech. Místo aby přicházely asi po patnácti vteřinách, přicházejí nyní po osmi nebo devíti vteřinách. Čím kratší interval, tím jsou strmější a tím rychleji se lámou. Patnáct metrů vysoká lámající se vlna je mnohem ničivější než valící se vzedmuté moře o dvojnásobné výšce. Podle boje č. 44139 maximální výše vln 28. října spadá do stejné doby, tj. okolo desáté večer, kdy měly vlny nejkratší intervaly. Je to kombinace, kterou loď velikosti Andrea Gail nedokáže dlouho snášet. V deset hodin, možná dříve, ale rozhodně nejspozději v deset se Billy Tyne určitě rozhodl, že obrátí loď do vln. Jestliže existuje nějaký manévr, při kterém vstávají kapitánům vlasy na hlavě, pak je to otáčení lodí ve vysokých vlnách. Loď je k vlnám bokem - tedy celou délkou - asi půl minuty. To je dostatečně dlouhá doba k tomu, aby se mohla převrhnout. Tento manévr může být riskantní dokonce i pro velké letadlové lodě. Pokud se chce Billy pokusit obrátit loď v rozpoutané bouři, musí se postarat o to, aby byly paluby uklizeny, vše na nich zajištěno a loď plula na plný výkon. Andrea Gail by se naklonila a Billy by vyhlížel z okének, co se na ně žene. Pokud by měl štěstí, dostal by se do úžlabí mezi vlnami a otočil by loď bez problému do návětrného směru.

Billy však už zažil spousty bouří a pravděpodobně obrátil loď již brzy večer, dokonce možná ještě předtím, než mluvil s Barriem.

V každém případě to byl důležitý okamžik, který znamená, že posádka lodí přestala plout směrem k domovu a chtěla jenom přežít. V jistém smyslu loď už není řízena Billym, ale vnějšími okolnostmi. On nemůže dělat víc, než na ně reagovat. Pokud lze posuzovat vážnost nebezpečí podle zužujícího se rozsahu možností, pak možnosti Billyho Tynea se blížily nule. Před týdnem by se asi předčasně vrátil domů. Ještě včera by zamířil na sever jako Johnston. A před hodinou by ještě vysílačkou zjišťoval, není-li poblíž nějaká jiná loď. Elektrické výboje nyní vyřadily VHF z činnosti a postranní pásmo pracuje jen na delší vzdálenosti. Nic není horší než nemožnost nahlédnout do budoucnosti. Nikdo, dokonce ani Meteorologická služba neví, jaký bude mít bouře průběh.

Plavba po návětrné straně má však výrazné nevýhody. Okna jsou vystavena náporu lámajících se vln, loď spotřebuje víc paliva a přídě zachycuje vítr a táhne loď na závětrnou stranu. Andrea Gail má vysokou přídě, která nutí Billyho, aby loď, chce-li plout správným směrem, stále vyrovnával kormidlem. Lze si představit Billyho, jak stojí v kormidelně, svírá kormidlo a musí na to vynakládat sílu, jako kdyby nesl škvárobetonovou tvárnici. Okolo je rozbouřené moře, hory spojující a oddělující se vody, která se valí na loď ze všech stran. Pohyb lodí lze chápat jako okamžitý souhrn všech sil, které na ni v daný okamžik působí. V bouři je však tento pohyb tak chaotický, že nemá téměř žádný postizitelný charakter. Billy mohl pouze udržovat loď přídí proti všemu nejhoršímu a doufat, že ji nezasáhne na zranitelném místě nějaká neočekávaná vlna.

Míru nebezpečí, v němž se Billy nachází, lze lépe pochopit ze zprávy o potížích, které měla kontejnerová loď Holland asi o 320 kilometrů dál na východ. Holland je velká, 181 metrů dlouhá loď o výtaku 10 000 tun, která může na svých palubách převážet téměř sedm set kontejnerů. Andreu Gail by snadno vzala jako náklad. Z 29.-30. října se našly v jejím deníku následující údaje:

04:00 — Loď si pracně klesá cestu vysokými vlnami.

12:00 — Loď se ocitla v rozbouřeném moři s vysokými vlnami (prudké poryvy hurikánu), voda zalévá palubu a náklad. Vlny lodí ostře cloumají, rychlost omezena.

02:00 — Kurs závislý na počasí. Loď již nereaguje na kormidlo. Kymácí se a naklání.

04:00 — Z palubní sekce 6 zmizely kontejnery.

Jinými slovy, Billy se ocitl v bouři, která přinutila desetitisícitunovou nákladní loď opustit kurs. Billy ji musel řídit tak, aby se nepotopila. Další zpráva o vysokých vlnách přichází v jedenáct večer a Tommy Barrie o ní přemýšlí a čeká, až se Billy ozve. Předpokládá se, že bouře udeří plnou silou západně od Ocasní ploutve, okolo 42. a 55. stupně, ale Meteorologická služba vždy všechno neví. 42. a 55. stupeň jsou jen asi 160 kilometrů jihovýchodně od Billyho, takže je spolehlivějším zdrojem zpráv o místních podmínkách než předpověď počasí v rádiu. Je možné, myslí si Barrie, že by Allison mohla ještě dnes v noci spustit aspoň dva díly, tedy asi 13 kilometrů šňůry. Barrieho loď je z celé flotily nejzápadnější, takže ať se žene cokoli, zasáhne ji to jako první, ale úplně nejdřív to schytá Billy Tyne. Barrie čeká dvacet, třicet minut, ale Billy nevolá. To ještě nemusí nic znamenat — jsme tady přece všichni velcí kluci a dokážeme se každý

sám o sebe postarat. Možná má Billy plné ruce práce, nebo si šel do podpalubí zdřímnout, nebo na to prostě zapomněl.

Nakonec se Barrie okolo půlnoci pokouší spojit s Billym sám. Nejde to, a to už vypadá vážně. Znamená to, že se Andrea Gail potopila, přišla o antény, nebo je na její palubě taková spoušť, že se nikdo nemůže dostat k radiu. Barrie si myslí, že to jsou antény - jsou přišroubovány k ocelovému stěžni za kormidelnou, a přestože jsou umístěny vysoko, mohou snadno utrpět škodu. Většina lodí lovičích mečouny už o ně za různých okolností přišla, a jakmile se tak stane, nelze s tím nic dělat, dokud se počasí neuklidní. Při síle větru 12 nepřežijete ani chůzi po palubě, natož práci na stěžni. Ztráta antén by měla pro Andreu Gail i jiné důsledky: Znamenalo by to ztrátu GPS, radia, faxu přijímajícího zprávy o počasí a loranu. A vlna, která by jim urvala antény, je mohla snadno připravit i o radar, světla a světlomet. Billy by pak nejen nevěděl, jaká je jeho poloha, ale nebyl by ani schopen s nikým komunikovat nebo zjistit, jsou-li v oblasti jiné lodě. Ocitl by se ve stejných podmínkách, jaké vládly na moři v 19. století. Za takových okolností by nemohl dělat nic než udržovat loď špičkou proti vlnám a doufat, že nepřijde o okénka. Je v nich sklo Lexan o síle 12 mm, ale i jeho pevnost má určité meze. Kontejnerová loď Holland chytla takové vlny, které otvíraly na palubách třináct metrů nad hladinou kontejnery jako konzervy se sardinkami. Kormidelna Andrea Gail je jen v poloviční výšce.

Okolo půlnoci došlo ke zvláštnímu jevu - bouře u Sobolího ostrova trochu polevila. Rychlost větru klesla o několik uzlů a maximální výška vln klesla o více než tři metry. Prodloužily se i intervaly mezi vlnami, což znamenalo snížení počtu lámajících se vln. Místo aby Andrea Gail vrážela do vodních stěn, zvedá se na vrchol každé vlny a pak po její zadní straně zase klesá. Vlny vysoké patnáct metrů mají v šikmém úhlu délku jedenadvaceti metrů, to je téměř délka lodi. Ve výjimečně velkých vlnách má Andrea Gail zád' v úžlabí vlny a přídí se zvedá na její hřeben. Zklidnění bouře trvá až do jedné hodiny po poledni. V té chvíli je střed tlakové níže přímo nad Andrea Gail. Je možné, že tlaková níže se svými zuřivými větry a neobyčejně pevným tlakovým gradientem vedla k vývoji oka podobného oku hurikánu. O dva dny později ukážou fotografie z družic mraky stahované vírem do jeho středu, podobně, jako mizí voda ve výlevce. Suchý arktický vzduch se jedenapůlkrát otáčel kolem tlakové níže, než se konečně dostal do jejího středu — důkaz, jak rychle se systém otáčel. Osmadvacátého října není střed tak dobře zřetelný, to vysvětluje zmírnění bouře. Oddech však netrvá dlouho a v několika hodinách dosahuje výše vln opět až jedenadvaceti metrů. Tak vysoká vlna má pod úhlem délku přes třicet metrů. Situace na moři dosáhla stavu, jaký nikdo na lodi, s výjimkou několika lidí na souši, ještě nepamatoval.

Když se kontejnerová loď Holland konečně po několika dnech dovezla do přístavu, zapřísáhl se po výstupu na břeh jeden z jejích důstojníků, že už nikdy v životě na žádnou loď nevstoupí. Vlny spláchly do moře 36 kontejnerů a majitelé lodi urychleně najali amerického meteorologického poradce, aby je chránil proti případným žalobám. „Bouře způsobila obrovské škody lodím na moři a pobřežním zařízením od Nového Skotska až po Floridu," napsal Bob Raguso z Weathernews New York. „Američtí vědci prohlásili, že se jednalo o mimořádně silnou severovýchodní bouři a zařadili ji mezi pět nejsilnějších bouří z let 1899-1991. Podle měření i výpočtů dosahovaly vlny do té doby největší výšky. Někteří vědci prohlásili, že se jednalo o bouři, jaká přichází jednou za sto let."

Andrea Gail je v epicentru této bouře a téměř na vrcholu mělčin u Sobolího ostrova. Je velmi pravděpodobné, že přišla o antény, protože jinak by Billy podal Tommymu Barriemu zprávu o tom, jak špatně to s ní vypadá, a také radu, aby rozhodně nespouštěl oně noci žádnou šňůru. Na druhé straně je sporné, zda bouře mohla již tak brzy večer Billyho loď potopit. Osmnáct metrů dlouhá loď Dobrý vítr vydržela, dokud větry nedosáhly rychlosti sto uzlů a vlny výšky přes dvacet metrů. Podle pravděpodobnějšího scénáře se Billymu podařilo udržet loď nad vodou až do obratu počasí v deset hodin, ale s obrovskými škodami - s vyraženými okénky, vyrazenou elektronikou a vyděšenou posádkou. Poprvé je její posádka odkázána jen sama na sebe.

HŘBITOV ATLANTIKU

V několika dnech zmizela expedice hledající El Dorado v naprosté divočině, která se za nimi zavřela jako moře za potápěčem. Teprve za dlouhou dobu přišly zprávy, že všichni ti osli zahynuli.

JOSEPH CONRAD, Srdce temnoty

ALBERT JOHNSTON:

„Byl jsem první, kdo poznal, jaká to bude hrůza. Halifax volal, že se máme připravit na vlny vysoké dvacet metrů. Když jsme to uslyšeli, pochopili jsme, že nám nezbyvá čas, abychom se dostali včas ke břehu, a tak jsme se pokusili dostat se do těch nejstudenějších vod, které jsme dokázali najít. Čím je voda studenější, tím je hustší, a vlny tam nejsou tak vysoké. Věděl jsem rovněž, že dostaneme severoseverozápadní vítr. Chtěl jsem se dostat tak daleko, jak jen bude možné, protože dole na jihu je Golfský proud a v něm je teplá a rychle proudící voda.

Začátek bouře provázela spousta elektrických výbojů, které dělaly takový hluk, že jsme na radiu nic neslyšeli. Byl jsem nahoře v kormidelně, kde obvykle bývám, když se zhorší počasí. Když se počasí trochu uklidní a mohu si dopřát chvíli spánku, tak to rád udělám. Posádka byla v podpalubí a dívala se na video. Každý z nás si uvědomoval, že tohle bude ta nejhorší bouře, v jaké jsme se kdy ocitli — poznáte to podle velikosti a tvaru vln, pohybu lodi, hluku, praštění. Vždy nastane okanzík, kdy si uvědomíte, že jste uprostřed oceánu a že pokud půjde něco špatně, je po všem. Zažil jsem už tolikrát špatné počasí, že jsem si na to do jisté míry zvykl. Ale pak se člověk dostane do opravdu ošklivého počasí, na

které zvyklý není.

Existují zprávy z lodí o vlnách vysokých třicet metrů. To je devadesát stop. Dovedu si představit, že kdyby byla celá americká flotila na lov mečounů uvězněna uprostřed této bouře, všechny lodě by se potopily. My jsme zažili, pokud vím, vlny vysoké maximálně jen asi sedmnáct metrů. Dostali jsme se do nich a pluli jsme v nich, dokud se nesetmělo, pak jsme se obrátili a pluli zpět v jejich směru. Ve tmě nemůžete vidět vysoké osamocené vlny a nechcete jimi být zasaženi a přijít v nich o kormidelnu. Pustili jsme si RPM právě včas, abychom se sladili s vlnami. Kdybychom pluli příliš rychle, lámaly by se o nás, kdybychom pluli příliš pomalu, zaplavovaly by celou loď. Loď byla těžká a naložená rybami, to znamená stabilní. Vedla si úžasně dobře."

Johnson skončil s posledním vytahováním šňůry pozdě odpoledne 28. října. V útrokách jeho lodi bylo devatenáct tuňáků, dvacet tuňáků s velkýma očima, dvaadvacet se žlutými ploutvemi a dva žraloci mako. Okamžitě vyplul na sever a ráno se blížil k Ocasní ploutvi Lavie. Vál severovýchodní vítr o rychlosti sto uzlů a výška vln dosahovala sedmi až deseti metrů. Několik set kilometrů dál na západ však už panovaly o mnoho horší podmínky. Beaufortova stupnice rychlosti větru definuje sílu větru 12 jako bouři o rychlosti 73 mil za hodinu s výškou vln 15 metrů. Jižně od Sobolího ostrova začala bouře č. 44137 hlásit odpoledne 29. října výšku vln až 25 metrů a stejné údaje podávala po následujících sedmnáct hodin. Výška vln mnohé napovídala - průměrná výška každé třetí vlny, známá rovněž jako H_{sig}, činí sedmnáct metrů. První třicet tři metrů vysoká vlna se objevila na grafu v osm večer a druhá o půlnoci. Další dvě hodiny zůstává vrchol na triatřiceti metrech a větry mají rychlost sto třicet kilometrů za hodinu. Vlny však blokují správné údaje bouře a je pravděpodobné, že rychlost větru se pohybovala kolem 195 kilometrů za hodinu. Vítr o rychlosti sto třicet kilometrů za hodinu dokáže vysát rybu s návnadou ze sudu. Triatřicet metrů vysoké vlny jsou o padesát procent vyšší než nejvyšší vlny, předpovídané na počítačových modelech. Jsou to nejvyšší vlny, jaké kdy byly na šelfu Nového Skotska a kdekoliv na světě zaznamenány.

Vědci vědí, co vlny dělají, ale neznají přesně, co dělají obrovské vlny. Existují osamocené vlny, které, řečeno jinými slovy, přesahují síly, jež takové vlny vytvářejí. Z praktického hlediska závisí výška vln na rychlosti větru, na tom, jak dlouho fouká a na rozloze a hloubce moře - „rychlost, trvání a rozloha“, tři hlavní kritéria. Síla větru 12 nad jezerem Michigan vytvoří zhruba po deseti hodinách vlny o výšce asi 11-12 metrů, ale při rozměrech této vodní plochy vyšší být už nemohou. Vlny dosáhly výšky odpovídající „plně vyvinutému vlnovému stavu“. Každá rychlost větru potřebuje minimální rozměr vodní plochy a dobu trvání, aby dosáhla tohoto stavu. Vlny hnané rychlostí větru 12 potřebují k rozvinutí plného potenciálu tři nebo čtyři dny. Vichřice na dvou a půl tisících čtverečních kilometrech oceánu vytvoří za svého šedesátihodinového trvání H_{sig} o výšce 32 metrů, ale nejvyšší výška některých vln může být více než dvojnásobná. Vlny takové výšky nebyly sice nikdy zaznamenány, ale určitě musely někdy vzniknout. Je pravděpodobné, že by zničily vše, co by se jim postavilo do cesty.

Všechny vlny, nezávisle na tom, jak jsou velké, začínají zprvu jako neklidné malé plochy na hladině - tzv. kočičí tlapky. Kočičí tlapky jsou plné vlnek ve tvaru kosočtverců, kterým se říká kapilární vlny. Jsou slabší než povrchové napětí vody a mizí hned, jak přestane vát vítr. Na hladině hladké jako sklo se vítr o ně nemůže opřít. Teprve při větrech o rychlosti nad šest uzlů začínají na hladině vznikat opravdové vlny. Čím rychleji fouká vítr, tím jsou vlny vyšší a tím více větru dokážou „zachytit“. Je to smyčka se zpětnou vazbou, která způsobí, že výška vln stoupá exponenciálně s rychlostí větru.

Takové vlny jsou větrem zvyšovány, ale nejsou na něm závislé. I kdyby vítr přestal vát, vlny by se šířily dál nekonečným padáním do úžlabí, která je provázejí. Takovým vlnám se říká gravitační vlny nebo rytmické vlnění. V příčném řezu jsou to symetrické sinusové křivky, které se vlní na hladině téměř beze ztráty energie. Korek plovoucí na hladině se pohybuje s vlněním nahoru a dolů, ale nikoli do strany. Čím vyšší jsou vlny, tím dál od sebe jsou mezi nimi ležící vlnová úžlabí a tím rychleji se vlny pohybují. Antarktické bouře vytvářejí dlouhé vlny, které mají vzdálenost mezi úžlabími kilometr i více a pohybují se rychlostí padesáti až pětadesáti kilometrů za hodinu. Když se u Havajských ostrovů lámou, jsou vysoké třináct metrů.

Naneštěstí pro námořníky nestoupá celkové množství vlnové energie v bouři lineárně, ale se čtvrtou mocninou. Vlny vytvářené větrem o rychlosti čtyřiceti uzlů nejsou dvakrát, ale sedmáctkrát vyšší než vlny vzniklé při rychlosti dvaceti uzlů. Posádka lodi, která vidí, že údaje na anemometru stouply jen o deset uzlů, tuší, že ji pravděpodobně čeká rozsudek smrti. Prudké větry mají navíc tendenci zkracovat vzdálenost mezi úžlabími vln a zvyšovat jejich výšku. Vlny už nejsou symetrické sinusové křivky, ale mají ostré hřbety, které se zvedají vysoko nad hladinu moře dříve, než spadnou dolů pod jejich úžlabí. Je-li výška vln větší než jedna sedmina vzdálenosti mezi úžlabími, jsou příliš strmé, než aby se udržely, a začnou se lámat. V mělkých vodách se vlny lámou, protože je turbulence vespod zpomalují, zkracují jejich délku a mění poměr výšky k délce. Na otevřeném moři dochází k opačnému jevu - vítr vytváří vlny tak rychle, že není možné udržovat vzdálenost mezi úžlabími a vlnami, a vlny se začínou pod vlastní tíhou lámat. Místo aby se dál šířily téměř beze ztráty energie, mění veškerý svůj potenciál a kinetickou energii v pohyb vody.

Obecný zákon dynamiky kapalin tvrdí, že předmět ve vodě má tendenci dělat to, co by dělala voda, kterou předmět svým objemem vytlačil. V případě lodi v lámající se vlně se loď skutečně stává součástí vlnění. Buď se převrátí, nebo je zatlačena dozadu a rozbita. V lámajících se vlnách byly naměřeny okamžité tlaky až šest tun na čtvereční decimetr. Lámající se vlny vyzvedly 2700 tun vody en masse a zaplavily jí ve skotském Wicku přístav. Na Shetlandských ostrovech v Unst Lightu otevřely ocelové dveře ve výši 65 metrů nad mořskou hladinou. V oregonském Tillamook Rocku zvedly do vzduchu do výše třiceti metrů půltunový balvan.

Existují určité důkazy, že průměrná výška vln v mořích zvolna stoupá a že neočekávané, sedmadvacet nebo třicet metrů vysoké vlny se objevují stále častěji. Výška vln u pobřeží Anglie se v posledních několika desetiletích zvedla v průměru o 25 procent, což znamená zvětšení nejvyšších vln v posledním půlstoletí o sedm metrů. Jednou z příčin může

být zpřísnění zákonů na ochranu životního prostředí, které snížily množství ropy vypouštěné do oceánů ropnými tankery. Ropa se šíří po hladině v tenké vrstvě o síle několika molekul a brání vytváření kapilárních vln, a vítr se nemá o co „zachytit“. Plankton uvolňuje chemickou látku, která má stejný účinek a jeho množství v severním Atlantiku se dramaticky snížilo. Jiné vysvětlení spočívá v tom, že nedávné globální oteplování - jemuž někteří lidé říkají skleníkový efekt - vede k častějšímu výskytu velkých bouří. Na Newfoundlandu například zničily vlny doky a budovy, které nebyly předtím za celá desetiletí poškozeny.

Výsledkem je, že se zvyšují tlaky vyvíjené na lodě. Obvyklou praxí je stavět lodě, které vydrží to, čemu se říká pětadvacetiletý tlak, tedy souhrn nejhorších situací, do nichž se může loď dostat během pětadvacetiletého provozu. Vlna, která zaplavila kormidelnu Queen Mary ve výši třiceti metrů nad hladinou, zřejmě překročila její pětadvacetiletý tlak. Ropné plošiny v Severním moři se staví tak, aby byly bezpečné i před vlnami vysokými 37 metrů, což je vypočítaná výška takzvané stoleté vlny. Bohužel je pětadvacetiletý tlak jen statistickým pojmem, který neposkytuje žádnou bezpečnostní záruku před tím, co se stane příští rok nebo příští týden. Loď se může setkat s pětadvacetiletými vlnami několikrát za týden nebo také nikdy. Námořní architekti rozhodnou, s jakou úrovní tlaku se může pravděpodobně loď v průběhu své funkční doby setkat, a pak jen doufají, že to vyjde. Ekonomicky a strukturálně je nepraktické stavět každou loď tak, aby vydržela stoletý tlak.

Lodě se nevyhnutelně setkávají s vlnami, které překračují jejich tlakový koeficient. V terminologii námořní architektury se jim říká „nepřekonatelné vlny“. Námořníci jim říkají „toulavé vlny“ nebo „neočekávané vlny“. Obvykle jsou velmi strmé a stejně strmé jsou i úžlabí před nimi - „díry v oceánu“, jak je popsali někteří svědkové. Lodě se nedokážou dostat přídí přes ně dostatečně rychle a vlna se zlomí nad jejich zádi. Dějiny námořní plavby jsou plné střetnutí s takovými vlnami. Když byl sir Ernest Shackleton nucen přelouzt Jižní polární moře v otevřeném záchranném člunu o délce sedmi metrů, spatřil tak velkou vlnu, že pokládal její hřeben s bílou pěnou za měsícem osvětlený mrak. Měl jenom čas vykřiknout „Držte se, chlapci, nebo nás dostane!“, a pak se vlna zlomila nad jejich člunem. Byl to zázrak, že jej nepotopila. V únoru 1883 se přes 106 metrů dlouhý parník Glamorgan přelila od přídě po záď obrovská vlna, která z paluby strhla kormidelnu a všechny důstojníky v ní. Později se loď potopila. V roce 1966 se setkal italský parník Michelangelo, loď o výtaku 44 000 tun se 775 pasažéry na palubě, s osamocenou mohutnou vlnou v jinak klidném moři. Přídě se dostala do úžlabí vlny, vlna zaplavila přídě s kormidelnou a zabila jednoho člena posádky a dva cestující. V roce 1976 poslal ropný tanker Krétská hvězda zprávu, že „... loď zasáhla obrovská vlna, která se převalila přes palubu...“, a už o ní nikdo víc neslyšel. Jedinou stopou po jejím osudu byla 22 kilometrů dlouhá ropná skvrna u pobřeží Bombaje. „Divoké pobřeží“ Jižní Afriky mezi Durbanem a East Londonem je domovem značného množství těchto příšerných vln. Agulhaský proud teče rychlostí čtyř uzlů podél kontinentálního šelfu několik mil od pobřeží a jeho spojení s vlnami z antarktických vichřic vede k pohromám. Proud zkracuje délky vln, činí vlny strmějšími a nebezpečnějšími a láme je do rychlejší vody podobným způsobem, jakým se vlny lámou podél pláží. Vlnová energie se koncentruje ve středu proudu a potápí lodě, které se v něm chtějí zadarmo svézt. V roce 1973 byla u Durbanu poškozena obrovskou vlnou nákladní loď Bencruachan o výtaku 12 000 tun a sotva se udržující na hladině musela být odvláčena do přístavu. O několik týdnů později se loď Neptune Sappbire o výtaku 12 000 tun na své první plavbě rozlomila v půli, když se ve stejné oblasti střetla s neočekávanou vlnou. Posádka vyzvedla ze zádi helikoptéra. V roce 1974 se propadl norský tanker Wiktaro výtaku 132 000 tun do obrovského vlnového úžlabí („Před lodí nebylo žádné moře, jenom díra,“ řekl jeden ze členů posádky) a pak se mu přes přídě převalila stejně obrovská vlna. Zmáčkala dva a půl centimetru silný ocelový plát, jako by to byl tenký plech, a silné ocelové železniční pražce zkroutila do uzlů. Přitom vlna utrhla ještě špičku přídě.

Největší neočekávaná vlna, o níž máme zprávy, se objevila při vichřici v Tichém oceánu v roce 1933, kdy tanker amerického válečného námořnictva Ramapo o délce 159 metrů plul z Manily do San Diega. Setkal se s masivním systémem nízkého tlaku a s větrem o rychlosti 68 uzlů, který foukal nepřetržitě celý týden. Proto neměla Ramapo jinou volbu, než plout zádi napřed. (Na rozdíl od dnešních tankerů měla kormidelnu něco málo před prostředkem lodi.) Brzy ráno 7. února pohlédl službu konající důstojník na záď a spatřil, jak se za ní zvedá neočekávaná vlna, která dosahovala přesně výšky strážního koše nahoře za můstkem. Jednoduché měření později ukázalo, že vlna měla výšku 37 metrů. Převládá názor, že neočekávané vysoké vlny jsou složené z několika těsně za sebou následujících obyčejných vln, z nichž se vytvoří vysoce nestabilní vodní sloupce. Může se však jednat i o vlny, které překryjí na dlouhou vzdálenost se šířící vlnění moře z dřívějších bouří. Takové nahromadění energie se přemísťuje v trojicích - což je jev, jemuž se říká „tři sestry“. Taková vlnění jsou tak obrovská, že je lze sledovat na radarech. Existují případy tří sester, které překročily Atlantik a začaly se shromažďovat v oblouku u pobřeží Francie, kde je hloubka okolo sto sáhů. Sto sáhů je dvě stě metrů. To znamená, že se neočekávané vlny lámou nad kontinentálním šelfem, jako by to byla pobřežní čára písčitého prahu. Většina lidí střet s takovými vlnami nepřezijí, proto jsou zprávy z první ruky vzácné, ale přesto existují. Angličanka Beryl Smeetonová plula v šedesátých letech s manželem kolem Hornova mysu, když za sebou spatřila zvedající se vlnu, která se táhla po celém obzoru, kam až dohlédla. „Celý obzor byl zakryt obrovskou šedou zdí,“ napsala si do deníku. „Vlna neměla žádný pěnící hřeben, jenom tenkou bílou čáru po celé délce, a nebyla jako pozvolna se zvedající normální vlny. Tohle byla příkrá vodní stěna, po které stékaly jako vodopády bílé kaskády.“ Vlna zalila po celé délce jejich patnáct metrů dlouhou loď a nakonec přetrhla bezpečnostní pás paní Smeetonové a smetla ji přes palubu.

Tommy Barrie získal u Georgesovy lavice podobnou zkušenost. Ocítl se v utišující se bouři, když přišla odněkud vlna a vyrazila okna. „Najednou se ozvala rána a jedno okno bylo pryč,“ říká. „Zasáhlo to spojku a zablokovalo ji to, takže jsme nemohli přeradit rychlost. Loď se naklonila, obrátila se bokem k vlnám a všude létaly věci, které se nikdy předtím na lodi ani nepohnuly. Vlna strhla ze stojanu záchranný člun a otevřela přední poklop palubního jícnu. Byl zajištěný, ale vody bylo tolik, že to stejně dokázala. Rychle jsem vyskočil a podal zprávu Miss Millie: „Larry, chytli jsme pekelnou

vlnu, buď na ni připraven, jsem tady.' Obrátil jsem loď proti vlnám a za deset minut zasáhla stejná vlna jeho. Pták se dostal nad hladinu a udělal mu v trupu pěkný důlek."

Pokud nějaká vlna vyrazila Billymu okna, pak to mohlo být podobné tomu, co prožili Smeetonová nebo Barrie - přišla velká, strmá a neočekávaná vlna. Je to ošklivá představa - v kormidelně po kolena vody, muži potácející se nahoru po schůdkách, skučení větru ve vyražených oknech. Když se dostane dovnitř hodně vody, může to zaplavit strojovnu, dráty navlnou a dojde k elektrickému zkratu. Celá loď se ocitne pod napětím a každý, kdo stojí ve vodě, to může odnést se smrtelnými následky. Loď, která přijde o okna, se může naplnit v několika minutách vodou. V takovém případě si dva muži uvážou k pasu bezpečnostní lana a doplazí se na nejvýše položenou palubu s deskami námořnické překližky. „Překližka se chová jako divoký drak a je to nesmírná práce si s ní poradit," říká Charlie Reed. „Je to strašný pomyslení, představit si někoho tam venku v takovém počasí. Jako kapitán se nejvíc bojíte, že někdo půjde přes palubu."

Je těžké představit si nebezpečnější úkol, než je tesařská práce na velrybím hřbetu za bouře. Vítr o rychlosti 100 uzlů přinutí na zemi lidi, aby se plazili. Na moři vás přirazí k palubě. Paluby jsou plné vody, loď se houpe, spršky vody vás zalévají jako kartáčová palba. Pracujete, když se loď dostane na chvíli do klidu v úžlabích mezi vlnami. Když se dostane na hřeben vlny, zoufale se k něčemu tisknete a držíte se, aby vás vítr nesfoukl z lodi. Jeden muž drží překližku proti oknu, zatímco druhý dělá elektrickou vrtačkou díry do překližky a kormidelny. Vyvrtá jednu díru, kladivem jí prožene šroub a pak někdo v kormidelně našroubuje matku. Lidé venku vrtají a protahují šrouby tak dlouho, dokud není překližka pevně přišroubovaná. Někteří kapitáni dávají mezi ní a ocelovou stěnu kormidelny gumovou hadici, aby bylo okno vodotěsné.

I když je to sebevražedná práce, téměř vždy se podaří posádce lodi, která přišla o okna, nahradit je překližkou. Než se však oprava oken dokončí, musí loď po celou dobu plout v úžlabí mezi vlnami. Když je překližka přišroubovaná, začne posádka kbelíky vylévat z kormidelny vodu a dělat v ní pořádek. Někdo možná připojí drátem loran nebo rádio na baterii, aby se pokusil obnovit signál. Billy přečerpá palivo z jedné nádrže do druhé, aby loď vyvážil. Někdo pravděpodobně zkontroluje strojovnu a pracovní palubu, odchází-li palubními odtoky voda, jsou-li ptáci pod vodou a je-li dobře zajištěn poklop u nádrže s rybami.

Víc toho v tomto okamžiku posádka nemůže udělat. Pak mohou už jen plout v bouři a doufat, že je nezasáhnou další velké vlny. Když jim vlny i nadále berou okna, mohou se obrátit a plout v úžlabí mezi vlnami, ale to přináší řadu dalších problémů. Několik velkých vln by je mohlo doslova pohrbit nebo zaplavit skladiště v mezpalubí či rozvřít usazeniny v nádržích a ucpat palivové filtry. Pokud vlny lodí při plavbě příliš cloumají, musí posádka čistit tyto filtry neustále - vytáhnout je, vypláchnout usazeniny, dát je zpátky, a tak stále dokola, a to tak rychle, jak jen to dokáže. Jinak zhasne motor a loď se převrátí.

Billy by teď nepochybně volal o pomoc, kdyby měl čím. Ohlásil by na kanálu 16 nebo 2182 kilohertzů „mayday" a udal by svou polohu. Kanály 16 a 2182 sledují Pobřežní stráž, válečné námořnictvo a všechny lodě na širém moři. Podle námořních zákonů musí každá loď, která zachytí „mayday", okamžitě reagovat, pokud tím neohrožuje životy vlastní posádky. Pobřežní stráž by vyslala záchranné letadlo Aurora, aby Andreu Gail vyhledalo a zakroužilo nad ní. Plavec záchranař a posádka helikoptéry by byli uvedeni do pohotovosti na letecké základně u Halifaxu. Kutr Edward Cornwallis Kanadské pobřežní služby by vyplul z Halifaxu na východ a plavba by mu trvala kolem 36 hodin. Na moře by byl vyslán i Triumph C, dálkový vlečný remorkér, který má základnu u vrtné plošiny nedaleko Sobolího ostrova. K Billymu by se pokusila přiblížit i kontejnerová loď Holland, Zarah a možná i Mary T. Jakmile by tam dorazily, nesměly by odplout, dokud by jim k tomu Pobřežní stráž nedala pokyn.

Lze předpokládat, že Billyho vysílačky byly mimo provoz. Pobřežní stráž od něho nikdy žádnou zprávu nedostala. Jeho jediným spojením s vnějším světem je nyní jeho EPIRB, který je umístěn venku v umělohmotném pouzdře na velrybím hřbetu. Má zhruba rozměr kuželky a má kruhový spínač, který může být nastaven na „vypnuto", „zapnuto" nebo „v pohotovosti". Tyto přístroje jsou neustále udržovány v pohotovostní pozici, a když se loď potápí, citlivý spínač vyšle na vodu radiový signál, který je přenesen družicí sledovacím stanicím na pobřeží. Pobřežní stráž zná okamžitě jméno lodi a její polohu a ví, že se stalo něco katastrofálního. Když však loď přijde o své vysílačky, může kapitán vyslat nouzový signál jen tím, že přepne vypínač do postavení „zapnuto". Je to stejné jako výzva „mayday" vysílačkou. Billy to však neudělal, nikdy vypínač nepřepnul. To mohlo znamenat jen jedinou věc. Stále doufá, že mají šanci, a nechává si tuto možnost až na chvíli, kdy už žádnou mít nebudou. Musí zřejmě počítat s tím, že taková vlna, která jim vyrazila okna, je už nezasáhne - a i kdyby, že si s ní opět poradí. Podle statistických údajů vytváří vítr o rychlosti čtyřiceti uzlů každých šest minut lámající se vlny o výšce deseti nebo třinácti metrů, to znamená, že zelená voda se valí přes příd' a bílá přes kormidelnu. Snad každou hodinu může Billyho zasáhnout vlna o výšce sedmnácti metrů. Taková vlna by jim pravděpodobně vyrazila okna. A každých sto hodin může Billy očekávat nepřekonatelnou vlnu - lámající se vlnu o výšce třidvaceti metrů, která se převalí přes celou loď. Jistě si spočítal, že se bouře uklidní dříve než za sto hodin.

Každý člověk na potápějící se lodi reaguje jinak. Jakýsi muž na jedné lodi z Gloucesteru se jen svinul do klubička a rozplakal se, zatímco jeho kolegové pracovali nepřipoutaní na palubě. Posádka Andrea Gail, všichni zkušené rybáři, se pravděpodobně chová jako při každé jiné bouři — zažili jich už hodně a budou se s nimi potýkat i nadále, a přinejmenším se z nich nepozvrací. Billy pravděpodobně pracuje u kormidla tak tvrdě, že mu na myšlenky na potopení nezbývá čas. Ernie Hazard tvrdí, že to byla poslední věc, na kterou myslel. „Vůbec se o tom nehovořilo, jen se pracovalo," říká, když vypráví, jak se potápěli u Georgesovy lavice. „Víte jen, že tohle se teď musí udělat. Nikdy žádný přehnaný pocit nebezpečí. Byli jsme pořád jen něčím strašně zaneprázdnění."

Ať je tomu jakkoli, určité věci si musí člověk uvědomit. V jistém okamžiku museli Tyne, Shatford, Sullivan, Moran, Murphy a Pierre pochopit, že z jejich lodi nevede cesta ven. Mohli přepnout EPIRB, ale noční hledání lodě v těchto

povětrnostních podmínkách by bylo v podstatě nemožné. Mohli použít záchranný člun, ale na něm by pravděpodobně v obrovských vlnách nepřežili. Jestliže se loď potopí, potopí se s ní a nic na světě tomu nedokáže zabránit. Své životy mají naprosto a výhradně ve svých rukou.

Tato smutná skutečnost musela ležet Bobbymu Shatfordovi v žaludku jako zkažené jídlo. Vždyť to byl právě on, kdo měl před odplutím špatnou předtuchu. Poslední odpoledne přišel do doku a byl skoro rozhodnut, že nepojede, že řekne Chris, aby nastartovala auto a že odjedou. Mohli se vrátit do jejího bytu nebo jet nahoru po pobřeží nebo vůbec nikam, nezáleželo by na tom. Nebyl by teď v téhle bouři, a vlastně také nikdo z posádky. Billymu by zabralo nejméně den, než by ho někým nahradil, a teď by byli ještě na východě se zbytkem flotily.

Předchozího jara si Bobby s Chris půjčili na videokazetě film Bojující Sullivanové, o pěti bratřích, kteří za druhé světové války přišli o život na jedné americké válečné lodi. Byl to Ethelin oblíbený film. Když tam seděl s Chris a sledoval film, vzpomněl si na své bratry a dal se náhle do pláče. Nebyl mužem, který se snadno rozpláče, a Chris nevěděla, co má udělat. Měla něco říci? Předstírat, že si toho nevšimla? Vypnout televizi? Nakonec Bobby řekl, že ho rozrušilo pomyšlení na bratry, kteří byli všichni rybáři, a že kdyby se něco stalo jemu, chtěl by být pohřben v moři. Chris ho utěšovala, že se mu nic nestane, ale on trval na svém. Pohřbi mě v moři, řekl. Slib mi to.

A nyní je zde a bude pohřben v moři. Povětrnostní podmínky se zhoršily od špatných k nevyslovitelně zlým, odpovídajícím stupni 10 nebo 11 na Beaufortově stupnici. Britská Příručka námořnického umění popisuje vichřici stupně 10 jako: „Pěna ve velkých kusech je strhávána v hustých bílých pruzích ve směru větru. Vysoké dmutí moře v tvrdých nárazech.“ Stupeň 11 je ještě horší: „Mimořádně vysoké vlny, za kterými se malé nebo středně velké lodě ztrácejí z dohledu. Moře je úplně pokryto dlouhými pruhy bílé pěny.“ Hurikán Gracie se stále prodírá na sever, a když se srazí s bouří u Sobolího ostrova - pravděpodobně asi dalšího dne, situace se ještě podstatně zhorší a může dojít až na stupeň 12. Jen velmi málo lodí dokáže přestát vichřici, která dosáhne tohoto stupně.

Protože lze předpokládat, že Billy nemůže použít svou vysílačku, není možné zjistit, co se skutečně odehrává na palubě Andrea Gail. Docela slušnou představu si však můžeme udělat ze zpráv z Eishin Maru 78, japonské rybářské lodi na spouštění dlouhé šňůry, která se nachází o 320 kilometrů dál na jihozápad. Eishin Maru má na palubě kanadskou pozorovatelku Judith Reevesovou, která se má starat o to, aby plavidlo dodržovalo kanadské předpisy pro rybolov. Bouře zasáhne Eishin Maru přibližně ve stejnou dobu jako Andreu Gail, ale nikoli tak náhle. Boje č. 44137 sto kilometrů na jih sděluje pomalé, postupné narůstání rychlosti větru od pěti hodin odpoledne 28. října. Za svítání 29. října kolísá rychlost větru mezi čtyřiceti a padesáti uzly a nejvyšší vlny dosahují pouze 15 metrů. To je podstatně méně než to, co prožívá Billy, ale situace se neustále zhoršuje. Okolo půlnoci se rychlost větru udržuje na padesáti uzlech, v poryvech dosahuje šedesáti a nejvyšší vlny mají přes třiatřicet metrů. Deset minut po osmé večer 29. října zasáhne Eishin Maru první velká vlna.

S hlukem podobným výstřelu z brokovnice vyrazí okno na levoboku. Voda zaplaví můstek a sudy dole v chodbičce, kde má Reevesová kajutu. Slyší křik zpanikařené posádky a rozkazy, kterým nerozumí. Muži lezou po čtyřech na palubu, aby zabednili okno a kbelíky vylili vodu. Do hodiny obnoví kapitán kontrolu nad můstkem. Loď však utrpěla strašné škody. Je padesát metrů dlouhá — dvakrát delší než Andrea Gail — a vlny se přelévají přes její paluby. Po ruce nejsou žádné nafukovací vesty, žádné záchranné vybavení a žádný EPIRB. Těsně před svítáním uhoď druhá vlna. Tentokrát vyrazí čtyři okna včetně toho, které již bylo zakryto překližkou. „Vypadl celý elektrický obvod, kouřilo se z něho a z drátů se jiskřilo,“ říká Reevesová. „Loď byla zmrazena. VHF, radar, vnitřní komunikační systém, navigační monitory, to vše přestalo fungovat. Tehdy ke mně přišel radista a posunkem mi naznačil, abych šla za ním.“

Radistovi se podařilo kontaktovat satelitním telefonem obchodního zástupce lodi. Reevesová se mu pokusila vysvětlit, jaké škody utrpěli. Zatímco hovoří, vloží se do konverzace Pobřežní stráž z New Yorku, která vyslechla jejich rozhovor a chce vědět, nepotřebuje-li Eishin Maru pomoc. Reevesová oznamuje, že přišli o většinu elektroniky a že mají vážné problémy. New York ji spojuje s Pobřežní stráží v Halifaxu a zatímco se dohadují o tom, jak dostat lidi z lodi, radista ji přeruší. Ukazuje na větu v knize anglických frází. Reevesová se k ní skloní a čte: „Jsme bezmocní a unášeni větrem. Poskytněte nám, prosím, veškerou pomoc.“ (Aniž by o tom Reevesová věděla, porouchal se právě řídicí systém a radista neví, jak by jí to vysvětlil.) V tomto okamžiku si Reevesová poprvé uvědomí, že se může v moři utopit. „Kormidlo nefungovalo a my jsme byli přímo v centru bouře,“ říká. „Byli jsme na rozbouřeném moři a vlny přicházely z různých stran. Vítr rozfoukával vrcholky vln na takovou vzdálenost, že když konečně přiletělo průzkumné a záchranné letadlo, vůbec jsme ho neviděli. Loď byla postrkována sem a tam a nakláněla se tak, že jsme někdy byli úplně hlavou dolů. Zasáhne-li vás jedna vlna a hned po ní druhá, jste zcela pod vodou. A než se loď opět vynoří na povrch, můžete jen zadržovat dech a čekat.“

Všichni jsou již polomrtví a z boků se přes loď přelévají obrovské vlny. Podle Reevesové se loď koulí jako sud, aby se nakonec vždy dostala zase nahoru. Čtyři lodě se pokoušejí reagovat na její mayday, ale tři z nich pro ně kvůli počasí nedokážou nic udělat. Nemohou pokračovat v plavbě, aby neriskovaly životy vlastních posádek. Dálkový vlečný remorkér Triumph C opouští Sobolí ostrov a namáhavě si klesá cestu na jih. Z Halifaxu je na cestě kutr Pobřežní stráž Edward Cornwallis. Netečná posádka Eishin Maru si je jistá, že ji čeká smrt. Reevesová má příliš mnoho práce, než aby se mohla takovými myšlenkami zabývat. Hledá nafukovací vesty, pracuje s vysílačkou a satelitním telefonem a vyhledá potřebné výrazy v japonské konverzační příručce. Nakonec jí zbývá pár chvil, aby se zamyslela nad svými možnostmi. „Buď skočím do moře, nebo se potopím s lodí. Pokud jde o první možnost, chvíli jsem se jí zabývala, ale pak jsem si uvědomila, že zatloukli poklapy všech palubních jícňů. Pomyslela jsem si: Bože, nikdy se z týchle pitomý lodí nedostanu, stane se mým hrobem. Tak jsem se rozhodla, že budu dělat to, co je právě třeba, a nebudu se podobnými myšlenkami zabývat, protože mě děsily. Měla jsem pocit, že to, co mě čeká, nebude příjemné. Dovedete si snad představit, že topit se není nic příjemného. Teprve v okamžiku, kdy jsme přišli o možnost řídit loď kormidlem, jsem si skutečně uvědomila, že zemřeme. Tehdy jsem pochopila, že se jedná o neodvratnou skutečnost a že se s tím musím

nějak vyrovnat."

Brzy po tom, co se porouchalo kormidlo, se služba v New Yorku zeptala Reevesové, jak to na lodi vypadá. Nic moc, říká. Máte připravenou záchrannou výbavu? Ano, je tady, odpovídá. Kolika Japoncům padne? Reevesová se směje. Dokonce i takový pokus o vtip alespoň trochu uvolňuje napětí v zoufalé situaci. Po pár hodinách zazvoní satelitní telefon. Ač je to nepravděpodobné, je to jeden kanadský rozhlasový reportér, který s ní chce udělat interview. Jmenuje se Rick Howe.

Slečno Reevesová, je to tam venku ošklivé? ptá se Howe uprostřed statických výbojů elektřiny a skučení větru.

Je to tady hodně ošklivé.

A co trauler, co je s ním?

Není to trauler, ale rybářská loď, která spouští šňůru. Problém je v tom, že jsme ráno přišli o tři okna na můstku a o veškeré měřicí přístroje.

Jste ve vážném nebezpečí, nebo věříte, že nakonec všechno dobře dopadne?

Rozhodně jsme v nebezpečí, to určitě. Neovladatelná loď je mezi dvanácti metry vysokými vlnami a ve větru, který má rychlost mezi čtyřiceti a padesáti uzly. Jestli se ještě jednou převalí přes můstek voda, přijdeme o poslední možnost komunikace. Ale už teď je to hodně zlé.

Víte, jak daleko je od vás nejbližší loď?

Hledali jsme na vzdálenost asi sto šedesáti kilometrů a nic. Pokud budeme nuceni opustit loď, jsou tu helikoptéry, ale ty zde nemohou být dříve než za tři a půl hodiny. Naneštěstí nebudou moci přiletět za tmy, takže stane-li se něco za tmy, je po nás.

Zmínila jste se, že očekáváte, že se dnes později počasí zlepší. Co nám o tom ještě můžete říci?

Předpokládá se, že se výška vln sníží na pět až osm metrů a vítr se stočí na východ s rychlostí od 25 do 35 uzlů. Takže bychom měli mít méně důvodů k obavám než teď, kdy neustále očekáváme úder nějaké velké vlny. Jestliže nás nějaká vlna zasáhne přímo a převrátí nás a pak se do nás trefo další, půjdeme ke dnu. Všichni se něčeho držíme, všechno je utěsněné, vodotěsně uzavřené, v podstatě zatlučené hřebíky. Jestli se loď začne potápět, nikdo z nás se z ní nedostane ven.

Když se objeví možnost, že byste mohli opustit loď, budete posádka a vy připraveni na tuto eventualitu?

Abych vám řekla naprostou pravdu, nemyslím si, že by byla posádka připravena na takovou možnost. Nemají žádnou boji pro nouzový stav a nezdá se, že by byli pro takové případy vybaveni, což není moc potěšující. Jsem jediná, kdo má soupravu pro přežití na moři. Ale ve vlnách, jaké jsou dnes, by mi asi moc nepomohla.

Tak dobře. Poslyšte, děkujeme vám, že jste nám poskytla rozhovor a věřte, že celá provincie se modlí za váš bezpečný návrat.

Děkuji vám.

Poté se Reevesová vrací ke své práci.

Po tom, co zavolal Tommymu Barriemu, mohl Billy pravděpodobně plout další dvě nebo tři hodiny na severozápad, než začalo moře příliš ostře dorážet na jeho zád. V té době mohl být na sever od údaje vysílající boje č. 44139 a na okraji Banquereau, jednoho ze starých lovišť u Nového Skotska. Dělicí čára s hloubkou 200 sáhů se u Banquereau prudce ohýbá a vede na sever nahoru k průlivu St. Lawrence a na jihojihozápad k Sobolímu ostrovu. Asi o sto kilometrů dál na východ je podmořský kaňon nazývaný „Rokle“ a pak začínají měřliny u Sobolího ostrova.

Sobolí ostrov je dvaatřicet kilometrů dlouhá úzká písčina, která se táhne pod vodou dalších pětadesát nebo osmdesát kilometrů. Z dálky vypadá příboj, který se láme na měřlinách, jako bílá písčná pláž. Námořníci za bouří k němu pluli v mylném domnění, že by se mohli zachránit najetím na pláž, ale jejich lodě byly vždy na kusy rozbity sedmimetrovými vlnami na vnější straně písčiny. Historik Sobolího ostrova George Patterson napsal v roce 1894: „Z východního konce se táhne severovýchodně 27 kilometrů dlouhá písčina. Prvních šest a půl kilometru je za hezkého počasí suchá, dalších čtrnáct kilometrů zalévají lámající se vlny a na zbývajících šesti a půl kilometrech se kříží velké vlny z obou stran. Ostrov a jeho písčina představuje nepřetržitou, osmdesát kilometrů dlouhou čáru strašlivých lámajících se vln. Proudů okolo ostrova jsou nesmírně silné a nepředvídatelné a někdy za 24 hodin změni směr o celý kruh kompasu. Prázdný soudek bude obeplouvat ostrov stále dokola, a stejně tak i těla ze ztroskotaných lodí.“

Ostrov se neklidně přemísťuje po šelfu Nového Skotska, na jednom konci ztrácí písek, na druhém jej vrství, děj, který se opakuje po staletí donekonečna. Od roku 1873 se ostrov rozpadl pod základy již šesti majáků. Na ostrově žijí stáda divokých koní, potomků odolných bretaňských koní, které tam zanechali Francouzi. Duny nedrží pohromadě nic jiného než tráva *Ammophila arenaria*. Dál od pobřeží, v bažinách roste klikva, borůvky a plané růže.

U Sobolího ostrova se slévá Golský proud s ledově studeným Labradorským proudem a jejich vody často pokrývají ostrov mlhou. Říká se, že na jeho měřlinách již utonulo pět tisíc lidí, a tak si vysloužil název „Hřbitov Atlantiku“.

Přinejmenším stejný počet lidí zachránily posádky záchrannářů, které jsou na ostrově už od roku 1801. „Měli jsme mírnou zimu a žádné vraky, až na trup škuneru Juno z Plymouthu,“ zaznamenal si jeden z ostrovních strážců v roce 1820. „Moře jej vyplavilo bez stěžňů, plachet a lanoví, bez jakéhokoli nápisu, a nebyl na něm nikdo kromě jednoho mrtvého muže v podpalubí.“

Za špatného počasí objížděli ostrov jezdci na koních a pátrali po lodích v nesnázích. Jakmile nějakou zpozorovali, jeli zpět pro člun s vesly a propluli na něm přes příbojové vlny, aby zachránili ty, kdo ještě žili. Někdy vystřelili rakety s připevněnou šňůrou, aby dopravili k trosečnickům záchranný kruh s kalhotami. Po uklidnění bouře zachraňovali náklad a rozřezávali vraky na palivové nebo stavební dřevo. Lidé vytažení z potápějících se lodí často strávili na ostrově celou zimu. Někdy tábořily v dunách dvě až tři stovky lidí a čekaly na jaro, až dorazí záchranná loď.

Dnes jsou tam dva majáky, stanice Pobřežní stráže, meteorologická stanice a několik tuctů vrtů na ropu a zemní plyn. Padesát kilometrů na severozápad je dvacet metrů hluboká mělčina a třicet kilometrů na východ je další, hluboká patnáct metrů. Označují západní a východní konce písčiny. Billy u nich ještě není, ale blíží se k nim. Za starých časů bylo známo, že k největšímu počtu ztroskotání na Sobolím ostrově docházelo vinou chybné navigace. Západní proud byl tak silný, že dokázal strhnout loď z kursu o sto až sto šedesát kilometrů. Jestliže Billy přišel o svou elektroniku — své GPS, radar a loran, je na tom v podstatě stejně jako za starých časů. Na stolku s mapami má mapu Velkých lavic a polohu musí určovat podle střelky kompasu, rychlosti plavby, síly a směru větru. Dnes se tomuto postupu říká zastaralé výpočty. Proudů a bouřlivé větry snad zatlačily Billyho víc na západ, než si uvědomuje, a dostávají ho tak do blízkosti mělčin okolo Sobolího ostrova. Možná se záměrně obrátil bokem k vlnám, aby mu nezaplavovaly kormidelnu nebo aby šetřil palivem. Nelze ani vyloučit, že se mu porouchalo kormidlo jako na Eishin Maru a je větrem unášen dál na západ.

Ať už tomu bylo jakkoli, jednu věc víme jistě. Okolo půlnoci 28. října, když bouře vrcholila v okolí Sobolího ostrova, došlo na palubě Andrea Gail k nějaké katastrofě.

BOD NULTÉHO MOMENTU

I pohleděl jsem a aj, kůň plavý a toho,
kterýž seděl na něm, jméno bylo smrt a peklo šlo za ním.
ZJEVENÍ 6, 8

V padesátých a šedesátých letech se vláda Spojených států rozhodla vykonat v Tichém oceánu sérii zkušebních jaderných výbuchů. Panoval názor, že hluboká voda vstřebá vlnu otřesů a zmenší účinky na životní prostředí a vědci přitom budou moci vyhodnotit sílu výbuchů. Ale oceánograf jménem William Van Dorn, spolupracující se Scrippsovým ústavem v kalifornské La Jolle, je varoval, že jaderný výbuch na špatném místě „by mohl proměnit celý kontinentální šelf v příbojovou zónu“.

Znepokojené válečné námořnictvo podniklo řadu testů s vlnami v nádržích, aby se dozvědělo, jakým tlakům by mohla být vystavena jeho flotila. (Ztratilo již v tajfunu v roce 1944 tři torpédoborce. Před tím, než se potopily, podaly zprávu, že se nakláníjí v úhlu 140 stupňů. Ventilacími průduchy byly zaplaveny vodou a potopily se.) Válečné námořnictvo podrobilo modely torpédoborců a letadlových lodí zkouškám s různými typy vln a zjistilo, že jediná nelámající se vlna — bez ohledu na její výšku — žádnou z lodí potopit nedokáže. Jediná lámající se vlna dokáže loď převrátit jen tehdy, je-li vyšší, než je délka lodí. V takovém případě se loď šplhá po vlně v úhlu 45 stupňů, nepodaří se jí dostat až na vrchol a sklouzne po ní zpátky dolů. Její záď se dostane do vlnového úžlabí, hřeben vlny zachytí příď a loď převrátí. Říká se tomu rozhoupání lodí z příde na záď. Erniemu Hazardovi se to stalo na Georgesově lavici. Je to jeden z několika málo pohybů lodí, které mohou okamžitě ukončit komunikaci loď s pobřežím.

Pak je zde sled vln, které jednoduše zaženou loď pod hladinu, jak říkají námořníci - „posílají ke dnu“. Slovník definuje takové loď potápějící vlny jako „propadající se, hroučící se, prudce klesající“. Na ocelových lodích podtlak rozbije okna a poklopy palubních jiců a výsledkem je loď zaplavená vodou. Vtékající voda zabráni posádce v úniku z nitra lodí. Je to jako chůze proti proudu vody z požární hadice. Od příde po záď rozhoupaná a převrácená loď dává uvnitř uvězněné posádce více nadějí na přežití než loď zahnaná vlnami pod hladinu, protože v převrácené lodi se v nádrži zachytí vzduch a ten dokáže pak ještě hodinu i déle udržet loď na hladině. To umožňuje členům posádky vyplavat dvířky a vyšplhat se do záchranného člunu. Čluny jsou uzpůsobeny tak, aby se při potápění lodí automaticky naplnily vzduchem a odpojily se od lodě. Teoreticky se má uvolnit i EPIRB a začít vysílat signály na pobřeží. Vše, co musí udělat posádka, je zůstat naživu.

V pozdních hodinách 28. října jsou vlny dostatečně vysoké, aby rozhoupaly Andreu Gail od příde po záď a převrátily ji nebo ji zahnalý pod hladinu. Pokud se nemůže vlastní silou pohybovat pro ucpaný palivový filtr, zanesený lodní šroub nebo jinou poruchu, mohla by se naklonit na stranu a převrátit. Na převrácení způsobené bočními vlnami se vztahuje stejný zákon jako na převrácení po rozhoupání od příde k zádi. Vlna však musí být vyšší, než je šířka lodí. Andrea Gail má na šířku šest a půl metru. Ale i kdyby nebyla loď zasažena nepřekonatelnou vlnou, ponechává zvyšující se výška vln Billymu stále méně manévrovacího prostoru při snosu lodí. Pokud si udržuje dostatečnou rychlost, aby mohl kormidlovat, rozbije loď na kusy; jestliže zpomalí, ztratí kontrolu nad kormidlem. To je konečný výsledek po dva dny se zužujícího výběru možností. Nyní zbývá jediná volba - plout nahoře na vlnách, nebo dole mezi nimi. Výsledkem bude, že se loď buď potopí, nebo udrží na hladině. Jiná možnost není.

Nezlepší-li se povětrnostní podmínky, nemůže Billy po pravdě řečeno doufat v nic víc, než že přežije do svítání. Předtím měla posádka jeho lodí alespoň naději, že bude zachráněna, teď už je to nemyslitelné. „V silných bouřích je v ovzduší tolik vody a ve vodě tolik vzduchu, že se dá těžko rozpoznat, kde končí atmosféra a kde začíná moře,“ píše Van Dorn. „To doslova znemožňuje rozlišit, kde je nahoře a kde dole.“ V takových podmínkách nedokáže pilot helikoptéry vyzvednout z lodní paluby šest lidí. Proto musí posádka Andrea Gail udržovat dalších osm hodin čerpadla a motor v nepřetržitém chodu a jen doufat, že se loď nestřetne s nějakými osamocenými velkými vlnami. Po moři se potulují vlny o výši třidvaceti metrů jako zlí obři a Billy nemůže dělat nic jiného, než se pokusit dostat přes jejich vršek dříve, než se začnou lámat. Pokud mu nefungují světlomety, nemá ani tuto možnost. Stačí klesnout trochu do úžlabí, náhlé naklonění lodí, a pak už se bude loď šplhat po příliš příkré vlně, než aby to dokázala.

„Vlny o výšce třidvaceti metrů, to už bych si bral plenu,“ říká Charlie Reed. „Byl bych hodně nervózní. Jsou vyšší

než nejvyšší bod na Andrea Gail. Jednou jsem se vracel domů z Velkých lavic ve vlnách, které dosahovaly dvanácti metrů. Byl jsem z toho dost připosranej - nahoru a dolů, celých šest dní. Myslím si, že se k nim Billy obrátil bokem a převrátil se. Dostanete se dolů z jedné z těchto vln a pak přijde druhá z jiného úhlu, otočí loď a převrátíte se. Když se loď převrhne - i když je všechno zajištěné a upevněné - dostane se dovnitř voda. Loď je kýlem vzhůru, překližka se vyboulí, a to je konec."

Když Ernie Hazard plul v roce 1982 na Georgesovu lavici, převrátila se loď obrovským, pomalým kotrmelcem dnem vzhůru. Hazard si vzpomíná, jak je jedna vlna otočila kolem dokola a další je zvedla od jednoho konce k druhému. Nebylo to, jako by se převrátilo ve velké rychlosti auto, ale jako by se pomalu převracel dům. Hazardovi bylo tehdy třiatřicet. Tři roky před tím odpověděl na inzerát v novinách a dostal práci na Dobrém větru, lodi lovíci humry a plující z Newportu na Rhode Island. Bouře je zastihla v listopadu na poslední plavbě roku. V posádce byli dobří přátelé a oslavovali společně konec sezóny v jedné restauraci, kde se specializovali na steaky. Po ránu druhého dne vypluli na Georgesovu lavici. Vanul mírný vítr a meteorologové hlásili několik hezkých dnů. Za svítání však dosáhla rychlost větru sto šedesát kilometrů:

Vedli jsme si dobře. Namíříte loď do vlny a přes její nárazy držíte směr, dokud nejste za ní. Vyrovnáváte loď, necháváte zaplavovat nádrže a pokoušíte se zachránit, co je na palubě. Patří k tomu typické skučení větru v drátech a větrem navátá spousta žluté pěny z kapek mořské vody rozptýlených větrem. Na vlnách jsme ztratili rychlost, protože to byla spis pěna než voda, která nestačila vodnímu proudu.

Stalo se to rychle. Blížili jsme se k okraji kontinentálního šelfu, vlny byly stále vyšší a začínaly se lámat. Pluli jsme po hřebenech vln. Vzpomínám si, že jsem se podíval z kormidelny a spatřil, jak se blíží obří vlna, která se zlomila nad přídíl a vrhla nás nazpátek. Tam nebylo nic, co by nás mohlo zadržet, záď se propadla a pak se loď začala otáčet. Najednou jsme se naplno ocitli v následující vlně. Pak se před dostala do úžlabí a loď se převrátila. Viděl jsem ještě lámající se vlnu a cítil jsem, jak se loď převrací. Pak jsem si uvědomil, že loď je kýlem vzhůru. Plavali jsme uvnitř.

Dostal jsem se na hladinu v malé vzdušné kapse a nevěděl jsem, zda jsem hlavou dolů nebo stojím na zdi či co. Potopil jsem se do kormidelny a spatřil jsem nějaké světlo. Mohlo to být okno nebo kruhový otvor v boku, nevím. V kormidelně však nezbyl už žádný vzduch. Pomyslel jsem si: „A je to. Stačí si jen loknout vody a mám to za sebou." Taková byla skutečnost. Byl jsem na rozcestí a musel jsem se rozhodnout — plavat, nebo zemřít. Nevěděl jsem to, nemyslel jsem na rodinu ani na nic jiného. Zůstala jen volba — život nebo smrt. Lidé si myslí, že je třeba se vždy rozhodnout pro život, ale není to pravda. Taky to můžete vzdát."

Z důvodů, které sám dosud nechápe, to Hazard nevzdal. Odhadl situaci a začal plavat. Kabina na levoboku byla celá ze svařené oceli, a tak věděl, že kdyby se vydal tím směrem, byl by s ním konec. Měl pocit, že proklouzl jakýmsi malým otvorem - dvířka nebo okno? - a najednou byl venku, zpátky na světě. Loď byla kýlem vzhůru, rychle od něho odplouvala a na konci se zmítal na provaze záchranný člun. Byla to jeho jediná naděje; vykroutil se ze šatů a začal plavat.

Ať se Andrea Gail převrátila tím či oním způsobem, skončila v postavení, ze kterého se nemohla sama dostat. Mezi námořními architekty je tato situace známá jako bod nultého momentu - bod, z něhož není návratu. Přechod z krize ke katastrofě je rychlý, trvá pravděpodobně méně než minutu nebo po dobu, aby to sotva stačilo na přepnutí EPIRB. (Když EPIRB nevyšle signál po kontaktu s vodou, znamená to, že nefungoval. Ve velké většině případů se Pobřežní stráž dozví, když lidé na moři umírají.) Není čas vzít na sebe záchranný oblek nebo plovací vestu. Loď prochází nejdůležitějším okamžikem své existence a není čas ani na to, aby člověk začal křičet. Lednička vypadne ze zdi a vrazí do protější uličky, z dřezu vyskakují špinavé talíře, televize, pračka, videopřehrávač, lidé, všechno lítá. A po pár vteřinách se dovnitř začne valit voda.

Když je loď zaplavena vodou, první věcí je, že po zkratu vypadne elektrický systém. Světla zhasnou a na chvíli je jediným osvětlením frenetická modř jisker směřujících v oblouku do vody. Říká se, že lidé v extrémních situacích vnímají věci zkresleně, téměř bizarně, a když začnou dráty prskat a hořet, některý z členů posádky si může vzpomenout na ohňostroj z posledního 4. července, kdy šel po Gloucesteru se svou přítelkyní a díval se na barevné květy nad vnitřním přístavem. Rozpomene se na diváky strkající se na Rogersově ulici a rybáře projevující výkřiky nadšení před dveřmi barů, na vůni stělného prachu a smažených škeblí, šířící se po celém městě. Tehdy, onoho červencového večera, měl před sebou celý život a mohl se rozhodnout pro cokoli na světě.

Skončil jako rybář lovíci mečouny. Skončil tak či onak na této plavbě, v této bouři, v této lodi naplněné vodou, kdy mu zbývá jen minuta nebo dvě života. Teď už neexistuje žádná cesta zpět, žádná helikoptéra, která by ho mohla zachránit. Vše, co zbývá, je naděje, že to skončí rychle.

Když voda poprvé zalije uvězněného muže, je studená, ale neochromuje, má okolo 12 stupňů. Pokud se má člověk o co opírat, dokáže v této teplotě přežít až čtyři hodiny. Když se loď převrátí na bok nebo kýlem vzhůru, první, kdo se utopí, jsou muži v kormidelně. Jejich zkušenost je stejná jako Hazardova, až na to, že se jim nepodaří dostat se z kormidelny k záchrannému člunu. Vdechnou vodu a je to. Potom voda stoupá po schůdkách, zaplaví uličku a pryč a nakonec začne lodním jícnem zaplavovat převrácenou strojovnu. Může vtékat i dveřmi na zádi nebo jícnem do nádrže s rybami, pokud se při potápění otevřely. Je-li loď kýlem vzhůru a jsou-li někteří muži ve strojovně, pak tito muži umírají jako poslední. Jsou v absolutní tmě pod lavinou nástrojů a vybavení, voda se zvedá a zaplavuje schůdky a kýl pravděpodobně značně tlumí burácení vln. Pokud voda zaplavuje loď pomalu, mohou se pokusit po důkladném nadechnutí uniknout dolů po schůdkách, uličkou a dveřmi na zádi pod loď a nahoru na hladinu. Ale to se jim nepodaří, nedokážou to. Je to příliš daleko, umírají cestou. Nebo voda vtrhne do lodi tak prudce a rychle, že je to ani nenapadne. Jsou ve vodě po pás, pak po prsa a nakonec po bradu, a pak už tam není vůbec žádný vzduch. Jen ten, co mají v

plicích, a ten stačí tak na minutu.

Instinkt nedýchat pod vodou je tak silný, že překoná agónii při docházení vzduchu v plicích. Nezávisle na zoufalé situaci se topící člověk nenadýchne, dokud není na hraně ztráty vědomí. V tomto okamžiku je v krvi tolik kyslíčnicku uhličitého a tak málo kyslíku, že chemická čidla v mozku spustí nedobrovolné nadechnutí, ať je člověk pod vodou či nikoli. Říká se tomu „bod zlomu“. Laboratorní pokusy prokázaly, že k bodu zlomu dochází po 87 vteřinách. Je to jakýsi neurologický optimismus, jako by tělo říkalo: Zadržování dechu nás zabije, nadechnutí by nás nemuselo zabít, takže bychom se měli nadechnout. Když se člověk důkladně a rychle několikrát nadechne, jak to dělají potápěči a jak to může udělat zoufalý člověk, dochází k bodu zlomu až po 140 vteřinách. Hyperventilace nejprve vypudí z krevního oběhu kyslíčnicku uhličitý, proto trvá déle, než se opět nahromadí v kritickém množství.

Až do bodu zlomu se říká, že tonoucí člověk prochází „dobrovolnou apnoe“, volbou nedýchat. Nedostatek kyslíku v mozku způsobuje ze všech stran přicházející pocit temnoty, jako když zavíráme clonu v objektivu fotoaparátu. Panika tonoucího je spojena se zvláštní nevěřícností, že se to skutečně děje. Protože tělo a mysl nic takového dosud nepoznaly, neví, jak elegantně zemřít. Proces je plný zoufalství a rozpaků. „Tak tohle je utonutí,“ může si pomyslet tonoucí. „Tak takhle skončí můj život.“

Společně s touto neochotou uvěřit přichází silný pocit, že jsme vyrváni ze života v tom nejbanálnějším, nejnevhodnějším okamžiku, jaký si lze představit. „Nemohu zemřít, mám na příští týden lístky do divadla,“ může si snadno pomyslet někdo, kdo se topí. Tonoucí může mít dokonce pocit, že něco promarnil. Může si představovat, že lidé potřásají hlavou nad tak nesmyslnou smrtí. Tonoucí může mít pocit, že se jedná o poslední a největší hloupý skutek v jeho životě.

Takové myšlenky probíhají myslí přibližně v oné minutě, než dojde zpanikařenému člověku dech. Když dojde k prvnímu nedobrovolnému nadechnutí, bývá většina lidí dosud při vědomí, což je pro tonoucího nešťastné, protože jediná věc, která je nepříjemnější než nedostatek vzduchu v plicích, je vdechnout vodu. V tomto okamžiku přechází člověk z dobrovolné do nedobrovolné apnoe a začne se doopravdy topit. Křečovitými vdechy vtahuje vodu do úst a průdušnice a pak se stane jedna ze dvou věcí: Asi u deseti procent lidí voda nebo jiná tekutina, která se dostane do hlasivek, vyvolá okamžité stažení svalů v okolí hrtanu. Ústřední nervový systém v tomto případě usoudí, že něco v hlasivkách je větší hrozbou než nízká hladina kyslíku v krvi, a jedná podle toho. Říká se tomu laryngospasmus. Je to tak silná reakce, že překoná dýchací reflex a člověk se nakonec udusí. Člověk s laryngospasmem utone, aniž by měl nějakou vodu v plicích.

U zbývajících devadesáti procent lidí se do plic dostane voda a ukončí přesun zbývajících kyslíku do krve. Vše brzy skončí, protože člověk oslabený nedostatkem kyslíku není schopen si v polovědomí vybojovat cestu na hladinu. Sam proces tonutí činí stále obtížnější snahu neutopit se, je to exponenciální katastrofická křivka jako u potápějící se lodi. Občas se někomu přesto podaří vrátit se z tohoto temného světa zpět, a právě díky těmto lidem víme, jaký pocit doprovází tonoucího. V roce 1892 se skotský lékař James Lowson plavil na parníku do Kolomba na Srí Launce, loď se dostala do tajfunu a v temné noci se potopila. Většina ze 150 lidí na palubě se potopila s lodí, ale Lowsonovi se podařilo dostat se z podpalubí na palubu. Loď se mu potopila pod nohama a stáhla ho dolů. Poslední věc, na kterou si vzpomíná, je to, že pod vodou ztratil vědomí. O několik minut později ho vztlková síla jeho plovací vesty vynesla na hladinu a moře ho vyplavilo na jednom ostrově. Svůj prožitek popsal v Edinburském lékařském časopise. Obdivuhodnou funkci své paměti připsal „nadpřirozenému klidu“ lidí, kteří se střetnou se smrtí. Možná nám to pomůže přiblížit poslední okamžiky na Andrea Gail.

Celé odpoledne pokračovalo bušení velkých vln do lodi odsouzené k záhubě. Když se setmělo, přidružila se ke všem těm hrůzám ještě tma. Krátce před desátou hodinou si našly cestu dolů do skladiště tři mohutné vlny, zhasily oheň a naše situace se stala zoufalou. Konec nastal krátce před půlnocí, kdy došlo k tvrdému nárazu na útes a loď v minutě ležela na dně Formoského průlivu.

Aniž bych měl čas na přemýšlení, strhl jsem dolů záchranné pásy, hodil dva svým společníkům, třetí uvázal na sebe a spěchal ke schůdkům. Nebyl čas na to, abych v této situaci studoval chování lidí, ale nikdy nezapomenu na zjevný nedostatek jakékoli iniciativy u všech, které jsem cestou potkal. Zdálo se mi, že všichni cestující jsou paralyzováni, dokonce i moji společníci, z nichž někteří byli protřelými vojáky. Lodní stevardi vyrazili zoufalé výkřiky a poslední slova na rozloučenou a blokovali vstup na palubu. Dokázal jsem se mezi nimi prodrat jen s použitím síly. Když jsem se dostal na palubu, zdálo se mi, že seshora i zdola se na nás ženou hory vody. Voda mě přitiskla ke schůdkům na můstek. Loď se rychle potápěla a já byl stržen s ní, i když jsem bojoval, abych se z ní vyprostil.

Pod vodou jsem se probral a okamžitě se snažil dostat na hladinu, ale klesal jsem stále hlouběji. Tato námaha byla velkým mrháním dechem a po deseti či patnácti vteřinách jsem to už bez nadechnutí nemohl vydržet. Jako kdybych byl ve svěráku, který je neustále utahován. Měl jsem pocit, že mi musí prasknout hrudní kost a páteř. Před mnoha lety můj starý učitel popsal, jaká je smrt utonutím — jako pád v zeleném poli na počátku léta — a tento popis se neustále objevoval v mých myšlenkách. „Lapání po dechu“ bylo stále častější a tlak se zdál být nesnesitelný, ale ještě stále jsem měl dost síly, abych myslel na přátele doma a na Grampiany, které jsem znal jako chlapec, a které se mi objevovaly nyní před očima. Než jsem ztratil vědomí, bolest v prsou zcela zmizela a objevil se příjemný pocit.

Když jsem znovu nabyt vědomí, zjistil jsem, že jsem na hladině, a podařilo se mi přijít na tučt dobrých nápadů. Země byla vzdálená necelých čtyři sta metrů a při plavbě k ní mi pomohl nejprve balík hedvábí a později dlouhé prkno. Když jsem se dostal na břeh a našel úkryt za skaliskem, přepadlo mě samovolné a vydatné zvracení. Po celém zážitku jsem pocítil potřebu spánku a spal jsem zdravě asi tři hodiny. Probudil mě průjem, nepochybně z mořské vody, kterou jsem spolykal. Až do rána se mi neustále třásla všechny údy a tento třes jsem nedokázal ovládnout. (O několik týdnů později:) Spal jsem v pohodlné posteli a pozdě večer mě noční můra přinutila zápasit s nábytkem v ložnici. Nakonec

jsm si vzal z postele polštář a usnul na podlaze. "

Lowson se domníval, že laryngospasmus zabránil tomu, aby se mu v době, kdy byl v bezvědomí, dostala do plic voda. Posádka Andrea Gail měla buď laryngospasmy, nebo zcela zaplavené plíce. Její členové se vznášeli na hladině s otevřenými očima a v bezvědomí v zatopených částech lodi. Je naprostá tma a loď může být už na cestě ke dnu. V tomto okamžiku by tyto muže mohla zachránit jen obrovská dávka kyslíku. Trpěli nejvýš minutu nebo dvě. Jejich těla, vyvíjející před tím drastické úsilí, aby nepřestala fungovat, začala konečně klesat. Voda v plicích odplová povrchově aktivní látku, která umožňuje plicním sklípkům nasávat ze vzduchu kyslík. Samotné plicní sklípky, hrozny membrán, podobající se vínu, se propadnou, protože pulmonální tepnou neprochází krev. Tepna se stáhla ve snaze přesunout krev do oblastí plic, v nichž je víc kyslíku. Takové oblasti však naneštěstí neexistují. Srdce pracuje za kriticky nízké hladiny kyslíku a začíná bít nepravidelně, „jako pytel plný červů," jak řekl jeden lékař. Říká se tomu ventrikulární fibrilace. Čím nepravidelněji srdce tluče, tím méně krve přemísťuje a tím rychleji upadají životní funkce. Děti, které mají v poměru ke své velikosti silnější srdce než dospělí, dokážou udržet srdeční tep až pět minut bez vzduchu. Dospělí umírají rychleji. Srdce bije stále slaběji, až se po několika minutách zcela zastaví. Pouze mozek zůstává naživu.

Centrální nervový systém neví, co se stalo tělu. Jediné, co ví, je to, že se do mozku nedostává dostatek kyslíku. Ještě stále vydává nařízení - Dýchat! Pumpovat! Cirkulovat! — příkazy, které tělo už nedokáže splnit. Kdyby byl člověk v tomto okamžiku defibrilován, mohl by snad přežít. Dostalo by se mu kardiopulmonální resuscitace, respirátoru a byl by přiveden zpět k životu. Tělo však samo dělá vše pro to, aby oddálilo nevyhnutelné. Když se tváře dotkne studená voda, cestuje impuls trojklaným nervem do centrálního nervového systému a snižuje rychlost metaboliky. Puls se zpomalí a krev se dostává tam, kde je jí nejvíce potřeba, do srdce a lebky. Je to jakási dočasná hibernace, která u těla drasticky snižuje potřebu kyslíku. Zdravotní sestry polévají tváře pacientů se zrychleným srdečním tepem ledovou vodou a dosahují stejných výsledků.

Reflex poklesu, jak se mu říká, je spojen s účinkem studené teploty na kůži - uchovává ji. Všechny chemické reakce a metabolické procesy se zpomalí a mozek se spokojí s méně než polovinou kyslíku, který dostává obvykle. Existují případy lidí, kteří strávili čtyřicet nebo padesát minut pod ledem v jezeře a přežili. Čím studenější voda, tím silnější je tento reflex, tím pomalejší metabolické procesy a delší čas přežití. Posádka Andrea Gail se nedostala do zvlášť studené vody, ale i tak jim mohla nízká teplota vody prodloužit život o pět nebo deset minut. Elektrická činnost v jejich mozcích slábne a slábne, až po patnácti nebo dvaceti minutách docela ustala.

Tělo lze přirovnat k posádce, která se uchyluje ke stále zoufalejším pokusům udržet své plavidlo na hladině. Nakonec dojde ke zkratu i u posledního drátu a poslední kousek paluby zmizí pod hladinou. Tyne, Pierre, Sullivan, Moran, Murphy a Shatford jsou mrtví.

SVĚT ŽIVÝCH

Moře drželo na povrchu jeho smrtelné tělo, ale utopilo jeho nekonečnou duši. Viděl Boží nohu na šlapadle tkalcovského stavu a řekl to. Ostatní členové posádky ho kvůli tomu pokládali za blázna.

HERMAN MELVILLE, Bílá velryba

Albert Johnston na Mary T, osmdesát kilometrů jižně od Ocasní ploutve, to začal schytávat pár hodin po Andrea Gail, a to se stejnou silou. První známkou bouře je obrovské množství statické energie na VHF a brzy nato přichází vítr - třicet, čtyřicet, padesát uzlů, pak přestane anemometr na boji č. 44138 ukazovat. Boje je asi osmdesát kilometrů severozápadně od Johnstonovy polohy a údaje se na ní ustálí na 56 uzlech, ještě než se dostane na spodek milimetrového papíru a začne dělat rovnou čáru. Rychlost větru nad hřebeny vln je pravděpodobně ještě o polovinu vyšší. Střed tlakové níže se přemísť nad Johnstona pozdě večer 28. října a po celý následující den se nadále stáčí k pobřeží. Tento pohyb uchránil Johnstona před tím nejhorším a možná mu i zachránil život.

Johnston se prodírá proti větru a vlnám až do setmění a pak se otáčí a pluje ve směru větru a vln. Nechce riskovat, že ve tmě narazí na velkou osamocenou vlnu, která mu vyrazí okna. V časných ranních hodinách 29. října klouže po větru na hřebtech obrovských vln a sleduje jeden z pramenů studeného Labradorského proudu. Za rozbřesku se otáčí a znovu si klestí cestu proti vlnám na sever. Chce získat dostatečný předstih, aby se příští noc, kdy bude muset znovu plout po vlnách, nedostal do Golfského proudu. Druhého dne se posádka probouje na palubu, aby zkontrolovala poklopy u nádrže na ryby, skladiště a upevnění kotvy. Vyšlo slunce a matně ozařovalo zelený oceán. Vítr, pod kterým sténaly kabely a který rozptyloval ve vzduchu pěnu, přicházel se skučením od východu. Radiové vlny jsou tak prosycené vlhkostí, že radar přestává pracovat. V jednom okamžiku se odnikud objeví neidentifikovaná japonská loď na lov mečounů. Světlomet se opírá do šera a loď proplová několik set metrů před Mary T. Na strmějších vlnách nemůže dostat před včas nahoru a noří ji přímo do vodní stěny. Není vidět nic než její kormidelní a pak se pomalu, nezadržitelně opět vynoří její před. Obě plavidla se minou bez jediného slova nebo znamení, neschopná komunikovat, neschopná si navzájem pomoci, razí si dál svůj kurs pekle.

Kromě oné jediné výpravy na palubu kvůli kontrole nádrže na ryby se posádka zdržuje na pryčnách a Johnston stojí jako přibit k podlaze kormidelny, zápolí s kormidlem a zapisuje do palubního deníku. Jeho zápisy jsou stručné, jen strohý popis nekonečného chaosu tam venku. „Severovýchodní vítr 80—100 uzlů, když jsme pluli pod západním okrajem oka," zapisuje si 29. října. „Vlny 7—10 metrů. Nebezpečná bouře se přemísťuje na východ rychlostí 15 uzlů a

spojuje se s od jihozápadu postupující Grácií. " Johnston je jedním z nejvíce meteorologicky založených kapitánů flotily na lov mečounů a neustále sleduje hurikán Grácii, který se tiše blíží k pobřeží. Devěťadvacátého října v osm ráno se Gracie podle předpovědi srazil se studenou frontou a stočila se zpátky na moře. Ve větru o rychlosti osmdesáti uzlů a v desetimetrových vlnách se pohybuje mimořádně rychle. Přestože je na pokraji zkázy, zůstává důležitým prvkem v atmosférické mašinérii, která se formuje jižně od Sobolího ostrova. Téhož odpoledne překračuje Gracie čtyřicátou rovnoběžku a 29. října v osm večer se setkává s bouří u Sobolího ostrova.

Účinek se projeví okamžitě. Tropický vzduch je jakýmsi meteorologickým urychlovačem, který může vstoupit horem do jiného bouřkového systému a v několika hodinách po setkání s hurikánem Gracie vytvořit tlakový gradient podobný útesu. Meteorologické mapy mapují barometrický tlak stejným způsobem jako topografické mapy vyvýšení a v obou případech platí, že čím blíže jsou čáry u sebe, tím náhlejší je změna. Meteorologické mapy Velkých lavic pro časné hodiny 30. října ukazují izobarické čáry, slévající se v jedinou černou masu na severní straně bouře. O bouři s těsně nahromaděnými izobarickými čarami se říká, že má strmý tlakový gradient, to znamená, že vítr bude foukat z kopce s velkou silou. V případě bouře u Sobolího ostrova se začne vítr hnát do tlakové níže rychlostí až sto šedesát kilometrů za hodinu. Zpráva NOAA o katastrofě konstatovala o rok později, že „předem předpověděná bouře se stala skutečností“.

Jedinou dobrou věcí pro obyvatele na pobřeží je na takových zimních bouřích to, že mají tendenci cestovat po moři od západu na východ. To znamená, že rychlost pohybu bouří vpřed se odečítá od rychlosti větru, který je provází. Vítr o rychlosti sedmdesáti uzlů z bouře pohybující se rychlostí dvaceti uzlů se ve skutečnosti stává větrem o rychlosti padesáti uzlů. Ale i opak je pravdou - jindy se pohyb vpřed naopak připočítává k rychlosti větru, ale to se na východním pobřeží téměř nikdy nestává. Atmosférický pohyb se odehrává ve středních výškách vždy ze západu na východ a charakter místního proudění prakticky neumožňuje žádnou změnu. Bouře se mohou chvíli ubírat na severovýchod nebo jihovýchod, ale nikdy se skutečně nevzeprou stálému místnímu proudění. Aby k tomu došlo, bylo by zapotřebí nepředvídaného spojení proměnlivých větrů, které by převzaly úlohu dalšího kolečka v obrovském nebeském stroji.

Obecně řečeno, v takovém případě vzniká hurikán.

Třicátého října je bouře u Sobolího ostrova pevně usazena mezi zbytky hurikánu Gracie a kanadskou oblastí vysokého tlaku. Jako všem velkým útvarům trvá i hurikánům delší dobu, než se zpomalí. Cirkulace Gracie proti směru hodinových ručiček pokračuje ještě dlouho poté, co se její vnitřní struktury již rozpadly. Kanadská oblast vysokého tlaku s hustým studeným vzduchem se mezitím nadále otáčí ve směru hodinových ručiček. Tyto dva systémy fungují jako obrovské ozubené soukolí, které zachytí bouři mezi zuby a vytlačí ji na západ. Říká se tomu retrográdní pohyb a je to akt meteorologického vzdoru, k jakému může dojít ve velké bouři pouze jednou za sto let. Ještě 27. října tvrdily zprávy NOAA z počítačů Cray v Marylandu, že se bouře stáhne zpět k pobřeží. O dva dny později pozoroval Bob Case ve své kanceláři, že přesně toto se děje na satelitních modelech GOES. Meteorologové vidí dokonalost v podivných věcech, a pomíchání tří zcela samostatných meteorologických systémů, aby vytvořily událost století, je jednou z nich. Můj Bože, pomyslel si Case, tohle je dokonalá bouře.

Díky tomuto nebyvalému jevu byla většina lodí flotily na lov mečounů u Vlámského mysu ušetřena hlavního náporu bouře, zatímco každý, kdo byl blíž u pobřeží, to schytral naplno. Dvaatřicet metrů dlouhé lodi Mr. Simon, sto šedesát kilometrů na západ od Alberta Johnstona, to utrhl dvířka na zádi, zaplavilo kormidelnou a odtrhlo zajištění kotvy. Kotva začala poskakovat po palubě a jeden člen posádky musel vyjít nahoru a odříznout ji. Laurie Dawn 8 přišla o antény a pak chytla vlnu, která zaplavila větrací trubku a vyřadila z provozu jeden z jejích motorů. Dál na jih je u pobřeží situace dokonce ještě horší. Orel, loď na dopravu sypaného substrátu se dostala společně s nákladní lodí Baltská hvězda u pobřeží Karolín do velkých potíží a obě vážně poškozené se sotva dovlečou do přístavu. Třicet metrů dlouhý škuner Anne Khristine, postavený před 123 lety, se potápí u pobřeží Delaware a posádku zachrání helikoptéry Pobřežní stráže. Loď na dopravu sypaného substrátu, Zarah, jen osmdesát kilometrů jižně od Andrea Gail, chytne třicet metrů vysokou vlnu, jež zaplaví její paluby a utrhne šrouby, které drží poklopy na kruhových otvorech v boku lodi. Třicet tun vody zaplaví káňtýnu posádky, pak i důstojnickou jídelnu, vyrazí přepážku, strhne další dvě zdi, zaplaví noclehárnu posádky, projde chodbou a zhasne lodní motor. Zarah je dlouhá 183 metrů.

Jachta Satori, sama v ústí Velkého jižního průlivu, začíná vzdávat svůj zápas o to, aby se udržela na hladině. Karen Stimsonová se krčí u navigačního stolku a poslouchá úterní ranní zprávu NOAA o počasi:

JEDNA Z NEJHORŠÍCH BOUŘÍ OD BLIZARDU ROKU 1978, JIŽ TŘI TUCETY LODÍ NAJELY NA BŘEH NEBO SE POTOPILY NA NAUSET BEACH. JEDNA LOĎ HLÁŠÍ VLNY O VÝŠCE 21 METRŮ, COŽ NAZNAČUJE, ŽE BY SE SITUACE MOHLA JEŠTĚ ZHORŠIT. NAVZDORY DOČASNÉMU UTIŠENÍ VĚTRU JE TŘEBA RADIT KE ZVÝŠENÉ OPATRNOSTI.

Místo aby se bouře utišovala, jak tvrdil Leonard, začíná být situace stále horší. Vlny jsou deset metrů vysoké a vítr se blíží síle hurikánu. Loď se bezmocně zakymácí pokaždé, když ji nějaká vlna zasáhne z boku. „Dostávali jsme strašné rány, takže nám začínalo jít o krk,“ říká Stimsonová. „Všude létaly předměty a každá vlna s námi pohazovala po kajutě. Bylo jen otázkou času, kdy se loď rozlomí.“ Bylanderová odmítá vyjít na palubu a Leonard leží svinutý do klubička na své pryčně, zachmuřený a nemluvný, a občas si lokne z láhve whisky. Stimsonová si na sebe oblékne vše, co má, vyleze po úzkých schůdkách a připne se na bezpečnostní lano.

Ať ale dělá cokoli - přivazuje kormidlovou páku, zkouší plout po větru, svine o trochu kosatku - nedokáže loď ovládat. Několikrát ji vlna smete až na konec bezpečnostního lana. Stimsonová ví, že pokud nepoplují přídí proti vlnám, tak se převrátí. Dochází k závěru, že nemají jinou možnost než nahodit motor. Jde do podpalubí, aby se zeptala Leonarda, kolik

mají paliva, ale pokaždé, když se zeptá, dostává jinou odpověď. To je špatné znamení jak pro zásobu paliva, tak pro Leonardův duševní stav. Ale palivo není jediný problém. Leonard ukazuje prstem - je jím i lodní šroub. V takhle rozbouraném moři se zvedá z vody a točí se příliš rychle a mohou se zadřít ložiska.

Zatímco Leonard vysvětluje podrobnosti kolem kavitace lodního šroubu, dostávají první velkou ránu. Vlna zasáhne Satori z boku a položí ji na bok tak, že se stěžen dostane do vody. Náraz vrhl celou posádku na protější stěnu.

Konzervy letí uličkou a do kajuty začíná vtékat voda. Stimsonová si nejprve pomyslí, že se otevřel kýl - to by byl rozsudek smrti, ale voda jen protékla hlavním palubním jícnem. Podlaha kajuty je plná předmětů a střepů a navigační stolek je celý zmáčený. Postranní pásma je hluché a dobře nevypadá ani VHF.

Stimsonová má nejvíce zkušeností s loďmi ze dřeva. Ve špatném počasí se u nich uvolňuje těsnění mezi spáry a lodě se potopí. Laminát je o dost odolnější, ale i jeho pevnost má své meze. V tom se Stimsonová nevyzná. Zdá se, že neexistuje způsob, jak udržet loď předtím proti vlnám, žádný způsob, jak se bránit úderům, které dostávají. I kdyby VHF dokázalo vyslat mayday - a to není jisté - má dosah jen několika kilometrů. Jsou osmdesát kilometrů od pobřeží. Mezi vlnami a mezi údery Stimsonová volá, že si myslí, že je načase připravit záchranné pomůcky pro případ, že bude nutné opustit loď.

Bylanderová, vděčná za to, že má něco na práci, třídí trosky na podlaze a cpe do námořnického pytle konzervy, láhve s vodou, šatstvo a drátěný kráječ na sýr. Sue, nepotřebujeme kráječ, můžeme sýr ukusovat! říká Stimsonová. Ale Bylanderová jen potřese hlavou. Četla jsem, že na čem nejvíc záleží, jsou právě maličkosti! Rayi, kde jsou polštářky? Když připravovali pytel na opuštění lodi, byli zasaženi podruhé. Bylo to ještě horší než předtím a trvá dlouho, než se loď narovná. Stimsonová a Leonard se zvednou z podlahy, potlučení a umazaní, a Bylanderová vystrkuje hlavu z jícnu lodi, aby zkontrolovala škody na palubě. Můj Bože, Karen! ječí. Záchranný člun je pryč!

„Sedla jsem si do rohu, přikryla se měkkými věcmi,“ říká Stimsonová, „a s baterkou jsem asi deset minut psala pár dopisů na rozloučenou a pak je strčila do taštičky se zipem a dala si ji do šatů. Teď to bylo úplně nejhorší. Neměli jsme s nikým kontakt a byla tmavá noc - což samo o sobě vzbouzelo hrůzu. Měla jsem pocit, že bude ještě hůř. Je to zvláštní. Nic jiného jsem nepocítovala, nebyl čas na nějaký strach. Já mívám strach, když jsou dvě v noci, jdu ve městě po ulici a někdo mě sleduje - to je hrůza, která se nedá popsat. Ale to, co se dělo tady, bylo jiné. Bylo to jen smutné smířování se skutečností, přemýšlení o tom, co dělat dál, rozhodnutí zůstat naživu a poslouchání temných a hluchých úderů do lodi. Ale nebyla to hrůza, která by se nedala popsat. Měla jsem jen silný pocit, že to nedokážeme.“

Stimsonová o tom neví, ale Bylanderová si přilepila pas lepicí páskou na tělo, aby její tělo bylo identifikováno. Obě ženy byly v tento okamžik připraveny na smrt. Když Stimsonová dopsala dopisy na rozloučenou, řekla Leonardovi, že je čas na to, aby vyslali mayday. Mayday pochází z francouzského venez m'aider - přijďte nám pomoci! - a v podstatě znamená, že ti, kteří jsou na palubě, se vzdali veškeré naděje. Teď už jejich záchrana závisí na jiných. Leonard leží na pryčce a ani se nepohne. Tak jo, řekne. Stimsonová se s námahou dostane do kokpitu a Bylanderová se posadí k navigačnímu stolu, aby zkusila, dokáže-li probudit VHF k životu.

Ve 23:15 večer 29. října zaslechnou na nákladní lodi u Long Islandu na VHF vyděšený ženský hlas: Tady je Satori, Satori, 39:49 sever a 69:52 západ, jsme zde tři, toto je mayday. Jestliže nás někdo slyší, udejte, prosím, naši polohu Pobřežní stráž. Opakuji, toto je mayday, jestliže nás někdo slyší, udejte naši polohu Pobřežní stráž...

Nákladní kontejnerová loď Gold Bond vyšle zprávu operačnímu středisku Pobřežní stráž v Bostonu, která obratem informuje Tamaroa, kutr Pobřežní stráž z přístavu v Provincetownu. Tamaroa právě připlula z Georgesovy lavičky, kde prováděla kontrolu rybářské flotily a nyní čeká, venku z bouře, v obrovském oblouku zálivu uvnitř Tresčího mysu. Z letiště na Tresčím mysu se zvedá do vzduchu malý letoun Falcon a o půlnoci zvedne kotvu 68 metrů dlouhá Tamaroa o výtlaku 1600 tun a zamíří přímo do chřtánu bouře.

Posádka Satori nemá možnost si ověřit, je-li jejich radiostanice v činnosti. Může jen stále opakovat mayday a doufat, že vše dobře dopadne. A i když rádio pracuje, musí být nejvýš čtyři nebo pět kilometrů od jiného plavidla, aby je slyšeli. To by v noci, jako je tato, asi doufali v příliš. Bylanderová, vklíněná za navigační stolek, vysílá nepřetržitě půl hodiny jméno a polohu jejich lodi, aniž by dostala nějakou odpověď. Zdá se, že jsou v této oblasti sami. Zkouší to dál - co jiného se také dá dělat. Stimsonová se vrací na palubu, aby se pokusila udržovat Satori předtím proti vlnám. Není tam dlouho, když ve hřmění bouře zaslechne přerušovaný zvuk leteckého motoru. Zoufale se rozhlíží ve tmě a po minutě jí už motor Falconu, letícího nízko pod mraky, duní nad hlavou a zvedá Bylanderovou od VHF. „Sue byla tak rozrušená, že málem omdlela,“ říká Stimsonová, „ale já nebyla. Vzpomínám si, že jsem necítila žádné vzrušení ani úlevu, jen jsem si pomyslela, tak jsem se zase vrátila do světa živých.“

Pilot Falconu krouží těsně pod úrovní mraků a diskutuje na VHF s Bylanderovou o tom, co se bude dít dál. Tamaroa nedorazí dřív než za 12 hodin a oni musejí do té doby udržet loď na hladině, i kdyby měli spálit motor. Nemohou si dovolit riskovat další údery vln. Bylanderová, i když si to Leonard nepřije, nakonec zkusí nahodit motor a k jejímu překvapení se jí to podaří. S rozvinutou kosátkou a otáčejícím se lodním šroubem se jim nyní trochu daří stavět se předtím k vlnám. Není to moc, ale dokážou se alespoň trochu bránit před bočními údery vln.

Pilot Falconu nad nimi nadále krouží a ujišťuje Bylanderovou, že to přežijí. Stimsonová zůstává u kormidla a Leonard leží na kavalci a vyrovnává se s nevyhnutelnou ztrátou své lodi. Až dorazí Tamaroa, bude muset opustit loď, a to je pro každého kapitána téměř nemyslitelný čin. Satori je jeho domov, jeho život, a jestliže dovolí, aby ho z ní Pobřežní stráž odvezla, už ji pravděpodobně nikdy neuvidí. V každém případě ji neuvidí nepoškozenou. V noci se Ray Leonard v jistém okamžiku na pryčce rozhodl, že loď neopustí. Ženy mohou odejít, když chtějí, ale on doveze loď do přístavu.

Po celou noc si Tamaroa rází cestu bouří. Je to buldočí plavidlo, postavené k tomu, aby za 2. světové války zachraňovalo poškozené lodě válečného námořnictva, a podle výrobních specifikací dokáže „odtáhnout cokoli, co se drží na hladině“. Vlny jsou však tak vysoké, že nemůže vyvinout větší rychlost než tři nebo čtyři uzly - což je zhruba rychlost chůze. Vrhá se do vyšších vln, ztrácí rychlost a vynořuje se na druhé straně, můstek je zaléván sprškami vody

a palubními otvory proudí zelená voda. Dostává se přes Záliv Tresčího mysu, razí si cestu mořským ramenem, míjí po pravoboku Alžbětín ostrov a nakonec u Martiny vinice mění kurs. Fregatní kapitán Lawrence Brudnicki, nejvyšší důstojník na palubě, odhaduje, že na místo dorazí druhý den pozdě odpoledne. Do té doby musí posádka Satori udržet loď na hladině. Nemají na palubě záchranný člun ani jiné záchranné vybavení a nejbližší základna s helikoptéry je vzdálená hodinu letu. Jestli se Satori potopí, posádka nepřežije.

Brudnicki nemůže se Satori hovořit přímo, ale může posílat zprávy přes Falcon, který krouží nad nimi. Jak loď, tak letadlo jsou rovněž ve spojení s Prvním oblastním velícím centrem v Bostonu - D1 Comcen, jak se o něm zmiňují zprávy Pobřežní stráže. D1 Comcen má na starosti koordinaci všech plavidel a letadel Pobřežní stráže, která vykonávají záchranné akce, a promýšlení nejbezpečnější strategie na evakuaci lidí z lodí. Každé rozhodnutí musí schválit. Protože se Satori ještě nepotápí, rozhodne centrum, aby Falcon nad lodí kroužil, dokud nedorazí Tamaroa a posádka Satori na ni nebude převezena člunem. Záchrana ze vzduchu by byla riskantnější, a zůstává proto jako poslední možnost. Jakmile začne svítat, vystřídá Falcon záchranná helikoptéra H3, kterou budou střídát další helikoptéry H3, dokud nedopluje Tamaroa. Helikoptéry mají ve vzduchu omezený čas - obvykle okolo čtyř hodin - ale mohou vytáhnout lidi z vody, pokud dojde k takové eventualitě. Letouny Falcon toho nemohou pro lidi ve vodě moc udělat, mohou nad nimi jen kroužit a pozorovat, jak se topí.

Z deníku nehod D1 Comcen:

2:30 ráno — Slupu dochází palivo, doporučujeme udržovat na scéně Falcon, dokud nedorazí Tamaroa.

5:29 ráno - Falcon ztrácí spojení s plavidlem, plavidlu dochází baterie a nabírá vodu. Čerpadla pracují, ale jsou závislá na baterii.

7:07 ráno — Falcon lokalizoval plavidlo. Zbývá jim palivo na šest hodin. Lidé na palubě jsou vyčerpáni.

H3 přiletá asi v 6:30 a trvá jí asi půl hodiny, než Satori najde. Počasí je tak špatné, že loď zmizela i z radaru Falconu. Pilot H3 je téměř nad ní, než ji zahlédne ve vlnách, nad nimiž se vznáší pěnová vodní tříšť. Falcon odkrouží na jihozápad, aby připravil shoz záchranného člunu, zatímco H3 přebírá jeho postavení a vznáší se přímo nad lodí. Za tohoto počasí by nedokázal Falcon kroužit nad něčím tak malým, jako je slup, proto jej zastoupí H3. Falcon se vrací zpět rychlostí 140 uzlů, radar zaměřený na helikoptéru, H3 v posledním okamžiku odlétne stranou a letadlo uskuteční shoz. Snese se s řevem nad stěžen Satori a druhý pilot shazuje otvorem v podlaze dva balíky se záchrannými čluny. Čluny jsou spojené dlouhou nylonovou šňůrou, při pádu se od sebe oddělí a každý spadne do vody po jedné straně lodí. Šňůra, vypuštěná z výše 65 metrů do větru o síle hurikánu, spadne Bylanderové přímo do ruky.

H3 se jim vznáší nad hlavami, když posádka Satori vytahuje balíky, ale oba čluny při dopadu vybuchly. Na koncích šňůry není nic. Tamaroa je ještě pět hodin vzdálená a bouře se přibližuje na vzdálenost několika set kilometrů k pobřeží. V následujících čtyřiašedesáti hodinách bude přecházet přímo nad Satori. Denní záchranná akce je za těchto podmínek obtížná a noční zcela vyloučená. Pokud nebude posádka Satori vyzvednuta v několika nejbližších hodinách, pak je docela dobře možné, že nebude vyzvednuta vůbec. Později ráno přiletí druhá H3 a pilot, poručík Klosson, vysvětluje Rayi Leonardovi situaci. Leonard radiem sděluje, že on loď neopustí.

Není jasné, myslí-li to Leonard vážně, nebo se jen pokouší zachovat si tvář. Dvě helikoptéry, dva Falcony, ktr se středním dosahem a stovka lidí ze vzdušných a námořních sil se už zapojili do záchranné akce na vyzdvížení posádky ze Satori. „Vlastník odmítá opustit loď a tvrdí, že už zažil jiné hurikány,“ hlásí deník nehod ve 12:24 téhož odpoledne. „Tamaroa podniká zjevně nebezpečnou plavbu a vlastník by měl být k opuštění lodi donucen.“

„Zjevně nebezpečná plavba“ znamená, že plavidlo podstupuje kvůli posádce Satori nepřijatelné riziko a Pobřežní stráž má autoritu nařít každému, aby loď opustil. Fregatní kapitán Brudnicki se spojuje radiem s D1 a požaduje, aby plavba k Satori byla prohlášena za „zjevně nebezpečnou“. Ve 12:47 je jeho žádost schválena. Tamaroa je nyní od Satori vzdálená jen několik kilometrů v dosahu jejího VHF a Brudnicki radiem zvedne Leonarda z prýčny a oznámí mu, že nemá na vybranou. Loď musejí opustit všichni. Ve 12:57 odpoledne, třináct hodin po zvednutí kotvy, se Tamaroa objevuje v dohledu.

Ted' je kolem Satori rušno. Krouží nad ní Falcon a H3, blíží se k ní Tamaroa a nákladní kontejnerová loď Gold Bond, která se k ní vydala hned po zachycení jejího prvního volání mayday. S technickým vybavením nejsou potíže, problémem je čas. Do tmy zbývají pouhé tři hodiny a odlétající pilot H3 se domnívá, že Satori další noc nepřežije. Dojde jí palivo, začnou ji zasahovat vlny a nakonec ji rozbijí na kusy. Posádka bude ve vodě a pilot helikoptéry odmítne spustit svého záchranného plavce, protože si nebude jistý, že ho dostane zpátky na palubu. Zbylo by na Tamaroa, aby manévrovala okolo plavců a vytáhla je na palubu. To by však bylo v očekávané výšce vln téměř nemožné. Buď teď, nebo nikdy.

Jediný způsob, jak je přesunout na palubu Tamaroa, je použít jeden z malých avonů. Avony jsou sedm metrů dlouhé nafukovací čluny s pevným dnem a přívěsnými motory. Jeden z nich by mohl doplout k Satori, vyhodit záchranné nafukovací obleky a pak se vrátit a tříčlennou posádku vyzvednout. Pokud někdo skončí v moři, bude alespoň chráněn před studenou vodou a udrží se na hladině. Jedná se o nepřehledný složitý manévr, ale nikdo s ním nemá v takových podmínkách zkušenosti. V 1:23 po poledni se posádka Tamaroa shromažďuje u člunového jeřábu, na palubu avonu vylezou tři muži a člun je spouštěn na vodu.

Jde to špatně od samého začátku. To, co pokládají za přestávku mezi vlnami, je ve skutečnosti deset nebo třináct metrů vysoký přechod z hřebenu vlny k jejímu úžlabí. Hlavní loďmistr Thomas Amidon spustí avon na půl cesty dolů. Je nadzdvížen další vlnou, nedokáže se dostat do úžlabí a padá dolů po celé délce bezpečnostní šňůry. Spona se vytrhne a neschází mnoho, aby Amidon spadl do moře. Vyšplhá se zpátky, dokončí spouštění člunu a vyrazí od Tamaroa.

Vlny jsou dvakrát vyšší, než je délka avonu. S mučivou pomalostí se propracovává k Satori, dostane se jí k boku a posádka člunu vyhodí na palubu tři záchranné nafukovací obleky. Stimsonová je chytá a podává ostatním, ale Amidon se včas od Satori neodpoutá. Loď se zhoupne na vlně, vrazí do avonu a propíchne jeden z jeho vzduchových vaků. Vše má od této chvíle rychlý průběh: Přid' avonu splaskne, vlna naplní vodou okrajníky, motor zhasne a člun zůstane za zádi lodi. Amidon se zoufale pokouší nastartovat motor, nakonec se mu to podaří, ale to jsou již po pás ve vodě a člun je poškozen. Nepřichází v úvahu, že by se mohli dostat zpátky k Tamaroa, natož zachránit posádku Satori. Teď už je nutné zachránit nikoli tři, ale šest lidí.

Posádka H3 to nevěřicně sleduje. Ve dvě odpoledne se vznášejí s otevřenými výskokovými dveřmi kousek nad vrcholy vln. Vidí, jak se člun těžce vleče vlnami a Tamaroa k němu směřuje proti kolmým vlnám. Pilot Claude Hessel konečně naváže spojení s Brudnickim a Amidonem a řekne jim, že má lepší nápad. Nedokáže vyzvednout posádku přímo z paluby jejich lodi, protože se stěžen příliš divoce komihá a mohl by se zaplést do zdvihacího lana. Pak by stáhl H3 dolů přímo na loď. Mohl by však spustit svého záchranného plavce, který by po jednom doplaval s lidmi ke zdvihacímu lanu. Je to nejlepší možnost, kterou mají, a Brudnicki to ví. Radí se s D1 a dostává souhlas.

Záchranným plavcem v Hesselově helikoptéře je Dave Moore, muž s tříletou praxí, který se dosud nezúčastnil žádné větší záchranné akce. („Dobré případy se nenaskytají zase tak často — obvykle vám je někdo přidělí," říká. „Když se dostane do potíží plachetnice na otevřeném moři, obvykle ji poskytneme pomoc, ale většinou se jedná jen o malé případy.") Moore je hezký muž s chlapeckou tváří, hranatými čelistmi, modrýma očima a velkým úsměvem. Má pevné, svalnaté tělo, které spíše než atleta připomíná tuleně. Pro profesi plavce-záchranáře se rozhodl uprostřed osmdesátých let, když se u pobřeží New Yorku potopil jeden tanker. Nad jeho palubou se vznášel vrtulník, ale byla zima a posádka tankeru byla příliš podchlazená, než aby mohla být vyzvednuta v koši. Všichni utonuli. Kongres rozhodl, že by se s tím mělo něco dělat a Pobřežní stráž přijala nový záchranný program. Mooreovi je 25 let a narodil se v tom roce, v němž Karen Stimsonová dokončila střední školu.

Moore už má na sobě neoprénový oblek. Obléká si ponožky a kapuci, obouvá ploutve, nasazuje masku a šnorchl a nakonec si navléká neoprénové rukavice. Připíná si záchrannou vestu a dává signál letovému technikovi Vriesmanovi, že je připraven. Vriesman, který má jednu paži nataženou jako bránu přes dvířka pro výskoky, dovoluje Mooreovi, aby překročil jejich práh. To znamená, že jsou „ve třech na deset" - vznášejí se ve třech metrech při rychlosti deseti uzlů. Moore, který již není na palubním telefonu, signalizuje rukou Vriesmanovi poslední úpravy a Vriesman předává signál pilotovi. A je to tady. Moore se na tento okamžik připravoval tři roky. Ještě před hodinou stál na základně ve frontě na oběd. A nyní se chystá skočit do vodního víru.

Hessel se po celé dvě hodiny držel nízko nad lodí. Moore pozoroval, jak se posádka drží ve skupince na palubě a Satori se pomalu prodírá vlnami. Vriesman sedí vedle Moorea a kontroluje zdvihání a letový elektrotechnik Ayres sedí za druhým pilotem s radiem a vyhledávacím zařízením. Oba na sobě mají letecké kombinézy a přilby a jsou napojeni na vnitřní komunikační systém ve stěnách. Čas 2.07 odpoledne. Moore si vybírá místo mezi vlnami, zhluboka se nadechne a skočí.

Je to skok ze tří metrů a skáče nohama napřed, ruce připažené k tělu. Vynořuje se na hladinu, čistí si šnorchl, upravuje masku a pak vyráží k Satori. Voda je vlažná - jsme v Golfském proudu — a vlny jsou tak vysoké, že má pocit, jako by neplaval přes jednotlivé vlny, ale nahoru do kopce a dolů z kopce. Občas vítr rozfouká hřeben vlny a on se musí ponořit pod kaskádu bílé vody, dokud z ní zase nevyplave. Satori se objevuje na vlnách a zase za nimi mizí a H3 mu hřmí nad hlavou, vrtule sráží rozptýlené kapky vody zpět do moře. Vriesman vše netrpělivě pozoruje dalekohledem ze dvířek a pokouší se odhadnout, jaké budou problémy s tím, aby se Moore dostal zpátky do helikoptéry. Protože je letový technik, je v jeho kompetenci rozhodnout o nasazení plavce, ale právě tak nese odpovědnost za to, že se každý vrátí bezpečně na palubu. Kdyby měl nějaké pochybnosti, nenechal by Moorea skočit.

Moore několik minut tvrdě plave a pak se podívá na Vriesmana a zavrtí hlavou. Loď má spuštěný motor a není šance, že by ji mohl dosáhnout, určitě ne v těchto vlnách. Vriesman posílá dolů košík a Moore se do něho vyšplhá. Právě když ho mají začít zvedat, uhodí vlna.

Je obrovská a s hřebem, sedmáct nebo dvacet metrů. Přijene se jako lavina a pohřbí pod sebou Moorea i koš. Vriesman napočítá do deseti, než se Moore, stále v koši, konečně vynoří uprostřed pěny. Koš však není upevněn na zvedacím laně, vyvlékl se z háku a teď volně pluje. Moore má malý rozhled, ještě to neví, jen sedí v koši a čeká, až ho zvednou. Nakonec pochopí, že ho nezvednou, vyplave z koše, doplave k lanu a připne ho ke koši. Vleze znovu dovnitř a Vriesman ho vyzvedne.

Tentokrát to hodlají udělat jinak. Hessel přiletí s helikoptérou k Satori na necelých dvaceti metrech a ukáže tabuli, na které je křídou napsáno: „Kanál 16." Bylanderová zmizí v podpalubí, a když ji má Hessel na VHF, řekne jí, že je hodlají vyzvednout z vody. Mají si obléci záchranné oděvy, přivázat kormidlovou páku a pak seskočit z loď. Jakmile budou ve vodě, mají se držet ve skupině a čekat, až k nim doplave Moore. Pomůže jim do koše a jeden po druhém budou vytaženi do helikoptéry.

Bylanderová se vyšplhá zpátky na palubu a předá tyto instrukce zbytku posádky. Moore pozoruje dalekohledem, jak si navlékají záchranné oděvy a dostávají se na okrajník. První z nich dává nohu přes zábradlí, pak další a nakonec všichni tři seskočí do vody. Trvalo jim to čtyři nebo pět minut, než se k tomu odhodlali. Leonard má v jedné ruce pytel, ale když skáče, nechává ho na palubě. Je plný jeho osobních věcí. Než seskočí, šplhá dolů po trupu, uhodí se do hlavy a uvědomí si, že tohle všechno je pro jeho záchranu. Moore uvažuje, nebude-li mít ve vodě s Leonardem problémy. Moore si sundává kapuci a rukavice, protože voda je teplá, a stahuje si znovu přes obličej masku. Teď je to důležité. Pokud se to nepodaří nyní, nepodaří se to vůbec. Hessel si seřídí zpětné zrcátko, aby v něm viděl Satori a začne se snášet dolů. Je to nebezpečný manévr. Nakonec dá pokyn Mooreovi, Moore se zhluboka nadechne a odrazí se. „Spustili Moorea, a když se vynořil z vody, letěli k nám," říká Stimsonová. „Když se k nám dostal, řekl: Ahoj, jsem Dave

Moore, váš plavec-záchranář, jak se máte? A Sue řekla: Dobře. A vy? Bylo to velmi srdečné. Pak se zeptal, kdo z nás půjde první, a Sue řekla: Já. Popadl ji vzadu za oblek a táhl pryč po hladině."

Moore naložil Bylanderovou do koše a Bylanderová byla za dvacet vteřin v helikoptěře. Záchraná akce trvá pět minut (letový elektrotechnik Ayres si vše zapisuje do palubního deníku). Další záchraná akce, Stimsonové, trvá dvě minuty a Leonardova tři. Leonard je tak malomyslný, že se nesnaží spolupracovat a chová se jako mrtvý náklad. Moore se s ním dost nadře, než ho dopraví do koše, a nakonec mu tam ještě musí dostat nohy. Konečně vytáhnou do helikoptéry i Moorea. Jsou 2.29. Všechno dohromady netrvalo ani dvě hodiny.

Moore si začne svlékat potápěčskou výstroj a ještě není ani v polovině, když si uvědomí, že helikoptéra nikam neletí. Vznáší se nad levobokem Tamaroa. Nasazuje si leteckou přilbu a slyší, že Tamaroa hovoří s Hesselem a říká mu, aby zde zůstal, protože je třeba zachránit posádku avonu. Prokristapána, pomyslí si. Začne si znovu navlékat potápěčskou výstroj a zaujme pozici u výškových dvířek. Hessel se rozhodl, že provede záchranu opět z vody a Moore sleduje, jak se tři členové Pobřežní stráže chytou za ruce a zdráhavě opouštějí člun. I na dálku je vidět, jak jsou nervózní. Hessel se snese níž a nařídí si znovu zpětné zrcátko, i když nalézt v něm tak malý objekt není snadné. Moore dostal další pokyn a potřeptí skáče do moře. Teď už má trochu praxi, a tak celá operace netrvá ani deset minut. Každý člen Pobřežní stráže pozdraví po vstupu do helikoptéry Stimsonovou zvednutým palcem. Moore se dostává nahoru jako poslední — „jen na háku" - jak udává zpráva a Vriesman mu pomáhá dostat se do dvířek. H3 zvedne předeek a zamíří k domovu.

„Když jsme se dostali do helikoptéry, vzpomínám si, že si mě a Sue každý prohlížel, aby se ujistili, že jsme v pořádku," říká Samsonova. „Pamatuji se na tu účast, ta mě skutečně překvapila. Ti chlapi byli tak plní energie a tak lidští - skutečně lidští. Brali nás kolem ramen, dívali se nám do očí a říkali: Jsme tak rádi, že jste naživu. Byli jsme v myšlenkách s vámi celou noc a modlili se za vás. Dělali jsme si o vás starosti." Když patříte k záchranářům, uvědomujete si rozdíl mezi životem a smrtí, ale jako zachráněný máte vědomí značně otupené. V určitém bodě jsem se zastavila, viděla jasně riziko, a tento okamžik se stal amalgámem zkušeností a pozorování."

Stimsonová byla vzhůru nepřetržitě 48 hodin, většinu z nich na palubě. Teď začala blouznit. Svalila se do sedačky v zadní části helikoptéry a dívala se na oceán, který ji málem zahubil. „Viděla jsem ty nejpodivnější věci. Viděla jsem Egypt a věděla jsem, že je to Egypt," říká. „A viděla jsem hliněná zvířata, byla na zelených pastvinách jako v ráji. Viděla jsem hliněná zvířata a taky nádherná živá zvířata, pasoucí se na té trávě. A viděla jsem také různá města a věděla jsem, že jsou ze Středního východu."

Zatímco je Stimsonová pohroužená do halucinací, razí si H3 cestu domů proti čelnímu větru o síle sedmdesáti uzlů. Cesta na základnu trvá hodinu a čtyřicet minut. Pět kilometrů před Martinou vinicí pohlédla posádka dolů a viděla další helikoptéru Pobřežní stráže, přistávající na opuštěném kusu země, kterému se říká Nomanův ostrov. Rybářská loď z Floridy Michelle Lane najela s nákladem mečounů na mělčinu a její posádka strávila noc pod převráceným záchraným člunem na pláži. Z letecké základny na Tresčím mysu byla vyslána další helikoptéra H3, aby je vyzvedla. Byla to náhoda, že Hessel letěl okolo, právě když přistávala.

Hessel přistává na základně na Tresčím mysu ve 4:40 a druhá H3 přilétá o pár minut později. (Ukázalo se, že když přistávala na Nomanově ostrově, převrátil vítr od rotoru záchraný člun a uhodil jednoho rybáře tak, že upadl do bezvědomí. Byl naložen na nosítka.) Je téměř tma a ve světle reflektorů šikmo dopadají dešťové kapky na zem a na borovice táhnoucí se v temnotě celé kilometry a ve všech směrech. Šest zachráněných osob je přivedeno před televizní kamery a pak odvedeno nahoru do pokojů. Stimsonová a Bylanderová si svléknou záchrané oděvy, Bylanderová se pak natáhne na gauč a Stimsonová sejde dolů. Skutečnost, že je naživu, ji tak rozrušila, že nedokáže v klidu posedět. Členové Pobřežní stráže jsou spolu s reportéry v malé televizní místnosti, Stimsonová vejde a vidí Leonarda, jak sedí zuboženě na podlaze, opřený o zeď. Neřekne ani slovo.

Nechtěl opustit loď, vysvětluje Stimsonová místnímu reportérovi. Byl to jeho domov a všechnen svůj majetek měl na lodi.

Dave Coolidge, pilot Falconu, který létal minulou noc, přichází ke Stimsonové a za záblesků fotoaparátů jí podává ruku. Jsem moc rád, že jste obě tady, říká. Byla to dlouhá noc a měl jsem strach, že to nedokážete. Stimsonová mu zdvořile odpoví: Když jsme vás slyšeli na radiu, řekli jsme si, že to dokážeme. Jen se nám tam venku nechtělo zemřít, aniž by o nás někdo věděl.

Reportéři se postupně vytrácejí a Leonard se odebírá do jednoho z pokojů nahoře. Stimsonová zůstává a odpovídá na otázky členů záchraného týmu, kteří se velmi zajímají o vztah mezi Leonardem a oběma ženami. Jeho reakce byly pro nás dost neočekávané, přiznává jeden člen Pobřežní stráže. Stimsonová vysvětluje, že ona ani Bylanderová neznají Leonarda příliš dobře a že se s ním setkaly jen jako se šéfem.

Sue a já jsme pracovaly několik měsíců bez přestávky, říká. Tenhle výlet měl být naší dovolenou.

Zatímco hovoří, zazvoní telefon. Jeden z pilotů ho jde zvednout. V kolik to bylo hodin? ptá se a všichni v místnosti zmlknou. Kolik jich bylo? Poloha?

Členové Pobřežní stráže se beze slova zvednou a odcházejí. O minutu později slyší Stimsonová splachování toalet.

Když se vrátí, zeptá se jednoho z nich, kam se chystají.

Na jih od Montauku, odpoví.

Členové Pobřežní stráže si zapnou své letecké kombinézy na zip a vyjdou v řadě ze dveří. Záchraná helikoptéra přistála nouzově na moři osmdesát kilometrů od pobřeží a teď plave ve vodě pět členů Národní gardy.

Pán schýlil nebesa, sešel dolů a pod nohama
měl hustou tmu. Byly vidět mořské průlivy
a základy světa se obnažily.

SAMUEL, 22

„Nevěděla jsem, že došlo k nějakým problémům, věděla jsem jen, že by se Andrea Gail měla každý den objevit," říká Chris Cotterová, přítelkyně Bobbyho Shatforda. „Šla jsem spát a před svítáním jsem měla sen. Byla jsem na lodi a moře bylo ošklivé a šedivé, valily se vlny a já křičím: BOBBY! BOBBY! Nikdo neodpovídá, a tak chodím po lodi, jdu dolů k nádrži s rybami a začnu hrabat. Všechno je tam slizký a zaneřáděný a já začnu být hysterická a šílím a volám Bobbyho. Nakonec se dostanu dolů a tam je jedna jeho paže. Chytnu ho za ni a vím, že je po něm. Pak jsem se probudila." Je ráno 30. října. O Andrea Gail už nejsou 36 hodin žádné zprávy. Bouře je tak koncentrovaná, že jen málo lidí v Gloucesteru - jen několik set mil od jejího středu - má nějakou představu o tom, co se tam děje. Chris leží chvíli v posteli, pokouší se zapudit svůj sen a nakonec vstane a odejde do kuchyně. Z jejího bytu je vidět přes Annisquamský záliv a Christine vidí vodu studenou a šedivou jako žula na protějším pobřeží Annina mysu. Vzduch je teplý, ale vane ošklivý proměnlivý vítr. Chris si sedne ke kuchyňskému stolu a pozoruje moře. Nikdo jí neřekl o žádné bouře, ani ve zprávách nic nebylo. Chris kouří jednu cigaretu za druhou, sleduje, co dělá vítr s mořskou hladinou, a pak zaklepe na dveře Susan Brownové.

Susan je žena Boba Browna. Přípravuje výplatní šeky pro Seagale Corporation, tak se jmenuje Brownova společnost. Před týdnem dala Christine omyl špatný šek. Dala jí Murphův šek s vyšší částkou, než byla na šeku Bobbyho Shatforda. Teď k ní jde, aby omyl napravila. Chris ji přivítá a okamžitě ví, že něco není v pořádku. Susan je nějaká nespá a vyhýbá se jejímu pohledu.

Poslyš, Chris, řekne konečně Susan, mám špatné zprávy. Nevím, jak to říct. Nemůžeme navázat žádné spojení s Andrea Gail.

Chris sedí jako omráčená. Dosud se nezbavila snu - ještě stále je v temné, slizké a páchnoucí nádrži s rybami - a zpráva jen potvrzuje to, co už ví: Je mrtev. Bobby Shatford je mrtev.

Susan říká, že se stále pokoušejí spojit se s nimi a že loď pravděpodobně přišla o antény, ale Chris to ví lépe, v nitru cítí, že je po všem. Když Susan odejde, volá Chris Mary Anne Shatfordové, Bobbyho sestře. Mary Anne jí potvrdí, že je to pravda, nemohou dostat spojení s Bobbyho lodí, a Chris jede do Hnízda a velkými, těžkými dveřmi vejde dovnitř. Je teprve deset ráno, ale již zde postávají s pívem v ruce šokovaní lidé se zarudlýma očima. Je tu i Ethel a další Bobbyho sestra, Susan, a jeho bratr Brian, a Preston a několik tuctů rybářů. Ještě není nic jisté - loď se ještě stále může držet na hladině, posádka může být v záchraném člunu nebo se opíjet v nějakém newfoundlandském baru -, ale lidé tiše předpokládají to nejhorší.

Chris začne okamžitě pít. „Lidé mi nechtěli sdělovat žádné podrobnosti, protože jsem byla naprosto mimo," říká.

„Všichni byli opilí, protože takhle to děláme, ale to celou krizi ještě zhoršovalo, jen pít a pít, a brečet a pít, nemohli jsme pořádkem pochopit, že jsou nadobro pryč. Bylo to v novinách a v televizi, ale on je má láska, můj přítel, můj partner při pití, a to všechno by najednou mělo být pryč. Představuji si, co se stalo, v obrazech: Bobby a Sully a Murph s vypoulenýma očima, vědí, že tohle je poslední chvíle, dívají se na sebe a jejich džbánky s chlazenou koluje hodně rychle, protože chtějí být otupělí, a pak Bobbyho smete vlna a Sully mizí pod hladinou. Ale co byl poslední okamžik? Co bylo opravdu nakonec?"

Jediný člověk, který v Havraním hnízdě není, je Bob Brown. Jako majitel lodi by mohl mít pocit, že zde není vítán, ale má také něco na práci — musí najít loď. Nahoře v ložnici má postranní pásmo a už od včerejšího rána volá na 2182 kHz obě své lodi. Ani Billy Tyne, ani Linda Greenlawová se neozývají. To je malér, myslí si. V půl desáté, poté, co to ještě několikrát zkusil, jede Brown dvacet mil na jih po silnici č. 128, kolem šedivých skal North Shore. Zaparkuje v Danvers před hostincem Králův dar a vejde do konferenčního sálu, kde začíná dvoudenní setkání Rady Nové Anglie pro vedoucí pracovníky v rybářském průmyslu. Prudký vítr pohybuje vrcholky stromů, hromadí suché listy u plotu z pletiva, a z oblohy, která má barvu oceli, padají těžké kapky deště. Není to ještě bouřka, ale už se blíží.

Brown si najde s notesem v ruce místo v zadních řadách a přetrpí dlouhou a nezajímavou schůzi. Kdosi operuje s faktem, že se Sovětský svaz rozpadl na různé země a zákon o rybolovu Spojených států by na to měl reagovat. Jiný člověk cituje z článku v Boston Globe, kde se píše, že početní stavy tresků a platýsů jsou nízké a to ukazuje, jak jsou omezení lovu neúčinná — oba druhy se již zřejmě nedají zachránit. Kdosi jiný namítá, že Národní služba pro mořský rybolov není jedinou institucí s vědeckými znalostmi o pelagických záležitostech. Po hodině podobných řečí je schůze konečně odročena a Bob Brown vstane, aby si promluvil s Gail Johnstonovou, jejíž manžel Charlie je nyní na Lavicích. Charlie vlastní loď Seneca, kterou nechal před několika týdny v zálivu Býků v Newfoundlandu se zlomenou klikovou hřídelí.

Máte nějaké zprávy od manžela? ptá se Brown. Ano, ale nebylo mu skoro rozumět. Je východně od Lavic a mají tam ošklivé počasí.

To vím, říká Brown. To vím.

Brown ji požádá, aby mu zavolala, kdyby jí Charlie řekl cokoli o jeho lodích. Pak spěchá domů. Hned jak se vrátí, jde nahoru do ložnice a zkouší znovu postranní pásmo, a tentokrát - díky Bohu - se ozve Linda. Přes statické výboje ji slyší jen slabě.

Nedaří se mi již několik dní spojit se s Billym, křičí Linda. Mám o ně starost.

Já taky, říká Brown. Zkoušej to dál, ozvu se znovu.

V šest večer téhož dne, v době, kdy obvykle komunikuje se svými loděmi, se Brown znovu pokouší spojit s Andrea Gail. Neúspěšně. Nepodařilo se to ani Lindě Greenlawové, ani nikomu jinému z flotily. V 6:15 dne 30. října, přesně dva dny poté, co se naposledy ozval Billy Tyne, volá Brown Pobřežní stráž v Bostonu a oznamuje jim, že postrádá loď. Má pocit, že měli potíže a obávám se nejhoršího. Dodává, že nepřišlo žádné tísňové volání ani žádné signály z EPIRB. Loď zmizela beze stopy. V jistém smyslu je to dobrá zpráva, protože to může také znamenat, že přišla jen o antény. Tísňové volání nebo signál z EPIRB by znamenaly něco úplně jiného. Znamenalo by to, že je něco hodně špatně. Mezitím se příběhu chopily sdělovací prostředky. Po Gloucesteru se šíří zprávy, že s Andrea Gail se potopila i Allison a že problémy má dokonce i Hannah Boden. Jeden reportér z News Channel Five volá ženě Tommieho Barrieho, Kimberly, a ptá se jí na Allison. Kimberly mu odpoví, že hovořila s manželem na postranním pásmu včera večer, a přestože ho sotva slyšela, měla pocit, že je všechno v pořádku. Channel Five vysílá tuto novinku ve večerních zprávách a všechny manželky rybářů z celého východního pobřeží pak telefonují Kimberly a ptají se jí, zda má nějaké nové zprávy o flotile. Opakuje jen, že hovořila s manželem 29. října a že ho sotva bylo slyšet. „Jakmile se bouře přesunula dál od pobřeží, přestala se s nimi meteorologická služba kontaktovat," říká. „Ženy rybářů jsou beze zpráv a začaly panikařit. Manželky vždycky panikaří."

Ve skutečnosti si východní flotila vedla docela dobře; plula v prudkém větru na vzedmutém moři a čekala, až bouře přejde. Barrie dokonce onoho večera uvažoval, že spustí šňůru, ale nakonec si to rozmyslel; nikdo nevěděl, kam se bouře obrátí a nechtěl jí být překvapen ve chvíli, kdy má ve vodě šňůru. Barrie se pokouší vždy po několika hodinách 28. října večer a během následujícího dne spojit se s Billym, a 30. října si začíná myslet, že bouře zahнала Billyho mimo dosah. Zavolá Lindě a řekne jí, že něco je určitě špatně a že by Bob Brown měl zahájit pátrací akci. Linda souhlasí. Večer téhož dne, když loď spustily šňůry, se kapitáni radili na kanále 16 a došli k závěru, že by se měli pokusit odhadnout, kam mohla bouře Billyho zahnat. Měli značnou nedůvěru ke schopnosti Pobřežní stráže orientovat se v mořských proudech, a tak se společně radí, jako když hledají mečouny, kam by se mohla dostat loď s porouchaným motorem nebo záchranný člun. „Voda se stáčí okolo Ocasní ploutve a pokračuje v cestě na sever," říká Barrie. „Tím, že navázete kontakt s loděmi na různých místech a dáte zprávy o nich dohromady, dostanete dosti podrobnou mapu o tom, co dělá Golský proud."

Pozdě večer 30. října volá Bob Brown Kanadské pobřežní stráž v Halifaxu a říká jim, že Andrea Gail pravděpodobně pluje domů po dráze, která vede jižně od Sobolího ostrova. Dodává, že Billy obvykle ze svých třicetidenních plaveb nevolá. Kanadský kutr Edward Cornwallis - který je už na moři, aby pomohl Eishin Maru - začíná každou čtvrt hodinu volat na kanále 16 Andrea Gail. „Při kontaktování Andrea Gail na udané frekvenci nebyl zaznamenán žádný úspěch," hlásí kutr později ráno. Rovněž Halifax zahajuje pátrání po komunikačních kanálech, na každé frekvenci ve spektru VHF, ale rovněž bez úspěchu. Rybářské loď Jennie a Doug hlásí, že slyšely slabě „Andrea Gail" na 8294 kilohertzech, a v následujících dvanácti hodinách zkouší Halifax bezúspěšně tuto frekvenci. Judith Reevesová na Eishin Maru se domnívá, že slyšela někoho s anglickým akcentem volat Andreu Gail, že jí přicházejí na pomoc, ale neumí si vybavit jméno plavidla. Pak už nic takového neslyšela. Jedno radarové pátrání nalézá objekt, kterým by mohla být Andrea Gail, a Halifax se s ním pokouší bez úspěchu navázat radiový kontakt. Nejméně půl tuctu lodí okolo Sobolího ostrova - Edward Cornwallis, Lady Hammond, Sambro, Degero, Yankee Clipper, Melvin H. Baker a Mary Hitchins - vedou pátrání komunikačními prostředky, ale zbytečně. Jako by Andrea Gail zmizela ze světa.

Záchranné komunikační centrum v New Yorku se zatím pokouší zjistit jména osob, které byly na palubě. Bob Brown si tím není jistý - majitelé to často ani vědět nechtějí - a jistí si stoprocentně nejsou ani různí přátelé a členové rodin. Nakonec zavolá Pobřežní stráž floridský rybář Douglas Kosco, který říká, že jezdíval na Andrea Gail na lov ryb a ví, kdo je teď na ní: kapitán Billy Tyne z Gloucesteru. Buggy Moran, rovněž z Gloucesteru, ale žijící na Floridě. Dale Murphy z Cortez na Floridě. Alfred Pierre, jediný černoch na palubě, z Panenských ostrovů, ale jeho rodina žije v Portlandu.

Kosco říká, že pátý člen posádky je z Haddit - Tyneovy staré lodi - a že jeho jméno znají v Merrit Seafoods v Pompanu. Měl jsem jet na tuto plavbu s nimi, ale na poslední chvíli jsem odřekl, dodává. Nevím proč, měl jsem jen takový zvláštní pocit, a šel jsem od toho pryč.

Kosco dává Pobřežní stráž telefonní číslo na Floridu, kam dostává zprávy. (Je tak často na moři, že nemá vlastní telefon.) Myslím, že vypluli s neúplným stavem posádky - doufám, že ano. Nemyslím si, že by Billy dokázal někoho tak rychle najít...

Je to ale jen přání. Toho rána, kdy Kosco odešel, zavolal Billy Adamu Randallovi a zeptal se ho, zda chce práci. Randall řekl, že ano, a Billy ho požádal, aby přijel do Gloucesteru co možná nejrychleji. Randall přijel se svým tchánem, prohlédl si loď a měl podobný pocit jako Kosco. Pak odjel. Billy proto zavolal Davidu Sullivanovi a podařilo se mu chytit ho doma. Sully zdráhavě souhlasil, že pojede, a za hodinu se dostavil na státní rybářské molo s námořnickým pytlek přes rameno. Andrea Gail odplula se šesti muži na palubě, s plným stavem posádky. Kosco to neví, ví jen to, že rozhodnutí v posledním okamžiku, které učinil před pěti týdny, mu pravděpodobně zachránilo život.

Přibližně ve stejné době, kdy Kosco sděluje Pobřežní stráž, jaké měl štěstí, že plavbu odmítl, sedí Adam Randall na pohovce doma v East Bridgewateru v Massachusetts a sleduje večerní zprávy. Je deštěm zkrápěný halloweenový večer a Randall se před chvílí vrátil z oslavy, kam vzal své děti. Je s ním jeho přítelkyně Christine Hansenová. Je to hezká, pečlivě upravená blondýnka, která řídí sportovní vůz a pracuje pro AT&T. Dávají lokální zprávy a 5. kanál hlásí, že někde východně od Sobolího ostrova zmizela loď Andrea Gail. Randall se napřímí. To byla má loď, drahoušku, říká. Cože?

To je ta loď, na které jsem měl být. Vzpomínáš si, jak jsem jel do Gloucesteru? To je ta loď. Andrea Gail.

Mezitím se rozvíjí na moři nejhorší krize v dějinách Letecké národní gardy. Ve 2:45 téhož odpoledne - uprostřed pokusů o záchranu posádky Satori - zachycuje Velicí centrum oblasti 1 v Bostonu tísňové volání japonského námořníka

Mikádo Tomizawy, který se nachází 400 kilometrů od pobřeží Jersey, na plachetnici, jež se začíná potápět. Pobřežní stráž vysílá C-130 a uvědomuje Leteckou národní gardu, která disponuje záchranným týmem na letecké základně Suffolk v Westhampton Beach na Long Islandu. Letecká garda operuje v oblasti mimo dosah Pobřežní stráže, kterou je možné zhruba definovat palivovým dosahem helikoptér H3. Za touto hranicí - a Tomizawa je za ní - musejí být nasazeny H-60 Letecké gardy, které mohou doplňovat palivo za letu. H-60 létají v tandemu s tankovacím letadlem C-130, a vždy po několika hodinách se pilot přiblíží k tankovacímu letadlu a zastrčí sací trubici do jedné z hadic, které volně visí z obou křídel. Ve špatném počasí se jedná o neskutečně složitý manévř, ale umožňuje H-60 zůstat ve vzduchu po neomezenou dobu.

Dispečer Letecké gardy svolá již několik minut poté, co přijal nouzový signál mayday, telefonem členy záchranných týmů, aby se shromáždili v „ODC“, Operačním dispečerském centru. Dave Ruvola, pilot helikoptéry, se setkává ve vedlejší místnosti se svým druhým pilotem a piloty C-130. Rozprostou na stole aeronautickou mapu východního pobřeží, studují předpovědi počasí a rozhodnou se, že budou ve vzduchu čtyřikrát doplňovat palivo - jednou okamžitě, jak se dostanou nad moře, podruhé před pokusem o záchranu a dvakrát na cestě zpět. Zatímco si piloti domlouvají místa, kde k tomu dojde, jdou chodbou dva plavci-záchranáři, John Spillane a Rick Smith, do skladu, aby si vyzvedli své záchranné pomůcky. Na ježka ostříhaný skladník jim vydává potápěcí oděvy Mustang, gumové kombinézy pro potápěče, nafukovací plovací vesty a bojové vesty. Bojové vesty nosí američtí letci po celém světě, obsahují základní pomůcky pro přežití v jakémkoli prostředí - vysílačku, signální rakety, nůž, baterku, zápalky a kompas. Naskládají si všechno do pytlů na kempinkovou výstroj a postranními dveřmi opouštějí budovu. Čeká na ně nákladník se dvěma piloty. Nasednou, zavřou dvířka a rozjedou se přes základnu.

Pozemní mechanici zatím vytáhli helikoptéru z hangáru a naplnili ji palivem a letový technik Jim Mioli vše kontroluje a prohlíží motor a rotory. Je teplý, větrný den, špičky borovic v lesíku na okraji rozjezdové dráhy z dehtového makadamu se kroutí a tančí v horkém tetelícím se vzduchu. Pod zakaboněnou oblohou poletují mořští ptáci.

Plavci-záchranáři výškovými dveřmi naloží svou výbavu a pak zaujmou místa v zadní části letadla, u nádrží s palivem. Piloti se vyšplhají do svých sedaček v kokpitu, projdou si předletový kontrolní seznam a pak zapnou motory. Rotory se probudí k životu, ztrácejí prohnutí pod svou obrovskou váhou a napřimují se, helikoptéra se rozjede, najednou je ve vzduchu a špičkou se sklání k borovicovému lesíku. Ruvola vede stroj k jihovýchodu a v několika minutách jsou nad otevřeným oceánem. Posádka se dívá dolů z pozorovacích okének a vidí příbojové vlny podél Long Islandu. Celé pobřeží nahoru i dolů, kam až dohlédnou, je lemováno bílým pruhem.

V oficiálních termínech byl pokus o pomoc Tomizawovi klasifikován jako mise „se zvýšeným rizikem“, tedy mise ve špatném počasí, kdy hrozí zachraňované osobě velké nebezpečí. Záchranáři, aby ho zachránili, jsou ochotni přijmout zvýšenou míru rizika. Posádka o takových misích hovoří jako o „ukázkových“. „Kluci, včera večer to byla hodně ukázková mise.“ Obecně řečeno není na ukázkové misi nic špatného, vždyť právě o tom je celý zákrok. Nějaký parašutista-záchranář Letecké národní gardy - což je vojenský ekvivalent plavců-záchranářů Pobřežní stráže - může za celý život podniknout asi půltuctu ukázkových záchranných zákroků. O takových zákrocích se hovoří, jsou studovány a někdy vzbuzují i celá léta závist.

Období války je samozřejmě v tomto směru příkladně instruktivní, ale tak hrozné podmínky většina záchranářů nezažila. (Letecká národní garda je pokládána za státní milici - což znamená, že ji dotuje stát - ale také za součást válečného letectva. Proto jsou skokani gardy na stejné úrovni jako skokani válečného letectva.) Mezi válkami se Letecká národní garda zabývá záchranou civilistů „ve vysokých vlnách“, což znamená záchranou za dosahem palivového doletu helikoptér H3 Pobřežní stráže. Tento dolet, v závislosti na počasí, je asi 320 kilometrů od pobřeží. Válečným úkolem Letecké národní gardy je „zachraňovat životy amerických vojáků“, což obvykle znamená seskok za nepřátelskými liniemi a záchranu sestřelených pilotů. Když ztroskotají piloti na moři, seskočí PJ, jak jsou označeni, s potápěčským vybavením. Když seskakují na ledovce, mají horolezecká stoupací železa a sekerky na led. Když seskakují do džungle, jsou vybaveni pětadesátimetrovou lanou na slaňování stromů. Na zeměkouli doslova neexistuje místo, kam by nemohl PJ vyskočit. „S výbavou ve své skřínce bych dokázal vylézt na Everest,“ řekl jeden z nich.

Všechny vojenské jednotky mají nějakou verzi PJ, ale skokani Letecké národní gardy a jejich protějšky ve válečném letectvu jsou jediní, kdo plní nějaké poslání i v dobách míru. Pokaždé, když přistane raketoplán, letí C-130 Letecké gardy na Floridu, aby na celý postup dohlížel. Záchraný tým válečného letectva rovněž létá do Afriky, aby dohlížel na závěrečnou část letu raketoplánu. Kdykoli má nějaká loď jakéhokoli státu potíže u pobřeží Severní Ameriky, může být přivolána Letecká národní garda. Například řecký člen posádky nákladní lodi, plující dejme tomu pod liberijskou vlajkou, který spadl do nádrže s nákladem třeba sedm set kilometrů od amerického pobřeží, může být zachráněn právě skokany Národní gardy. Základna Letecké gardy na Aljašce, která zachránila spoustu letců válečného letectva na výcviku, je neustále v pohotovosti, „v plné výzbroji a připravená vyrazit“. Dvě další základny v Kalifornii a na Long Islandu jsou rovněž v pohotovosti. Vznikne-li na moři nějaká krizová situace, je z mužů na základně a z těch, které se podaří telefonem sehnat, sestaven tým. Za obvyklých okolností může být posádka helikoptéry ve vzduchu do hodiny. Aby se někdo mohl stát PJ, musí prodělat osmnáctiměsíční výcvik, po němž dluží vládě čtyři roky aktivní služby, a pak je na něho vyvíjen silný tlak, aby tuto dobu ještě prodloužil. (Po celé zemi je asi 350 PJ, ale jejich výcvik je tak zdoluhavým a nákladným procesem, že vláda sotva dokáže nahradit ty, o které každoročně přichází.) V průběhu prvních tří měsíců výcviku řadu kandidátů odradí velmi tvrdý až surový výcvik. Proto odejde z výcviku často i přes devadesát procent původního počtu účastníků. Při jedné výcvikové metodě odplave tým své běžné čtyři tisíce metrů a pak instruktor vhodí do bazénu svou pišťalku. Muži se o ni perou a komu se podaří na ni zapískat nad hladinou, smí opustit bazén a po zbytek dne má volno. Instruktor hodí pišťalku znovu do bazénu a zbývajících devět mužů se o ni opět popere. Tak to jde dál, až v bazénu zbývá jen jediný muž, a ten je ze školy pro PJ vyloučen. V jiné podobě, zvané

„obtěžování ve vodě“, mají dva plavci jediný šnorchl a instruktor se je v podstatě snaží utopit. Když se některý z mužů vynoří na povrch, aby nabral dech, je rovněž ze školy vyloučen. „Byly chvíle, kdy jsme brečeli,“ přiznává jeden PJ. „Ale nějak se nám podařilo vyčistit naše řady.“

Po tomto předvýcvikovém období, jak se mu říká, vstupují ti, kteří je přežili, do období, jemuž se říká „potrubní“ - potápěčská škola, skokanská škola, škola volného pádu, škola jak přežít. Adepti se učí skákat padákem, horolezectví, jak přežít v poušti, jak vzdorovat nepřátelským výslechům, jak uniknout pronásledovatelům, jak se v noci orientovat pod vodou. Výcvik je nemilosrdný a mnozí kandidáti jsou i nadále vyřazováni. Při potápění jsou upoutáni v modelu helikoptéry a hozeni i s ní do vody. Podaří-li se jim vyprostit, jsou s ní ponořeni hlavou dolů. Když se i v této poloze vyprostí, jsou s ní ponořeni hlavou dolů a se zavázanýma očima. Z mužů, kteří si i s tímhle poradí, se stávají PJ; zbytek zachraňují potápěči, kteří čekají na kraji bazénu.

Tyto školy jsou pro všechny součásti amerických ozbrojených sil a kandidáti na PJ zjišťují, že se s nimi cvičí příslušníci Tuleňů válečného námořnictva a Zelených baretů, kteří chtějí přidat ke svému repertoáru znalostí ještě například přežití pod vodou. Když nějaký Tuleň z válečného námořnictva v kursu propadne, zůstává i nadále Tuleňem válečného námořnictva. Když propadne nějaký PJ, je vyloučen z celého programu. Po dobu tří nebo čtyř měsíců příslušník PJ denně riskuje, jinak je ze školy vyloučen. Pokud projde „potrubím“, má před sebou ještě téměř celý jeden rok: zdravotnického výcviku, praxe v různých nemocnicích, horolezectví, přežití na poušti, seskok do stromů, další potápěčský kurs, taktické manévry, vzdušné operace. A protože mají válečné úkoly, zúčastňují se PJ i vojenských manévru. Skáčou v noci padákem do oceánu se samonafukovacími motorovými čluny. Skáčou v noci do oceánu s potápěčským vybavením a hned se potápějí. Vysazují je z ponorky přes vzduchovou kapsu a nechají plavat k opuštěnému pobřeží. Cvičí je ve střelbě z brokovnic, raketometů, pušek M-16, „minisamopalů“ se šesti hlavními („minisamopaly“ dokážou vystřelit 6000 nábojů za minutu a porážet stromy). A nakonec - když zvládnou všechny myslitelné bojové scénáře - učí se tomu, čemu se říká HALO seskoky.

HALO je zkratka pro seskok z velké výšky s pozdním otevřením padáku. Tento způsob seskoku se používá k vysazování PJ v rizikových oblastech, kde by pomalejší nasazení vedlo k jisté smrti. Z hlediska překonávání fyzického zatížení organismu je HALO seskok jednou z nejpozoruhodnějších věcí, které lidské bytosti dokázaly. PJ seskočí z velké výšky - až 13 000 metrů - v níž potřebují k dýchání kyslíkové bomby. Opouštějí letadlo s dvěma kyslíkovými bombami připevněnými k tělu, s padákem na zádech, s rezervním padákem na prsou, s lékárníčkou na stehně a s M-16 v postroji. Jsou na vrcholu troposféry, ve vrstvě, kde se utváří počasí. Vše, co mohou slyšet, je svištění z vlastní rychlosti pádu. Jsou tak vysoko, že volný pád trvá dvě nebo tři minuty, a teprve asi 330 metrů nad zemí otvírají padáky. Při takovém seskoku je téměř nemožné, aby je nepřítel ve vzduchu zasáhl.

H-60 letí první půlhodinu v poměrně klidném počasí, pak Ruvola pošle zprávu tankovacímu letadlu, že si jde doplnit palivo. Ke spuštění mechanismu v hadici s palivem - nazývaného „harpunový plovák“ - je zapotřebí tlaku 70 kilogramů. Proto se musí helikoptéra přiblížit k tankovacímu letadlu poměrně velkou rychlostí. Ruvola naráží harpunový plovák na první pokus, bere si 350 kilogramů paliva a pokračuje v letu na jihovýchod. Dole, hluboko pod helikoptérou, žene vítr před sebou nekonečné řady vln s hřebeny pokrytými bílou pěnou. Posádka letí do nejhoršího počasí, jaké kdy zažila. Předpisy, jimiž se řídí nasazování H-60, konstatují, že „záměrné lety do neznámých nebo předpověděných velkých turbulence jsou zakázány“. Zpráva o počasí, faxovaná předtím ze základny válečného letectva McGuire, hlásí střední až velké turbulence, což je formulace, která poskytuje Ruvolovi sémantickou ochranu, aby mohl v letu pokračovat. Byli vycvičeni k zachraňování životů, a tohle je den, kdy je třeba někoho zachránit. Po další hodině letí Dave Ruvola znovu natankovat, daří se mu stlačit harpunový plovák až při čtvrtém pokusu a bere si 450 kilogramů paliva. Pak se oba letouny oddělí a pokračují v letu k Tomizawovi.

Po deseti minutách jsou za téměř naprosté tmy na místě. Spillane se za letu pomalu oblékal a snažil se kvůli dehydrataci příliš nepotit. Nyní sedí u okénka a dívá se do bouře. C-130 Pobřežní stráž krouží ve výši 170 metrů a tankovací letadlo Letecké národní gardy asi o sto metrů výš. Jejich světla mlhavě prosvítají z temných mraků. Ruvola se snaží zádi nízko k plachetnici a zaměřit na ni světlomety, které z břicha helikoptéry vrhají dolů kužel světla. Spillane nedokáže uvěřit tomu, co vidí: V kruhu světla se zvedají a klesají obrovské vlny pokryté na hřebenech pěnou a některé dosahují téměř k břichu helikoptéry. Dvakrát si musí křikem vynutit, aby se helikoptéra zvedla výš, aby nebyla vlnami smetena do moře.

Vítr fouká tak silně, že voda zviřená rotory, která obvykle padá přímo pod helikoptéru, teď dopadá až třináct metrů za ní. To se stává, když helikoptéra letí rychlostí osmdesáti uzlů. Navzdory špatným podmínkám Spillane i nadále předpokládá, že s Rickem Smithem spustí do moře osm centimetrů silné lano. Otázkou zůstává, co udělají pak. Zdá se, že loď pluje příliš rychle, než aby ji mohl plavec dosáhnout. To znamená, že Tomizawu budou muset vytáhnout z vody, stejně jako posádku Satori. To by však pro něj znamenalo jiný druh rizika, neboť existují momenty, kdy je situace při ukázkových záchranných zákrocích nebezpečnější než na potápějících se lodích. Zatímco Spillane přemítá o Tomizawových šancích, letový technik Jim Mioli oznamuje palubním telefonem, že má pochybnosti o tom, že se podaří někoho vytáhnout z vody. Vlny se zvedají příliš rychle, než aby bylo možné si s nimi při zdvihu lanem poradit, a kromě toho bude docházet k průvěsům koše na hřebenech vln. Pokud se někdo zachytí do smyčky lana, může ho zvedající se vlna přefíznout napůl.

V dalších dvaceti minutách udržuje Ruvola helikoptéru nad lodí, zatímco posádka vyhlíží z výškových dvířek a diskutuje o tom, co udělat. Nakonec se všichni dohodnou, že to s lodí nevypadá nijak špatně, je ve vlnách poměrně stabilní. Jakýkoli pokus o záchranu může vystavit Tomizawu ještě většímu nebezpečí, než v jakém je nyní. Měl by zůstat na lodi. Na tohle nestačíme, kluci, říká nakonec Ruvola palubním telefonem. Nepůjdeme do toho. Ruvola se spojuje vysílačkou s pilotem C-130 a sděluje mu jejich rozhodnutí a pilot C-130 to hlásí na loď. Zoufalý Tomizawa volá

zpět, že nemusí plavce vůbec použít, že stačí spustit koš, rozhoupat ho a on se zachrání sám. Ne, v tom není ten problém, odpovídá Buschor. Nevadilo by nám jít do vody, myslíme si jen, že záchranný zákrok není možný. Ruvola odletí stranou a tankovací letadlo shodí dva záchranné čluny spojené dvě stě šedesáti metry šňůry, pro případ, že by se Tomizawova loď začala potápět, a pak oba letouny zámíří zpátky na základnu. (Tomizawu nakonec vyzvedla rumunská nákladní loď.) Deset minut po zahájení zpátečního letu Ruvola potřeší tankuje. Podaří se mu to na první pokus. Bere si 780 kilogramů paliva. Před dosažením pobřeží budou muset tankovat ještě jednou. Spillane se usadí na sedadle u okénka na levoboku a dívá se dolů na přes 300 metrů vzdálený oceán. Kdyby nerozhodl Mioli jinak, plavali by s Rickem Smithem tam dole a pokoušeli se dostat zpátky do koše. Mohli by i zemřít. V těchto podmínkách je ve vzduchu tolik vody, že se plavci utopí, protože se nemohou nadechnout.

Po několika měsících provedla Letecká národní garda analýzu, aby ověřila nedostatky v prostředcích určených k podpoře misi se zvýšeným rizikem na moři. V každém daném okamžiku měl někdo nezbytné informace, aby udržel Ruvolovu helikoptéru ve vzduchu, ale s těmito informacemi se v poslední hodině Ruvolova letu nezacházelo správně. Několikrát denně, nezávisle na tom, zda probíhá či neprobíhá nějaká mise, rozesílá základna válečného letectva McGuire v New Jersey letecké základně v Suffolku faxem zprávu o počasí, aby se na jejím základě plánovaly záchranné akce. Když Suffolk plánuje obtížnou misi, mohou rovněž zavolat McGuire, aby si upřesnili letové dráhy, získali dodatečné informace z družic atd. Jakmile mise začne, má jeden člověk, obvykle pilot tankovacího letadla, odpovědnost za získávání a předávání informací o počasí všem pilotům, kteří se záchranné akce účastní. Pokud potřebuje víc informací, zavolá Suffolk a řekne si jim o ně. Bez zavolání Suffolk informace o počasí nesleduje. Proto při plnění svých povinností musejí členové záchranných týmů jednat aktivně a zajišťovat si informace sami.

V Ruvolově případě měla základna válečného letectva McGuire nejnovější informace z družic, které ukazovaly, že mezi 7:30 a 8:00 večer vznikne u Long Islandu pásmo vydatného deště právě v době, kdy se Ruvola rozhodl pro návrat do Suffolku. Suffolk pro upřesnění informací nikdy McGuire nezavolal, protože pilot tankovacího letadla o to nepožádal. McGuire nikdy informace bez požádání nepodává hlavně proto, že neví, kde se helikoptéra Letecké gardy nachází. Kdyby Suffolk zavolal McGuire a požádal o upřesnění, zjistil by, že Ruvolovu letu brání špatné počasí, kterému by se mohl vyhnout, kdyby letěl jen patnáct minut dál na západ. Takto pilot tankovacího letadla zavolal Suffolk, požádal o nejnovější zprávy o počasí a dostal zprávu o mracích ve výšce 2650 metrů, viditelnosti na 25 kilometrů a o silném větru v nízké výšce. Předává tyto informace Ruvolovi, který zanechal nejhorší bouři za sebou, proto předpokládá, že se při dalším letu západním směrem podmínky mohou jen zlepšit. Vše, co musí udělat, je natankovat dříve, než se dostane do větrné oblasti hlášené v blízkosti letiště. Ruvola a všichni ostatní se však mylili.

Dešťové pásmo je pás mraků široký osmdesát a dlouhý sto třicet kilometrů a 3300 metrů vysoký. Je vtahován do tlakové níže přes severozápadní kvadrant bouře; větry mají rychlost 75 uzlů a viditelnost je nulová. Zprávy z družic ukazují, že se dešťové pásmo stáčí přes Ruvolovu letovou dráhu, jako když se zavírají dveře. V 7:55 Ruvola volá pilotovi tankovacího letadla, aby mu potvrdil čtvrté tankování a pilot potvrzuje příjem. K tankování má dojít za pět minut, přesně v osm hodin. V 7:56 začnou trochu silit turbulence a v 7:58 jsou v průměrných hodnotách. Provedeme to, volá Ruvola pilotovi tankovacího letadla. V 7:59 uvolňuje palivovou hubici, vysouvá ji kupředu a zaujímá pozici v blízkosti tankovacího letadla. V tom okamžiku to přijde.

Přední vítr na okraji dešťového pásma je tak silný, že se zdá, jako by helikoptéra stála na místě. Ruvola nemá ani nejmenší tušení, do čeho vletěl; ví jen to, že téměř nedokáže udržet helikoptéru pod kontrolou. Let se stal záležitostí spíš fyzické síly než technické zručnosti. Má zaměstnané obě ruce a naklání se kupředu, aby něco viděl skrz čelní sklo, na které začaly dopadat kapky deště. Letové příručky poskakují po kokpitu a druhý pilot začne vedle v sedačce zvracet. Ruvola přivede helikoptéru k boku letadla a pokouší se zachytit harpunový plovák, ale letadlo tak divoce poskakuje, že je to jako trefit se šípkou do hlavní pušky. Kdyby se to podařilo, byla by to jen šťastná náhoda.

Ruvolova helikoptéra si dělá co chce a v podstatě lze říci, že se potuluje po obloze. Ruvola zkouší jít dolů až na sto metrů — „podél roztroušených okrajů mraků“, jak říká, a pak zase stoupá až do 1500 metrů, ale nedokáže najít klidnější ovzduší. Viditelnost je tak špatná, že dokonce i s brýlemi pro noční vidění sotva před sebou rozezná světla na křídlech tankovacího letadla. Několikrát mine harpunový plovák a napadne ho, že by mohl urazit kormidlo letadla.

Ruvola učiní dvacet nebo třicet pokusů dostat se k harpunovému plováku. Vyžaduje to obrovské soustředění. A pak mu pilot tankovacího letadla hlásí, že musí vypnout motor č. 1. Tlak oleje divoce kolísá a hrozí nebezpečí zadření motoru. Pilot zahajuje proceduru vypínání motoru a najednou se palivová hadice na levé straně začne zatahovat; vypínání motoru přerušilo vzdušný proud okolo křídla a zatahovací mechanismus to mylně pokládá za příliš velké provedení hadice. Došlo k tzv. stažení bez příkazu. Pilot dokončuje zhášení motoru, přivolává nazpátek Ruvolu a znovu vysouvá hadici. Ruvola k ní nalétne a okamžitě vidí, že je něco špatně. Harpunový plovák má tvar malého padáku a obvykle se naplní vzduchem a drží hadici v pevné pozici. Nyní jen volně vlaje za tankovacím letadlem. Při pětáctiřetiminutových zoufalých pokusech o natankování byl zničen.

Ruvola informuje pilota tankovacího letadla, že harpunový plovák na levé straně je porouchán a že to musí zkusit na druhé straně. Za těchto podmínek je však doplňování paliva z pravé strany noční můrou, protože palivová hubice helikoptéry se natahuje také z pravé strany kokpitu. To znamená, že má-li se pilot dostat k harpunovému plováku, musí se ještě víc přiblížit k trupu letadla. Ruvola se o to pokusí a mine, zkusí to znovu a opět marně. Obvyklou technikou je sledovat klapky křídla a předvídat, kam se bude harpunový plovák pohybovat, ale viditelnost je tak špatná, že Ruvola tak daleko nedohlédne, vidí sotva za špičku své helikoptéry. Ruvola učiní ještě několik marných pokusů a při posledním pokusu naletí příliš rychle, přeletí celé letadlo a než se zorientuje, tankovací letadlo zmizí. C-130 se ztratilo v mracích. Jsou ve výšce 1300 metrů, v nulové viditelnosti a se zásobou paliva, která stačí zhruba na dvacet minut. Až palivo dojde, spadnou dolů. Ruvola se může buď pokoušet trefit harpunový plovák, nebo se snést na vodní hladinu, dokud mají stále ještě dost paliva.

Nachystáme se k nouzovému přistání, řekne posádce. Přistaneme, dokud to ještě jde. A pak Dave Ruvola skloní špičku helikoptéry a začne sestupovat k mořské hladině tak rychle, jako by závodil s klesající ručičkou, ukazující stav paliva v nádrži.

John Spillane se tiše dívá ze své sedačky a je si jistý, že právě slyšel rozsudek smrti. „Po celý svůj život jsem dokázal, i když někdy jen o vlásek, udržovat vše pod kontrolou," říká Spillane. „Teď jsem se však setkal s nekontrolovatelným rizikem. Nedokázali jsme natankovat a skončíme ve hřmícím oceánu, a sotva si s tím dokážeme nějak poradit. Věděl jsem, že šance na záchranu jsou prakticky nulové. Zúčastnil jsem se spousty záchranných misí a věděl jsem, jak je těžké v těchto podmínkách někoho jen najít, natož ho zachránit. Patříme k těm nejlepším v tomto oboru, máme nejlepší vybavení, jsme nejlépe vycvičení. Před chvílí se nám záchranný zákrok nepodařil a teď jsme se ocitli ve stejné situaci. Vypadá to s námi bledě. Tohle se nemělo stát."

Zatímco se Ruvola snáší naslepo dolů skrze mraky, vysílá druhý pilot Buschor mayday na tísňové frekvenci Letecké národní gardy a pak se spojuje s Tamaroa, pětadvacet kilometrů severovýchodně. Říká všem, že jsou bez paliva a chystají se k nouzovému přistání na moři. Kapitán Brudnicki vydává příkaz, aby Tamaroa obrátila světlomety k obloze a helikoptéra tak dostala alespoň nějakou pomoc, ale Buschor hlásí, že nic nevidí. Leťte k nám, říká dispečer u vysílačky na Tamaroa. Nemáme na to čas, snášíme se přímo dolů, odpovídá Buschor. Jim McDougal, obsluhující vysílačky v ODC v Suffolku, dostává zprávu o nouzovém přistání a současně mu telefonuje i Spillaneova žena, která chce vědět, kde je její manžel. Nemá ani nejmenší tušení o tom, co se děje, a telefonuje v naprosto nevhodný okamžik. McDougala tak zmátlo načasování jejího zavolání, že jí telefon položí. V 9:08 přebírá dispečer v hlavním štábu Pobřežní stráže v Bostonu telefon a dozvídá se o tom, co se stalo helikoptéře Letecké národní gardy. Rychle zapíše do deníku nehod následující zprávu: Helikoptéra a C-130 při letu do Suffolku. Kvůli viditelnosti nemůže helikoptéra doplnit palivo. Musí nouzově přistát. Jak dlouho mohou zůstat ve vzduchu? 20-25 minut. PŘISTÁT NA HLADINĚ! Uvědomí leteckou základnu na Tresčím mysu, kde si Karen Stimsonová povídá s jedním členem týmu, který ji zachránil. Pět letců se beze slova zvedne, vystřídají se na toaletě a hlásí se do služby u rozjezdové dráhy.

V 9:28 se Ruvola konečně dostává z mraků, pouhých pětadesát metrů nad oceánem. Volně se nad ním vznáší a okamžitě si řekne o návod k postupu, kterým se posádka připravuje na opuštění helikoptéry. Nacvičovali to mnohokrát, ale teď se věci dějí tak rychle, že na to rutina nestačí. Jim Mioli pořádně nevidí v mdlém osvětlení kabiny, kombinovaném s vybavením pro noční vidění, a nemůže najít rukojeť k vypuštění záchranného člunu pro devět osob. Když se mu ji konečně podaří nalézt, nemá už čas, aby si oblékl svůj záchranný oblek Mustang. Ruvola volá třikrát na Mioliho, aby mu přečetl seznam, ale Mioli má tolik práce, že mu neodpovídá, a tak si ho Ruvola musí vybavit z paměti. Jednou z nejdůležitějších věcí na seznamu je, aby pilot sáhl dolů a otevřel svá dvířka, ale Ruvola má obě ruce zaměstnané a nemůže ani jednu z nich uvolnit. Ve vojenské terminologii by se řeklo, že byl „přesycen úkoly", a dvířka zůstala zavřená.

Zatímco se Ruvola pokouší udržet helikoptéru nad hladinou, členové PJ se pokoušejí dát dohromady své vybavení pro přežití. Spillane si dá přes rameno polní láhev a na řemen si připne záchranný člun pro jednu osobu. Jim Mioli, kterému se konečně podaří vytáhnout záchranný člun pro devět osob, jej postrčí k výskokovým dvířkům a čeká na příkaz k výskoku. Rick Smith, zabalený do výbavy pro přežití, sedí na bobku u druhých výskokových dvířek a dívá se dolů. Pod ním je větrem tak rozbouřený oceán, že nepozná rozdíl mezi vlnami a úžlabími. Všichni vědí jen jedno, že budou skákat ze sta metrů. Je to hrozné pomyšlení, ale představa, že by měli zůstat tam, kde jsou, je ještě horší. Helikoptéra může spadnout každým okamžikem do oceánu a nikdo z posádky si nepřeje u toho být.

Na palubě zůstane jen Dave Ruvola. Povinností pilota je zajistit, aby helikoptéra nespadla na zbytek jeho posádky. Šance na to, že se mu podaří uniknout jeho dosud zavřenými dvířky, je mizivá, ale o to teď nejde. Návod k nouzovému přistání si vyžaduje takový postup, který umožní přežití co největšího počtu členů posádky. To, že si Mioli nestačil obléci svůj záchranný oblek, je v jistém ohledu rovněž sebevražedné, ale neměl na vybranou. Jeho povinností je dohlédnout na bezpečný výskok, a kdyby si na sebe bral oblek, nebyl by připraven záchranný člun. Bude skákat bez obleku.

V 9:30 vyšlehly z motoru č. 1 plameny. Spillane slyší, jak se zastavuje. Do minuty budou dole. Ruvola říká palubním telefonem: Motor č. 1 se zastavil! Opusťte stroj! Z motoru č. 2 jde kouř. Teoreticky by mohlo v tomto okamžiku dojít k výbuchu. Už je to tady. Padají dolů.

Mioli vystrkuje záchranný člun dveřmi po pravé straně a dívá se, jak padá, podle jeho slov „do propasti". Jsou ještě tak vysoko, že ani nevidí, jak dopadl na hladinu, a sám se nedokáže přinutit, aby vyskočil za ním. Aniž by někomu něco řekl, rozhodl se, že bude mít větší šanci, zůstane-li v helikoptéře. Návod k nouzovému přistání požaduje, aby na palubě zůstal i druhý pilot, Buschor, ale Ruvola mu nařizuje, aby vyskočil, protože se domnívá, že skočí-li, bude jeho naděje na přežití větší. Buschor stlačí páku na otevření svých dvířek, ale dvířka neodpadnou od trupu letadla, a tak je drží jednou rukou otevřeně a vystupuje na stupátko. Podívá se na radarový výškoměr, který kolísá mezi 3 a 26 metry, a uvědomí si, že načasování výskoku znamená rozdíl mezi životem a smrtí. Ruvola opakuje svůj příkaz k výskoku, Buschor vytáhne z letecké přilby dráty palubního telefonu a sejme si brýle pro noční vidění. Bez nich nyní vidí v mlhavém zeleném světle, jak se pod ním valí vlny. Zpozoruje obrovský hřeben vlny, zhluboka se nadechne a skočí.

Mezitím dá Spillane konečně dohromady svou výbavu. Nebyl jsem vyděšenější, ale bál jsem se," říká. „Před čtyřiceti minutami, když jsem zvažoval všechny možnosti, jsem byl vyděšenější, teď už jsem byl se vším smířenej. Pilot se rozhodl pro nouzové přistání a bylo to skvělé rozhodnutí. Kolik jiných pilotů by se pokoušelo s palivem na posledních dvacet minut letu trefit přece jen harpunový plovák? Pak by spadli z oblohy a všichni by zahynuli."

Bez motoru č. 1 je helikoptéra nezvykle tichá. Oceán pod nimi vypadá podle slov jiného pilota jako měsíční krajina plná kráterů a rýh a zdeformovaná větrem. Spillane si všimne Ricka Smithe, připraveného ke skoku u dvířek na pravoboku a

jde k němu. „Jsem přesvědčenější, že v duchu měřil výšku vln," říká Spillane. „Zoufale jsem si přál vyskočit společně s ním. Ale měl jsem jen čas k němu přisednout, obejmout ho kolem ramen a on pak hned vyskočil. Nebyl čas na to, abychom si něco řekli. Chtěli byste se rozloučit, chce se vám udělat spoustu věcí, ale na nic není čas. Rick skočil a o zlomek vteřiny později jsem skočil i já."

Podle lidí, kteří přežili dlouhé pády, je gravitační zrychlení tak obrovské, že se vám málem zastaví srdce a zdá se vám, že vás vystřelili z děla. Tělo má zrychlení asi 32 kilometrů v každé vteřině ve vzduchu. Po jedné vteřině padá rychlostí 32 kilometrů v hodině, po druhé vteřině rychlostí 64 kilometrů v hodině atd., až do rychlosti 210 kilometrů v hodině. V tomto okamžiku začne být odpor větru stejný jako gravitační síla a říká se, že tělo dosáhlo konečné rychlosti. Spillane padá pravděpodobně 20 nebo 24 metrů, což představuje dvě a půl vteřiny zrychlení. Ponoří se do tmy, aniž by tušil, kde je voda nebo kdy dopadl na hladinu. Matně si pamatuje, že shodil svůj záchranný člun pro jednu osobu a že se jeho tělo začalo otáčet. Pomyslel si jen: Můj Bože, jak dlouho to trvá dolů. A pak si už nic nepamatuje.

John Spillane je hezký mladík s pravidelnými rysy, o kterém by si lidé mohli myslet, že je hollywoodským hercem, jenž hraje svou roli - roli Johna Spillane. Jeho modré oči nic nenaznačují, tvrdost ani lhostejnost, vlasy má ostříhané nakrátko s nádechem do šedi. Je přátelský, otevřený a sebejistý. Snadno se dá do smíchu a hovoří tak, že postupuje od jednoho detailu k druhému, od jednoho úhlu pohledu k druhému, až je celé téma hovoru vyčerpáno. Jeho humor je bezděčný, jako by šlo o dodatečný nápad, a každého překvapí. Je prostřední postavy, středně silný, a jednou běžel jen tak šedesát pět kilometrů. Zdá se, že už dávno ztratil potřebu něco někomu dokazovat.

Spillane vyrostl v New Yorku a v sedmnácti se přihlásil do válečného letectva. Prodělal výcvik bojového potápěče, který má za úkol proniknout do nepřátelských pozic, zajišťovat pláže, zachraňovat jiné bojové potápěče. V jedenadvaceti odešel a vstoupil do Letecké národní gardy. Rok se jako člen gardy potloukal po světě, v létě se vrátil, aby dělal plavčíka na pláži Rockaway a pak se zapsal do školy pro PJ. Po několika letech služby v záloze dal výpověď, absolvoval Policejní akademii a stal se potápěčem u městské policie v New Yorku. Tři roky vytahoval těla z potopených aut a revolvery z bahna East Riveru a nakonec se rozhodl vrátit se do školy, než mu vyprší výhody z toho, že sloužil ve vojenských silách. Začal studovat geologii - „myslel jsem si, že by bylo dobré lézt chvíli na vrcholky hor" - ale zamiloval se a skončil tím, že se přestěhoval do Suffolku a začal pracovat na plný úvazek pro Leteckou gardu. To bylo v roce 1989. Bylo mu 32 let a stal se jedním z nejzkušenějších PJ v zemi.

Když spadne John Spillane do Atlantského oceánu, má rychlost osmdesát kilometrů v hodině. Voda je jediné prostředí, které vyvíjí tím větší odpor, čím rychleji na ně narazíte. Při osmdesáti kilometrech v hodině klade odpor jako beton. Spillane má natříkrát zlomenou pravou paži, jednou zlomenou levou nohu, čtyři zlomená žebra, natrženou ledvinu a pohmožděnou slinivku. Při dopadu přišel o ploutve, záchranný člun pro jednu osobu a polní láhev. Zůstala mu pouze maska s hadicí, kterou měl podle předpisů v ústech. Spillane si na okamžik dopadu nepamatuje a nevzpomíná si ani na to, kdy si poprvé uvědomil, že je ve vodě. Pamatuje si jen, že padal a pak plaval, nic mezi tím. Když pochopil, že plave, bylo to to jediné, co chápal - nevěděl kdo je, proč je tam, nebo jak se tam dostal. Neměl žádnou minulost ani budoucnost; byl si vědom pouze toho, že je v noci uprostřed oceánu.

Když Spillane ošetřuje na břehu zraněné námořníky, jednou z prvních věcí, kterou hodnotí, je stupeň jejich vědomí. Nejvyšší rovina, známá jako „při vědomí a orientující se čtyřikrát" se hodí téměř na každého v běžných situacích. Vědí kdo jsou, kde jsou, uvědomují si čas a co se jim přihodilo. Utrpí-li někdo úder do hlavy, ztratí nejprve ze všeho paměť na nedávnou událost - „při vědomí a orientující se třikrát". Poslední věcí, kterou by ztratili, je jejich totožnost. O osobě, která ztratila všechny čtyři roviny vědomí včetně své totožnosti, se říká, že je „při vědomí a orientuje se nulakrát". Když se John Spillane ve vodě probírá, je při vědomí a orientuje se nulakrát. Jeho chápání světa je omezeno na skutečnost, že existuje, a to je vše. Téměř současně si uvědomuje značnou bolest. Na dlouhou dobu je to všechno, co ví. Dokud nespátí záchranný člun.

Spillane je při vědomí a orientuje se nulakrát, ale když spatří záchranný člun, ví, že k němu má plavat. Vystrčil jej z helikoptéry letový technik John Mioli; po dopadu se okamžitě automaticky nafoukl. Teď se řítí po větru po vrcholcích zpěněných vln a kotvy jej jen stěží drží ve větru o rychlosti sedmdesáti uzlů dole na hladině. „Doplul jsem k němu, zachytil se jej a visel na něm," říká Spillane. „Věděl jsem, že jsem v oceánu, v zoufalé situaci, a že jsem se zranil. Nic jiného jsem nevěděl. Teprve když jsem se chvíli držel člunu, začalo se mi všechno vracet. Letěli jsme na misi. Došlo nám palivo. Vyskočil jsem. Nebyl jsem sám."

Zatímco Spillane visí na člunu, zachytí jej poryv větru a převrátí. Spillane je chvíli zase ve vodě a přemýšlí, kdo je. V příštím okamžiku je nahoře a v suchu. Okamžitě se začne cítit lépe. Leží na kolébající se nylonové podlaze a přemýšlí o tom, proč cítí na prsou tak bodavou bolest. Myslí si, že má propíchnuté plíce, a náhle zaslechne, jak v dálce křičí nějací lidé. Klekne si a posvítí si v tom směru svou potápěčskou baterkou, a když začne přemýšlet o tom, jak by jim mohl pomoci, bez ohledu na to, o koho jde, bohouše bouře znovu převrhne jeho člun. Spillane je v moři. Chytne se bezpečnostního lana, plive mořskou vodu, a v tom okamžiku vítr člun obrátí. Teď jej obrátil jedenapůlkrát. Spillane je opět uvnitř a lehne si na záda na podlahu, když vítr člun převrhne počtvrté a naposledy. Spillane je vyvržen znovu do moře, tentokrát se drží gumou polepeného nylonového pytle, v němž je, jak se později ukázalo, půl tuctu vlněných dek. Spillane se drží pytle a vidí, jak se člun po hřebenech vln vzdaluje. Je v moři sám a zemře v něm.

„Když jsem ztratil kontakt s člunem, zůstal jsem sám a uvědomil jsem si, že má jediná šance na přežití spočívá v tom, abych se udržel na hladině, dokud nebude po bouři," říká. „Neexistoval způsob, jak by nás mohli vyvednout, vždyť jsme právě přišli o jednu helikoptéru a já věděl, že by pro nás kluci přišli, kdyby to bylo jen trochu možný, ale možný to nebylo. Nemohli by doplnit palivo. Přemítal jsem o tom a věděl jsem, že to v bouři nedokážu. Možná se někdo objeví, až se rozední, ale já to tak dlouho nevydržím. Zemřu tady."

Poprvé od chvíle, kdy to všechno začalo, měl Spillane čas přemýšlet o smrti. Myšlenka na smrt ho neděsila, spíš rozesmutňovala. Jeho manželka je v pátém měsíci, čekají první dítě, on byl doma v poslední době jen zřídka - byl ve

zdravotnické škole pro výsadkáře a trénoval na maratónský běh v New Yorku. Přál si teď, aby byl strávil doma víc času. Přál si také, což zní neuvěřitelně, aby před příchodem zimy mohl ještě jednou ostříhat trávník. Přál si, aby někdo mohl manželce a rodině vyprávět, jak to bylo až do konce. Trápilo ho, že Dave Ruvola šel pravděpodobně ke dnu i s helikoptérou. Trápilo ho, že všichni zemřou jen kvůli 250 kilogramům paliva. Je to hanba, měli jsme helikoptéru za osm milionů dolarů, nic s ní nebylo, nikdo na nás nestřílel. Jen nám došlo palivo.

V té době byl už Spillane plně při vědomí a situace, v níž se nacházel, byla tak děsivá, že se to nedá vypovědět. Je taková tma, že před sebou nevidí ani nataženou ruku, vlny se na něho valí ze všech stran a pokaždé ho skoro na minutu pohrbí. Vítr je tak silný, že všude okolo létá voda a on nemůže zabránit tomu, aby se mu nedostávala do žaludku. Vždy po několika minutách ji musí vyvracet. Přišel o svůj záchranný člun pro jednu osobu, má zlomená žebra a pokaždé, když se nadechne, má pocit, jako by ho pálili žhavým železem. Řve bolestí, a do rozednění zbývá ještě osm hodin.

Po hodině, kdy se loučil se životem a pokoušel se nepolykat mořskou vodu, spatřil v dálce bleskové světlo. Taková světla mají obleky Mustang a pro něho je to první reálný důkaz, že ještě někdo nouzové přistání přežil. Nejprve chce Spillane ke světlům hned plavat, ale pak si to rozmyslí. Stejně dnešní noc nepřežije, ví to, proto může klidně zemřít sám. Alespoň nebude přenášet své utrpení na jiné. „Nechtěl jsem, aby viděli, jak umírám," říká. „Nechtěl jsem, aby viděli, jaké mám bolesti. Je to stejné, jako když se běží maratón - nemluvte na mě, nechte mě, abych si to protrpěl sám. Ale nakonec mě k nim přivedl výcvik pro přežití. Zdůrazňuje sílu v počtu. Věděl jsem, že budu-li s nimi, budu se hodně snažit, abych nezemřel.

Ale nedovolím, aby viděli, že mě něco bolí. To by je mohlo deprimovat."

Protože věřil, že ve skupině nebudou jejich šance tak nepatrné, blížil se Spillane pomalu ke světlům. Nadnáší ho plovací vesta a přiléhavá gumová kombinéza, zlomenou ruku má nataženou před sebou a drží se jí pytle s dekami. Trvá to dlouho a úsilí ho vyčerpává, ale vidí, že se světla přibližují. Mizi v úžlabí vln, objevují se znovu na jejich hřebenech a pak znovu mizí. Nakonec, po několika hodinách plavání, se dostává natolik blízko, aby na ně mohl zavolat a aby rozeznal jejich tváře. Je to Dave Ruvola a Jim Mioli a jsou spojeni padákovou šňůrou. Ruvola vypadá dobře, ale Mioli je téměř bez sebe z podchlazení. Má na sobě jen svou leteckou kombinézu Nomex a šance, že se dočká rána, jsou v jeho případě ještě menší než u Spillanea.

Ruvola se dostal z helikoptéry bez úhony, ale jen o vlasek. Věděl, že by rotory mohly roztrhat jeho i helikoptéru, kdyby dopadly na hladinu v plné rychlosti. Proto odletěl stranou od svých mužů, počkal, až zhasne motor č. 2 a pak vykonal to, čemu se říká snášení se autorotací. Když helikoptéra padala, začaly se její nepoháněné rotory otáčet a Ruvola využil této energie ke zpomalení pádu. Podobně jako zařazení nižší rychlosti v automobilu při jízdě z kopce autorotace rotoru při snášení zmenšuje vliv gravitační síly. Když dopadla helikoptéra na hladinu, padala docela pomalu, její točivý moment už téměř zanikl a rotory zastavila první vlna.

Ruvola se nacházel v klasické výcvikové situaci, v níž šlo tentokrát skutečně o život. V úplné tmě se dostal z převrácené a zatopené helikoptéry. Je bývalým PJ a maratónským plavcem, takže být pod vodou je něčím, na co je zvyklý. První věcí, kterou udělal, bylo to, že sáhl pro svou láhev HEEDS, připevněnou k levé noze. Byla v ní zásoba vzduchu na tři minuty, ale při nouzovém přistání o ni přišel a vše, co měl, byl vzduch v plicích. Natáhl se, rychle si rozeplnul bezpečnostní pás a v tom okamžiku si uvědomil, že ještě nemá otevřená úniková dvířka. Musel to udělat tak, aby se přitom nezablokovala a on nezůstal uvnitř uvězněn. Nalezl kliku dveří, stiskl ji a zatlačil.

K jeho překvapení dvířka vypadla a Ruvola podplaval pod trupem, odjistil patronu s CO₂ na své záchranné vestě a vystřelil tři nebo pět metrů k hladině. Vynořil se ve světě ječící tmy a vzdouvajících se vln. V jednom okamžiku ho hřeben vlny dostal tak hluboko pod hladinu, že si poškodil bubínek v jednom uchu. Ruvola začal volat další členy posádky a po několika minutách mu ve tmě odpověděl letový technik Mioli, kterému se rovněž podařilo uniknout z potápějící se helikoptéry. Začali si plavat naproti a po pěti nebo deseti minutách se Ruvola dostal dostatečně blízko, aby mohl Mioliho chytit za jeho záchrannou vestu. Sundal ze svého záchranného obleku kapuci, dal ji Miolimu na hlavu a pak je svázal oba dohromady padákovou šňůrou.

Byli ve vodě už několik hodin, když k nim doplaval Spillane s tváří zkřivenou bolestí. První věc, kterou Ruvola spatřil, byl záblesk světla na masce. Pomyslel si, že by to mohlo být znamení válečného námořnictva vypuštěné z americké ponorky, která je přijela zachránit. Nebylo tomu tak. Spillane k nim připlaval, chytl se popruhu Ruvolovy plovací vesty a druhou paží objímal pytel s dekami. Co je to? křičí Ruvola. Nevím, zítra to otevřu! řve Spillane. Otevři to hned! odpovídá Ruvola. Spillane příliš trpí bolestmi, než aby se přel, takže pytel otevře a jen se dívá, jak vítr odnáší několik tmavých předmětů — dek.

Odhodil pytel stranou a zaujal polohu, v níž mu bude v několika nejbližších hodinách nejlépe.

Již z rukopisu v deníku nehod v D1 lze usuzovat, že dispečer, v tomto případě člen Pobřežní stráže jménem Gill, nemohl zcela uvěřit tomu, co psal. Písmena jsou velká a neuspořádaná a za slovy jsou často vykřičníky. V jednom okamžiku bezdůvodně zaznamenává: Nejsou tam sami, jako kdyby chtěl sám sebe ujistit, že všechno dobře dopadne. K tomuto zápisu došlo v 9:30, pár vteřin poté, co Buschor hlásí ztrátu prvního motoru. O pět minut později Gill zapisuje: „39-51 sever, 72-00 západ, nouzové přistání, 5 POB (lidí na palubě). " Po dalších sedmi minutách hlásí tankovací letadlo, které bude nyní v oblasti kroužit, dokud mu postačí palivo, že patnáct vteřin slyšeli signál EPIRB, pak už nic. Gill zapisuje:

9:30 — Tamaroa v oblasti, vyslána H-65

9:48 — Tresčí mys 60!

9:53 - CAA (Velitel oblasti Atlantiku) prohlásil: VŠE, CO CHCETE - SKVĚLÉ BY BYLO VYSLAT LOŽ VÁLEČNÉHO NÁMOŘNICTVA - UVIDÍME.

V několika minutách po nouzovém přistání je vše na Floridě připraveno na pomoc pro Massachusetts. Reakce je obrovská a téměř okamžitá. V 9:48 posílá Letecká základna na Tresčím mysu tryskový letoun Falcon a helikoptéru H-3. O půlhodinu později je vyžádáno a odsouhlaseno vyslání tryskového letounu válečného námořnictva P-3 z Letecké základny válečného námořnictva v Brunswicku. P-3 je vybaven infračerveným zářením, které vyhledává teplo vyzařující objekty, tedy i lidi. Tamaroa odplula jinam ještě předtím, než do moře spadla helikoptéra. V 10:23 si Boston vyžádal druhý kutr Pobřežní stráže, Spencer. Uvažuje se dokonce i o vyslání letadlové lodi.

Lidé, kteří přežili, jsou rychle unášeni obrovskými vlnami a šance na jejich nalezení je nesmírně malá. Helikoptéry budou moci zůstat na místě jen minimální dobu, protože nemohou doplnit palivo. Je nepravděpodobné, že by podmínky dovolily vytáhnout někoho na laně a neexistuje ani způsob, jak zjistit, fungují-li členům gardy vysílačky. Záchraná akce zůstává na Tamaroa, ale ta nebyla ani za příznivějších podmínek schopna zachránit posádku Satori. Bouře se valí na západ, přímo k místu nouzového přistání. Vlny začínají být vyšší, než bylo v této oblasti kdykoli zaznamenáno.

Pokud to vypadá pro členy Ruvolova týmu špatně, nevypadá to o nic lépe ani pro lidi, kteří se je pokoušejí zachránit. Je naprosto nemyslitelné, aby v průběhu jedné záchrané akce musela takto nouzově přistát i druhá helikoptéra nebo aby z paluby Tamaroa byli spláchnuti do moře další členové Pobřežní stráže. (Ostatně ani šedesát osm metrů dlouhá Tamaroa není před katastrofou bezpečná. Jedna osamocená vlna by ji mohla převrátit a dostat do vody osmdesátičlennou posádku.) Půl tuctu letadel, dvě lodě a dvě stovky záchranářů směřují k 39. stupni severní šířky a 72. stupni západní délky. Čím více lidí, tím větší nebezpečí, že se některý z nich dostane do potíží. Další sled katastrof by dostal na moře veškeré záchrané zdroje celého východního pobřeží Spojených států.

První je na místě tryskové letadlo Falcon z Letecké základny na Tresčím mysu. Dostává se tam devadesát minut po nouzovém přistání a pilot provádí průzkum, který je znám jako rozsáhlé pátrání ve čtverci. Na místě poslední udané polohy slétne trochu níž „v bodě přistání“ a pak létá ve stále se zvětšujících čtvercích, dokud nepokryje oblast o průměru 16 kilometrů. Letí ve výšce pětadesáti metrů, těsně pod mraky a odhaduje pravděpodobnost nalezení lidí na moři na 1:3. Neobjevil nic. Okolo 11.30 rozšiřuje své pátrání na čtverec o straně pětaticeti kilometrů a začíná znovu od začátku. Pomalu se propracovává na jihozápad ve směru postupujících vln. V Brunswicku je připraveno k letu infračerveným pátracím zařízením vybavené P-3 a z Tresčího mysu si razí cestu na jih helikoptéra Pobřežní stráže. Deset minut poté, co začal s druhým čtvercem, zachycuje slabý signál na 243 megahertzech. To je zakódovaná frekvence vysílaček Letecké národní gardy. Znamená to, že nejméně jeden z členů týmu je ještě stále naživu. Pilot Falconu se zaměří na signál a zjistí jeho polohu, asi pětaticet kilometrů od místa přistání. Ať je to kdokoli, je rychle odnášen pryč. Pilot se snaží níž, prohledává moře brýlemi pro noční vidění a nakonec spatří pod letadlem ve tmě osamělé světýlko. Objevuje se a mizí v obrovských vlnách. O chvíli později spatří o necelý kilometr dál další tři světýlka. Teď už schází jen jeden člen záchraného týmu. Pilot nad nimi krouží, zapíná světla a pak hlásí vysílačkou na D1 svou polohu. Helikoptéra H-3, vybavená zdvihacím lanem a plavcem-záchranářem, je od něho pouhých dvacet minut letu. Celou věc by bylo možné skončit za necelou půlhodinu.

Falcon krouží nad blikajícími světélky, dokud se neobjeví H-3, a pak s rychle se ztenčující zásobou paliva zamíří zpátky na základnu. H-3 je obrovský stroj podobný bojovým helikoptérům používaným ve Vietnamu. V kabině má namontované rezervní nádrže s palivem. Uprostřed letu nemůže tankovat, ale dokáže zůstat ve vzduchu čtyři nebo pět hodin. Pilot Ed DeWitt se snaží udržet stroj v třinácti metrech nad hladinou, ale vítr ho sráží dolů. Oceán je v jeho světlometech obrovskou bílou plochou, na níž není nic, podle čeho by se mohl orientovat. V jednom okamžiku ho poryv větru málem sráží do moře.

DeWitt dostává helikoptéru na vzdálenost sto metrů od tří mužů dole v moři a říká svému palubnímu mechanikovi, aby spustil záchraný koš. Není možné spustit do vody plavce-záchranáře, ale dole ve vodě jsou zkušený záchranáři a měli by si umět pomoci sami. Buď se to povede teď, nebo budou muset čekat, až se bouře uklidní. Letový technik začne odvíjet lano a s obavami sleduje, jak je vítr zanáší zpátky k rotorům na ocase. Nakonec se přece jen dostává do vody, naklání dozadu v úhlu 45 stupňů a DeWitt se jej pokouší udržet v rovné poloze tak dlouho, dokud k němu muži nedoplavou. Zkouší to téměř hodinu, ale vlny jsou tak obrovské, že koš nevydrží na hřebenu vlny déle než několik vteřin a pak hned napne zvedací lano. I kdyby se mužům podařilo dostat se do koše, pojistka ve zvedacím mechanismu nedovolí zvednout náklad přes 300 kilogramů, a tři muži ve vodou nasáklých oděvech určitě tolik váží. Celé zařízení, lano, koš a všechno v něm, by se pak uvolnilo a zůstalo v moři.

DeWitt nakonec pokus o záchranu vzdává, vystoupá výš a vznáší se v pětadesáti metrech. V dálce vidí Tamarou se zapnutými světlomety, jak si razí cestu bouří. Navádí ji ke vzdálenému osamělému světélku - je to Graham Buschor, pak shodí světlici, aby ukázal, kde jsou ostatní, a zamíří zpět do Suffolku. Schází mu jen několik minut k tzv. bingu, k momentu, kdy už letadlo nemá dostatek paliva, aby se dostalo zpátky na pobřeží.

Pětadesát metrů pod ním se John Spillane dívá, jak se jeho poslední naděje vzdaluje na sever. Nečekal, že by mohl být zachráněn, ale i tak je to osklivý pohled. Jedinou výhodu vidí v tom, že teď bude mít jeho rodina jistotu, že zemřel. Ušetří jim to týdny klamných nadějí. V dálce vidí ve tmě světla, která se objevují a zase mizí. Předpokládá, že je to tryskové letadlo Falcon, které pátrá po dalších mužích záchraného týmu. Ale světla se pohybují nějak divně, nevypadá to na světla letadla. Je to plující loď.

Tamaroa potřebovala na pětadvacet kilometrů dlouhou plavbu k místu přistání čtyři hodiny. Její lodní šrouby se otáčejí na rychlost dvanácti uzlů, ale loď se pohybuje jen rychlostí tří uzlů. Fregatní kapitán Brudnicki nezná sílu větru, protože mu víchtr utrl anemometr ze stěžně, ale pilot Ed DeWitt hlásí, že když se vznášel na místě, ukazoval jeho přístroj 87 uzlů, tedy rychlost 160 kilometrů za hodinu. Na cestě k mužům ve vodě se dostala Tamaroa bokem k vlnám,

kteře loď rozhoupaly v oblouku 110 stupňů. V takovém úhlu je snadnější chodit po lodních přepážkách než po podlaze. V kormidelně fregatní kapitán Brudnicki s překvapením zjišťuje, že chce-li vidět hřebeny vln, musí se podívat vzhůru. Nařídí-li plný obrát kormidla nebo dá nějaký pokyn do strojovny, trvá to třicet nebo čtyřicet vteřin, než zjistí vůbec nějakou změnu. Později, když vystoupil z lodi, prohlásil: „Mohu jen doufat, že tohle byl vrchol mé kariéry.“ Prvním členem Letecké gardy, kterého spatří, je Graham Buschor, který plave sám necelý kilometr od trojice mužů. Má na sobě záchranný oblek Mustang, u sebe tužkovou baterku a jedinou fungující vysílačku ze všech. Brudnicki nařizuje operačnímu důstojníkovi poručíku Kristopherovi Furtneymu, aby zavedl Tamaroa proti vlnám za Buschora a potom ji k němu nechal nést. Větší předměty jsou proudem unášeny rychleji než menší a nebude-li Buschor u lodi po větru, nerozdrťí ho vlny o její trup. Pomocník dělostřeleckého důstojníka začne z děl na nejvyšším můstku vystřelovat světlice a skupinka členů posádky se krčí s lany na přídi a čeká na svou příležitost. Ve větru se sotva drží na nohou. Motory jsou zastaveny a Tamaroa se zvedá a klesá bokem proti vlnám. Je to nebezpečná pozice. Tamaroa ztrácí své nápravné rameno ke stabilizaci lodi při 72 stupních a teď se dostává už na 55. Nechat se snášet na vlnách k plavcům je obvyklý záchranný postup, ale vlny jsou tak silné, že Buschor je jimi stále unášen z dosahu. Někdy je o deset metrů výš než muži, kteří se ho pokoušejí zachránit. Členové posádky na přídi nedokážou hodit lana do jeho blízkosti a Brudnicki nechce nařizovat svému plavci-záchranáři, aby skočil z paluby, protože si není jistý, že by ho dostali zpátky. Mužům na palubě konečně dojde, že se loď k Buschorovi nedostane, ale Buschor se musí dostat k ní. PLAV! křičí na něj přes zábradlí. PLAVK NÁM! Buschor zahazuje rukavice a kapuci a pokouší se ze všech sil dostat se blíž k lodi. Plave tak usilovně, až mu umdlévají ruce. Dostane se k lodi, ale vlna ho odhodí od příde. Znovu se dostane k lodi a nakonec se chytí sítě na náklad, kterou k němu vyhodili z lodi. Síť vypadá jako obrovský provazový žebřík a u zábradlí ho drží šest nebo sedm mužů. Buschor zaplete paže do sítě a nakonec ho vytáhnou podél trupu nahoru. Jedna vlna ve špatném okamžiku by je smetla z příde všechny. Členové palubní posádky pokládají Buschora na palubu jako velkou ulovenou rybu a odnášejí ho do palubního přístřešku. Je nasáklý mořskou vodou a sotva se dokáže udržet na nohou, jeho tělesná teplota klesla na 33,5 stupňů. Byl ve vodě čtyři hodiny a dvacet pět minut. Ještě pár hodin a už by se nedokázal zachytit sítě.

Dostat jednoho muže na palubu trvalo půl hodiny, ale ve vodě jsou ještě další čtyři a žádný z nich nebyl dosud nalezen. Nevypadá to dobře. Proti Brudnickému se začíná ozývat reptání, že drží muže na palubě. Čím dál tím větší vlny zaplavují příď s posádkou, která se musí neustále přepočítávat a ujist'ovat, že žádného z nich nesmetla vlna do moře. „Bylo to nejtěžší rozhodnutí v mém životě, poslat lidi na příď, aby zachránili muže ve vodě,“ říká Brudnicki. „Věděl jsem, že bych mohl o některého z nich přijít. Kdybych se rozhodl, že se o záchranu těch lidí nepokusím, nikdo by mi na břehu nemohl nic vyčítat, protože všichni věděli, že to bylo téměř nemožné. Ale copak můžete nechat ty lidi ve vodě zemřít?“ Brudnicki se rozhodl, že bude pokračovat v záchranné akci. Za dvacet minut už je Tamaroa bokem proti vlnám, sto metrů nahoře po větru nad třemi dalšími členy Gardy. Členové posádky vystřelují světlice a zaměřují světlomety, hlavní kormidelní poddůstojník stojí na nejvyšším můstku, aby oznámil vysílačkou Furtneymu, kdy zapnout motor. Je třeba nejen zvládnout snos po větru, ale musejí mít ještě čas, aby naklonili loď a dostali okrajníky k úrovni hladiny v okamžiku, kdy se muži ve vodě chytí sítě. Teď přesahují okrajníky skoro při každé vlně vodní hladinu o sedm metrů. Spillane je zraněn, Mioli podchlazen a Ruvala dělá co může, aby je oba udržel nad vodou. Nelze počítat s tím, že by dokázali připlavat k lodi jako Buschor.

Spillane se dívá, jak loď směřuje přes lámající se vlny k nim a nedovede si představit, jak to udělají, aby je zachránili. Domnívá se, že s největší pravděpodobností utonou v dohledu lodi, protože není možné, aby je vylovili. „Začaly mi tuhnout svaly a cítil jsem velké bolesti,“ říká. „Tamaroa doplula k nám a obrátila se bokem k vlnám. Byl jsem překvapen, že k tomu měli odvahu, protože tím strašně riskovali. Slyšeli jsme, jak křičí na palubě a viděli jsme, jak se k nám blíží chemické světlice uvázané na lanech.“

Je obtížné chytit se lana, a tak členové posádky spustili po straně síť na náklad. Poručík Furtney se znovu pokoušel přiblížit loď k plavcům, ale plavidlo o váze 1600 tun je téměř nemožné udržet pod kontrolou. Konečně, na třetí pokus, se chytí sítě. Svaly mají zkrchlé chladem a Jim Mioli je na pokraji poslední fáze hypotermie. Lidé na palubě dřou ze všech sil, protože vytahují 300 kilogramů těžké břemeno, které navíc ohrožují zespolu vysoké vlny. Jsou vyčerpaní a zoufalí a síť se jim vysmekne z rukou.

Další věc, kterou si Spillane pamatuje, je to, že je pod vodou. Bojuje ze všech sil, aby se dostal na hladinu, a když se mu to podaří, vidí, jak se k nim loď naklání bokem. Znovu se chytne sítě. Nepodaří-li se mu to teď, zemře. Posádka na palubě opět táhne a Spillane cítí, jak ho vytahují po ocelovém trupu. Povyleze v síti trochu výš, cítí, jak se ho chopí čísi ruce a vtahují ho přes okrajník na palubu. Cítí takovou bolest, že nedokáže vstát. Muži ho postaví, opřou o přepážku, rozříznou jeho záchranný oblek, vrávorají na kymácející se lodi a odnášejí Spillane dovnitř. Spillane nevidí Ruvalu a Mioliho, nepodařilo se jim dostat se znovu k síti.

Vlny oba muže odnesly podél trupu k zádi, kde tři a půl metru velký lodní šroub vytváří velký kotel vířící vody. Furtney vypíná motory a vlny odnesou oba muže kolem zádi na levobok. Ruvala podruhé zachytí síť a podaří se mu vlést jednu ruku do jejích ok. Druhou obejmě Mioliho a křičí mu do tváře: Musíš to dokázat, Jíme! Taková šance se už podruhé v životě nenaskytne! Teď se jí musíš chopit!

Mioli přikývne a prostrčí ruce oky sítě. Ruvalovi se podaří dostat do sítě i nohy a pak jsou oba vytahováni vzhůru a kývou se v síti s výkyvy lodi, dokud je členové posádky u zábradlí nezachytí. Chytí Ruvalu i Mioliho za vlasy, za oblek Mustang, za bojovou vestu, za vše, čeho se jejich ruce mohou zachytit, a přetáhnou je přes kovové zábradlí. Stejně jako Spillane zvracejí mořskou vodu a jen stěží se dokážou postavit na nohy. Jim Mioli byl víc než pět hodin ve vodě o teplotě 16 stupňů a je vážně podchlazen. Teplota jeho těla je 32,5 stupně, 4 stupně pod normálem. Ještě pár hodin a zemřel by.

Oba letce odnesli dovnitř, rozřízli jim obleky a položili je na pryčny. Spillane vzali na zád do důstojnické ubikace, dali

mu transfuzi do žíly, katétr a ložní lékař ho prohlédl. Tlak měl 140/90, tep sto a mírně zvýšenou teplotu. Oči mají perlový lesk, v břišním a hrudním bolavé na dotek, bolest ve čtyřhravém stehenním svalu, oznamuje lékař oddělení pátracích a záchranných operací v Bostonu. Zlomené zápěstí, možná i žebra, podezření na vnitřní zranění. Byl mu dán tylenol-3 a lék proti mořské nemoci. Boston předává informace letovému lékaři Letecké národní gardy, který říká, že ho znepokojuje vnitřní krvácení a požádá je, aby pozorně sledovali jeho břicho. Bude-li na dotek stále bolestivější a měkčí, jedná se o vnitřní krvácení a bude třeba Spillane evakuovat helikoptérou. Spillane si představí kymácení nosítek při letu přes oceán a transport odmítá. Za svítání přišel důstojník po službě, aby se ohlídl a převlékl, a Spillane se mu omlouvá za to, že mu zakrvácel a pozvracel lůžko.

Co na tom záleží, říká důstojník. Snímá kryt z kruhového okénka a Spillane se dívá na vyjící šedivou oblohu a rozbouraný oceán. Nemohl byste to zase zavřít, prosím vás? Nedělá mi to dobře.

Členové posádky, neoholení a vyčerpaní po šestatřiceti hodinách na palubě, se potácejí po lodi jako opilci. A přitom není mise ještě zdaleka u konce. Tam venku je někde Rick Smith. Je jedním z nejlépe vycvičených záchranných výsadkářů v celé zemi a nikdo nepochybuje, že je dosud naživu. Jen se jim ho zatím nepodařilo najít.

PJ v černé gumové přiléhavé kombinéze vyskočil se záchranným člunem pro jednu osobu, s pokrývkou, dvěma plechovkami vody, každá o obsahu 4 dl, zrcátkem, signální soupravou, tyčinkou ze slisovaného zrní a píšťalkou, zaznamenává dispečer Pobřežní stráže v Bostonu. Muž je v dobré formě — může delší dobu vydržet, pět až sedm dní.

K pátrání je vyčleněno celkem devět letounů včetně pozorovacího letadla E2, které má celou činnost koordinovat. Jim Dougherty, PJ, který prošel výcvikem se Smithem a Spillanem, přidává do své výbavy plechovku se žvýkačím tabákem Skoal, kterou chce dát Smithovi, až ho najdou. Ten kluk je tak dobrý, říkají členové Letecké gardy, že přijde sám hlavní bránou na Leteckou základnu v Suffolku a bude se divit, kde všichni jsme.

SNY MRTVÉHO

Vše se zhroutilo a bylo pokryto velkým mořským rubášem jako před pěti tisíci lety.

HERMAN MELVILLE, Bílá velryba

V době, kdy se po Gloucesteru šířily zprávy, že flotila má potíže, bouře ustoupila od Tresčího mysu již o 550 kilometrů a způsobila tak strmý tlakový gradient, že se začalo tvořit oko. Fotografie z družic ukazovaly u východního pobřeží cyklonové víření široké 3200 kilometrů, které jižním okrajem zasahovalo Jamajku a severním okrajem dosahovalo až k pobřeží Labradoru. Na zhruba dvou milionech čtverečních kilometrů oceánu zuřil vířící a na troj- až čtyřnásobné ploše bouře. Na snímcích z družic vypadá vlhký vzduch proudící do tlakové níže jako smetana nalitá do šálku černé kávy. Husté prameny bílých mračen a tmavý arktický vzduch krouží jedenapůlkrát okolo tlakové níže a teprve pak se dostávají do jejího středu. Tlaková níže se neustále stáčí k pobřeží a cestou nabírá na síle. Ráno 31. října se téměř zastavila 320 kilometrů jižně od Montauku na Long Islandu. Nejhorší větry v severovýchodním kvadrantu se ženou přímo přes přístav v Gloucesteru a Massachusettský záliv.

První projevy bouře na pobřeží jsou tak náhlé a prudké, že se do místních zpráv o počasí vkrádá trochu hysterie:

Z GLOUCESTERSKÉ OBLASTI PŘIŠLY NEPOTVRZENÉ ZPRÁVY O DVOU ZHROUCENÝCH DOMECH...

DALŠÍ MÍSTA V MASSACHUSETTS OHROŽENA...

VÝCHODNĚ OD GEORGESOVY LAVICE DOSAHUJÍ VLNY VÝŠE 8-15 METRŮ...

NEBEZPEČNÁ BOUŘE SPOJENÁ S VYSOKÝMI VLNAMÍ SE POHYBUJE NA JIHOVÝCHOD A BLÍŽÍ SE K NOVÉ ANGLII.

První varování o záplavách na pobřeží byla vydána 29. října ráno ve 3:15. Jsou založena hlavně na zprávách z Nantucketu o trvalém větru o rychlosti až 45 uzlů. Předpovědi počítačů z Meteorologické služby systematicky překračují téměř všechny modely atmosféry pro celou oblast a předpokládá se, že příliv bude o 60 až 90 centimetrů vyšší než normálně. (Jak se později ukázalo, byly tyto předpovědi příliš mírné.) Varování jdou přes síť družic, které se někdy říká meteorologická síť NOAA, zásobující místní komunikační prostředky a záchranné služby. Za svítání informují rozhlasová a televizní hlasatelé a hlasatelky veřejnost o přicházející bouři a Úřad pro řízení mimořádných situací (EMA) kontaktuje místní úřady po celém pobřeží a vyzývá je k přijetí bezpečnostních opatření. EMA má ústředí ve Framinghamu v Massachusettsu nedaleko Bostonu a má přímé spojení s kanceláří guvernéra Welda, Národní gardou, kasáren Státní policie a Národní meteorologickou službou. Jakékoli ohrožení veřejnosti jde přes EMA. Nemají-li místní komunity dostatek prostředků, aby si s nějakou hrozbou dokázaly poradit, začnou jednat státní úřady. Pokud to nezvládnou ani státní úřady, je informována federální vláda. EMA byla zřízena, aby si uměla poradit se vším, od bouří až po jadernou válku.

Dne 31. října je podezřelý klid a vane mírný vítr. Po ulicích poletuje spadlé dubové listí a odpolední slunce hřeje tak, jak nebude hrát dřív než zase na jaře. Jediným znamením, že se něco chystá, je to, že u pobřeží se začínají zvedat obrovské šedé vlny a jejich hřmění je slyšet několik kilometrů ve vnitrozemí. Vzednutí moře je předzvěstí mořské bouře, a pokud se moře ještě dál zvedá, je to neklamný znak, že se blíží bouře. Policejní oddělení v Gloucesteru uzavírá přístupové silnice k moři, ale lidé tam stejně jedou. Zaparkují auta kilometr od pobřeží a vystupují ve stále prudším větru a dešti na kopce, odkud pozorují moře. Vítá je oceán, jenž se celý proměnil. Vysoké a dlouhé vlny se v pravidelných rozstupech

valí od obzoru k pobřeží. Mají bílé hřebeny, které odfoukává vítr stranou, a jejich řady se lámou u Annina mysu, znovu se vytvářejí a opět lámou. Na mělčinách se vzpínají a po chvíli váhání se vrhají proti skaliskům silou, která jako by otřásala celým poloostrovem.

Vzduch uvězněný v jejich šedé hmotě tryská na zadních stranách jako gejzíry do ještě větší výše než samy vlny. Jedenáct metrů vysoké vlny se valí ze severního Atlantiku a zuřivě a tvrdě útočí na město Gloucester.

Pozdě odpoledne dosahuje vítr síly hurikánu a lidé začínají mít potíže s chůzí, stáním i s tím, aby je někdo slyšel. Elektrické vedení vydává steny, jaké předtím mohli slyšet jen rybáři na širém moři. Vlny zaplavují pláž Dobrý přístav a parkoviště před Stop-n-Shop. Rvou celé kusy z Ocean Drive. Na konci Hroznové uličky vytvářejí pět metrů vysokou zmeť z pastí na humry a mořského bahna. Bazén před blokem obytných domů U pobřeží naplňují obsahem mořského dna. Nasávají oblázky na pláži a vrhají je na pevninu, rozbíjejí jimi okna a zasypávají trávníky. Přelévají se přes ochrannou zeď v Koroptym zálivu, šplhají do jezera Niles a zaplavují les za ním. Chvilí je možné surfovat na trávnících. Do jezera Niles se dostane tolik mořské vody, že začne přetékat a rozdělí napůl Východní mys. Na Východním mysu žijí bohatí lidé, a před soumrakem je v některých z nejluxusnějších obývacích pokojů v celém státě až šedesát centimetrů vody.

Na několika místech státu vlny strhnou domy ze základů a odnesou je do moře. Vlny se proderou deset metrů vysokou písčnou dunou v Ballston Beach v Truro a zaplaví řečiště řeky Pamet. Odvěčou tři tisíce kilogramů těžké řetězy na ukotvení lodí v chathamském přístavu. Jaderná elektrárna Starousedlík v New Hampshire byla uzavřena, protože mořské řasy ucply přívody do kondenzátoru. Jeden pilot Delta Airlines v Loganu byl překvapen, když uviděl, že pěnou z třístících se vln jsou na Srnčím ostrově pokryty vrcholy šedesát pět metrů vysokých jeřábů. Při čekání na rozjezdové dráze ukazoval jeho měřič rychlost větru 150 kilometrů za hodinu. V Gloucesteru, Swampscottu a na Tresčím mysu byly některé domy odplaveny do moře. Stoupající moře zaplavilo polovinu města Nantucket. Z Judithina mysu na Rhode Islandu spláchla vlna jednoho muže do moře a už ho nikdo nespasil. V Massachusetts se utopil surfař při pokusu o sjíždění sedmimetrové lámající se vlny u pobřeží. Švestkový ostrov rozdělily vlny na dvě části a stejně tak i Plochou šíjí a Squantum v Quincy. Ve městě Situate je zničena stovka domů a musela být povolána Národní garda, aby pomohla s evakuací obyvatel. Jednu starší ženu vyprostili ven oknem, zatímco vlny narážely do dveří.

Větry dostaly do pohybu takové množství vody, že se oceán vrhal proti pobřeží a začínal blokovat řeky. Hudson ustoupil o sto šedesát kilometrů až do Albany a tam způsobil povodně, a podobně si vedl i Potomac. V bostonském přístavu je příliv vyšší o půldruhého metru a o dvaapůl centimetru překonává dosud nejvyšší zaznamenaný stav. Kdyby došlo k bouři o týden dříve, v době nejvyšších přílivů ovlivněných měsícem, mohla stoupnout voda ještě o dalších pětadvacet centimetrů a zaplavit střed Bostonu. Bouřková vzdušná hladina oceánu a vysoké vlny zhasly majáky na Ostrově rybích hejn a na Booneově ostrově u pobřeží Maine. Některé demokraty potěšilo, když vlny zaplavily pozemky letního sídla prezidenta Bushe v Kennebunkportu. Škody na východním pobřeží jsou vyšší než půldruhé miliardy dolarů, včetně milionových škod na vrších na humry a dalších stálých rybářských zařízeních. „Nejlepší obrázek o síle bouře si uděláte, představíte-li si, že pastí na humry se dostaly daleko na pevninu,“ říká Bob Brown. „Některé se dostaly až dvacet kilometrů na západ. Byla to nejhorší bouře, o které jsem kdy slyšel a jakou jsem kdy zažil.“

Za soumraku 31. října, kdy výška vln dosahovala svého vrcholu a východní pobřeží bylo naplno zasaženo bouří, se Pobřežní stráž podílela na dvou větších pátracích a záchranných operacích. V Bostonu telefonuje jeden člen Pobřežní stráže všem náčelníkům přístavní správy a ptá se, není-li v přístavu Andrea Gail. Je-li město příliš malé a žádného náčelníka přístavní správy nemá, požádá náhodně zvolenou osobu, aby šla do přístavu a poohlédla se. Také kutry Pobřežní stráže kontrolují každý přístav a záliv, který jim přijde do cesty. V oblasti Jonesport v Maine kontroluje jeden kutr Sawyers Cove, Roque Harbor, Black Cove, Moose Peak Light, Chandler and Englishman Bay, Little Machias Bay, Machias Bay East Side, Machias Bay West Side a Mistaken Harbor, vše bez úspěchu. Je prohledáno celé pobřeží od Lubecu v Maine až k východní části Long Islandu, ale po Andrea Gail nikde ani stopy.

Pátrání po Ricku Smithovi je v jistém smyslu jednodušší než po Andrea Gail, protože je přesně známo, kde skočil do moře. Ale najít jednoho člověka, přestože má blikající světelný majáček, je za takových podmínek nesmírně obtížné. (Jeden pilot nenašel sto šedesát pět metrů dlouhou nákladní loď, protože byla při přeletu zakryta vlnami.) Proto se muselo zapojit do pátrání půl tuctu leteckých základů na východním pobřeží. Smith má doma ženu a tři dcery a osobně zná mnoho lidí, kteří teď po něm pátrají. Je jedním z nejvytrvalejších plavců na světě a pokud dopadl do vody živý, zůstal živý i v ní. Možná nakonec zemře žizní, ale určitě se neutopí.

První věcí, kterou udělala Pobřežní stráž, bylo, že shodila boji s vysílačkou na místo, kde vyzvedli ostatní muže týmu. Boje je unášena stejným směrem, jakým by byl unášen vlnami člověk, a oblast pátrání se neustále přesouvá na jihozápad. Letadla pátrají v úsecích dlouhých pětadesát kilometrů ve výšce sto sedmdesát metrů nad mořem, ale za těchto podmínek je šance na nalezení člověka pouze 1:3, takže v mnoha úsecích se pátrání znovu několikrát opakuje. Ve vzduchu je tolik letadel, že je skoro jisté, že Smith bude nalezen. A vskutku, našli téměř vše. Nalezli záchranný člun pro devět osob, který vyhodil z helikoptéry Jim Mioli. Z helikoptéry byl vysazen jeden potápěč, jenž člun propíchl, aby nemohl mást další pátrače. Nacházejí avon opuštěný Tamarou a čluny z jiných lodí, o nichž ani nevěděli. Konečně těsně přes soumrakem 31. října zpozoruje jedno letadlo Pobřežní stráže ve vodě skvrnu zeleného barviva Day-Glo. O PJ je známo, že právě pro tyto případy nosí u sebe toto barvivo. V tomto případě pochází nepochybně od Ricka Smitha. Pilot zakrouží níž a ve středu skvrny spatří tmavý obrys, pravděpodobně Ricka Smitha. Průzkumné letadlo shazuje značkovací boji, záchranný člun, soupravu signálních raket a pilot oznamuje vysílačkou do Bostonu polohu. Na místo je vyslána jedna helikoptéra, a kutr Tamaroa, který je vzdálen dvě a půl hodiny plavby, mění kurs a pluje k označenému místu. Z Elizabeth City je vyslána helikoptéra H-60, doprovázená tankovacím letadlem, a tryskové letadlo

válečného námořnictva vybavené dopředu nasměrovaným infračerveným světlem. Pokud záchranáři nedostanou Smithe do helikoptéry, vezme ho na palubu loď. Nedokáže-li to ani loď, shodí mu záchranný člun. Kdyby byl natolik zesláblý, že by do něj nedokázal vylézt, shodí plavce-záchranáře. Smith je jeden z nich, a tak ho zachrání tím či oním způsobem.

Když první helikoptéra naváděná boji dorazí na místo, je už úplná tma. Po Smithovi nikde ani stopy. Pilot Pobřežní stráže, který ho zahlédl, hlásil stručně na základnu, že barvivo bylo čerstvé a že si je „zatraceně jistý“, že uprostřed skvrny byl člověk. Vlny jsou příliš divoké, než aby mohl říci, zda plaval k záchrannému člunu, který mu shodil. O dvě hodiny později hlásí jeden z pilotů helikoptéry vysílačkou, že spatřil Smithe nedaleko značkovací boje s vysílačkou. V Suffolku je připravena další helikoptéra H-60 a tankovací letadlo, ale dříve než dostanou rozkaz k letu, pilot hlídající na místě se opravuje: nespátřil člověka, ale záchranný člun. Ten pravděpodobně shodila téhož dne Pobřežní stráž. Letadla ze Suffolku nevyhlédnou.

Po celou noc se bouře přemísťuje podél pobřeží na jih, pak se začne vracet zpátky k Novému Skotsku a během hodiny utichne. Konvekční motor bouře, který sál z oceánu teplý vlhký vzduch, začal konečně v chladné severní vodě zadržovat. Ráno 1. listopadu je natolik stálé počasí, že je možné převézt Johna Spillanea. Připnou ho do nosítek, vynesou z kajuty a odnesou na zád Tamaroa. Břichem H-3 je vyzvednut na palubu helikoptéry, která s ním odletí do Atlantic City, kde byl umístěn na jednotce intenzivní péče a dvakrát dostal transfuzi krve. O několik hodin později vypátral jeden člen Pobřežní stráže pilota průzkumného letadla, který shodil do vody zelené barvivo, aby si označil místo, nad kterým již letěl. To sice vysvětluje barevnou skvrnu, ale nikoli člověka, který byl spatřen v jejím středu. Mike Hyde, specialista na přežití v obtížných podmínkách, uvedl, že Smith byl natolik dobře vybaven, aby udržel tělo v teple, ale mohl se utopit tak, že vdechl do plic vodu. Pro podmínky, v nichž se nalézal, neexistují žádné tabulky nebo grafy, z nichž by se dalo vyčíst, jak dlouho může člověk přežít, říká Hyde. Pokud Smith přežil bouři, mohl podle Hydeova názoru žít ještě další čtyři dny. Nakonec by zemřel na dehydrataci. Moře bylo už mnohem klidnější, ale nepřetržitě pátrání po dobu dvaasedmdesáti hodin nepřineslo nic nového. Nebyla už prakticky žádná šance, že by mohl být Smith ještě naživu. Ráno 2. listopadu, kdy byla bouře nad ostrovem Prince Edwarda a rychle ustávala, doplula Tamaroa k přístavu v Shinnecock Inlet na Long Islandu. Motorový člun odvezl na břeh Ruvalu, Buschora a Mioliho. Manželka Ricka Smithe Marianne čekala pro všechny případy na Letecké základně v Suffolku. Někteří lidé vyjadřovali znepokojení nad tím, že právě ona musí být při tom, když se záchraně letci radují ze shledání se svými rodinami. Myslí si snad, že chci, aby i jejich ženy přišly o své muže? ptá se. Bere stranou Johna Brehma, nadřazeného svého manžela, a říká: Podívej se, John, jestliže nenašli Ricka doted, tak už ho nenajdou. Pokud jde o mě, cítím se už jako vdova, ale potřebuji vědět, co se bude dít dál.

Brehm vyslovuje naději, že ho ještě mohou najít, ale Marianne jen záporně zavrtí hlavou. Kdyby žil, dal by o sobě nějak vědět. Už nejlépe.

Marianne Smithová, která pečuje o tři týdny staré dítě, od nouzového přistání helikoptéry prakticky nespala.

Dozvěděla se o něm pozdě večer ještě téhož dne, kdy jí kdosi z letecké základny zavolal a probudil ji z tvrdého spánku. Trvalo jí celou minutu, než porozuměla tomu, co jí ten člověk říká, a když to konečně pochopila, ujistil ji, že se jednalo o kontrolované přistání a všechno bude v pořádku. Nic však nebylo v pořádku. Nejprve jí nechtěli říci, které čtyři členy týmu vyzvedla Tamaroa (věřila, že jedním z nich je její manžel), ale pak jí řekli, že ho spatřili uprostřed nějaké zelené skvrny a zase ho ztratili. Teď se pohybovala mezi dvěma světy, protože s ní zacházeli jako s vdovou, ale zároveň ji všichni na základně ujišťovali, že ji najdou manžela živého. Zdálo se jí, že nikdo nedokáže otevřeně přijmout skutečnost, že je Rick Smith mrtev. I nadále startovala letadla a pátrala tak, aby pokryla celou souřadnicovou síť. Nakonec, po devíti dnech nepřetržitého létání, Pobřežní stráž pátrání po Ricku Smithovi zastavila. Převládá názor, že dopadl na hladinu tak tvrdě, že upadl do bezvědomí a utonul. Jinou možností bylo, že na něj skočil Spillane, nebo že byl zasažen záchranným člunem, nebo že si zapomněl odepnout popruh. Popruh zabraňuje vypadnutí posádky z helikoptéry. Jestliže Smith vyskočil s ním, zůstal viset pod helikoptérou, dokud nespadla do vody.

John Spillane věří, že se Smith udeřil o hladinu a upadl do bezvědomí. Měl na sobě spoustu výstroje a mohl se ve vzduchu přetočit a dopadnout naplocho. Přesně tak se Spillane pamatuje na vlastní seskok. Začal se točit a pomyslel si: „Můj Bože, jak dlouho to dolů trvá.“ Tato slova nebo nějaká podobná byla pravděpodobně poslední, která proběhla myslí Ricka Smithe.

Zatímco letadla pátrají křížem krážem ve vodách u pobřeží Marylandu, pokračuje dokonce ještě větší pátrání po Andrea Gail. Patnáct letadel včetně P-3 válečného námořnictva, přesunutého z pátrání po Smithovi, létá podle sítě souřadnic jihozápadně od Sobolího ostrova, kam mohly vlny zanést s největší pravděpodobností záchranný člun. Po Gloucesteru se šíří zpráva, že večer 29. října Bob Tyne komusi volal satelitním telefonem, ale Bob Brown to popírá a tvrdí Pobřežní stráž, že je to nesmysl. Polovina lodí z rybářské flotily — Laurie Dawn 8, Mr. Simon, Mary 7 a Eishin Maru — utrpěla značné škody a byla nucena plavbu zkrátit. Východní část flotily plný úder bouře nezažila („My měli jen vítr o rychlosti sedmdesát uzlů,“ vzpomíná Linda Greenlawová), ale takové extrémní počasí zmaří rybolov na řadu dní, a proto se většina lodí z východní části flotily vrátila z plavby předčasně.

O Andrea Gail nejsou žádné nové zprávy až do 1. listopadu, kdy Albert Johnston při návratu domů narazil na skupinu modrých barelů na naftu. Je to sto šedesát kilometrů jihozápadně od Sobolího ostrova a barely mají po straně šablonou namalovaná písmena AG.

„Barely byly po obou stranách lodě, nemusel jsem kvůli nim ani měnit kurs,“ říká Johnston. „Bylo to strašidelné. Jen pár barelů na naftu, to bylo všechno, co po nich zbylo.“

O hodinu později narazil Johnston na další skupinu barelů a pak ještě na třetí a oznámil jejich polohu Pobřežní stráž. Barely ještě nemusejí znamenat, že se Andrea Gail potopila, mohly je jen vlny smést z paluby, ale rozhodně to není

žádné dobré znamení. Kanadská i Americká pobřežní stráž rozšiřují oblast pátrání, ale nic nenacházejí. Nakonec se však přece jen něco našlo. Dne 4. listopadu našel jeden člen Pobřežní stráže na obvyklé prohlídce pláží na Sobolím ostrově propanovou bombu a boji s vysílačkou. Na obou předmětech je napsáno Andrea Gail. Boje se používá na lokalizaci rybářského náčiní. Byla zapnutá, což může naznačovat zoufalý pokus obklopit postiženou loď co největším počtem elektronicky aktivních předmětů. Za normálních podmínek se tyto boje skladují ve vypnutém stavu.

A pak, 5. listopadu, vyplaví moře na Sobolím ostrově EPIRB. Je to oranžový přístroj vysílající na 406 megahertzech, vyrobený americkou společností Koden. Jeho kruhový vypínač byl nastaven na „vypnuto“, to znamená, že nemohl vydat signál, ani když narazil na vodní hladinu. Výrobní číslo je 986. Pochází z Andrea Gail.

Stejně jako zpráva v láhvi vyhozená před sto lety ze škulera Sokol, byla i v tomto případě pravděpodobnost, že něco tak malého jako EPIRB skončí v lidských rukou, nepatrná. A důvod, proč Billy Tyne vypnul EPIRB, když tím ani nemohl šetřit baterii, je naprosto nepochopitelný. Bob Brown, Linda Greenlawová, Charlie Reed, nikdo z lidí, kteří znali Billyho, pro to nedokážou nalézt žádné vysvětlení. Čtrnáctistránkový zápis Kanadské pobřežní stráže o nehodě se zmiňuje o nález propanové bomby a boje s vysílačkou, ale nikoli o nález přístroje EPIRB. Celý 5. listopad 1991, kdy byl EPIRB nalezen, v deníku chybí. Po Gloucesteru se povídá, že Pobřežní stráž zachytila signál EPIRB, když se Andrea Gail dostala do potíží, ale podmínky byly příliš drsné, než aby něco podnikla. A když zcela neočekávaně moře EPIRB na Sobolím ostrově vyplavilo, Pobřežní stráž jej vypnula, aby se tak kryla.

Ať již na této pověsti něco je či nikoli, není příliš důležitá. Podmínky, které děsí Pobřežní stráž, jsou dostatečně tvrdé, aby znemožňovaly záchranný zákrok. V době, kdy EPIRB začal vysílat signál — pokud se tak vůbec stalo — byla již posádka Andrea Gail stejně odsouzena k záhubě. Soudě podle pokusů o záchranu u Long Islandu, i kdyby se přímo nad posádkou z Andrea Gail vznášela helikoptéra, byla by bezmocná a nedokázala by jim pomoci. Přesto byl EPIRB převezen do Spojených států, aby jej prohlédla Federální komise pro komunikace.

Dne 6. listopadu upozoroval jeden kanadský pilot nenafouknutý záchranný člun poblíž pobřeží Nového Skotska. Nikdo v něm nebyl a ztratil se mu z dohledu, aniž by byl vyzvednut z moře. O dva dny později upozorovala Hannah Boden, vracející se po třech týdnech domů, další skupinu barelů na naftu s nápisem AG, ale po lodi nebyla nikde ani stopa. Nakonec, půl hodiny před půlnocí 8. listopadu, bylo pátrání po Andrea Gail definitivně zrušeno. Je nezvěstná už téměř dva týdny a letadla za tu dobu propátrala 280 000 čtverečních kilometrů oceánu, aniž by našla někoho, kdo by přežil. Bylo nalezeno jen pár předmětů z paluby.

„Chodila jsem dolů k rybářskému molu ještě dlouho poté, co pátrání skončilo,“ říká Chris Cotterová. „Chodila jsem tam často a sama, protože jsem si tím vším musela projít, představovat si, co se stalo s jejich těly, všechny ty hrůzy. Pokoušela jsem se to zapudit z mysli hned, jak se to stalo. Potom jsem začala věřit, že se Bobby vrátí ke mně zpátky a všechno bude zase v pořádku. Schází mi nesmírně, i když s tím pořád bojuju. Později, říkám si pro sebe. Uvidím ho později.“

Vzpomínková bohoslužba se konala za několik dnů v kostele sv. Anny na kopci hned nad hostincem Havraní hnízdo. Byla to po třinácti letech první bohoslužba za muže z Gloucesteru ztracené na moři a zúčastnili se jí i lidé, kteří mrtvé muže ani neznali. Jejich říší bylo moře, to dobře věděli, říká tiše reverend Casey tisícovce lidí tisínicích se v kostele. Prosim vás, abyste truchlili nejen pro tyto tři muže, ale i pro všechny statečné lidi, kteří obětovali život za Gloucester a jeho rybářský průmysl.

Mary Anne a Rusty Shatford čtou báseň o rybolovu, pak promluví Sullyho bratr a někdo z Tyneovy rodiny. V kostele jsou i Bob a Susan Brownovi, ale moc toho nevidí a odcházejí hned po skončení obřadu. Je to potřetí, kdy zemřeli muži na některé z lodí Boba Browna, a nezávisle na míře zavinění na to lidé ve městě nehodlají zapomenout. Po bohoslužbě účastníci odjíždějí nebo scházejí dolů po strmé cestě na Rogersovu ulici a sejdou se v hostincích Havraní hnízdo a U irského námořníka, kde se v několika následujících dnech koná pohřební hostina. Přináší se jídlo, lidé chodí do bytu Sullyho bratra, zpátky do Havraního hnízda, pak k Tyneům a znovu zpátky do Hnízda, a tak je tomu po celý nekonečný týden.

Kdyby muži z Andrea Gail jenom zemřeli a jejich těla byla někde pohřbena, pozůstali by se s nimi rozloučili a život by šel dál. Ale oni nezemřeli, jen zmizeli z povrchu země, a je těžké uvěřit, že se už nikdy nevrátí. Na takové víře se musí pracovat, vyvíjet úsilí. Lidé z Gloucesteru musejí vědomě vytrhnout tyto muže ze svých životů a vykázat je do jiného světa.

„Noc před tím, než jsem se dozvěděla, že loď zmizela, jsem měla takovej sen,“ říká Debra Murphyová, bývalá Murphova manželka. „Murph měl být doma na mé narozeniny, a ve snu - nevím, jestli tam stál, nebo mě jen volal. Řekl, že je mu to líto, ale že se tentokrát domů nedostane. Pak jsem se probudila a brzy po tom zazvonil telefon. Byla to Billyho nová přítelkyně a říkala, že na moři byla velká bouře a že nikdo nemá o Andrea Gail už několik dnů žádné zprávy.“

První věc, kterou Debra udělala, bylo, že zajela za Murphovými rodiči, aby jim sdělila špatné zprávy. Nikdy neměli rybolov moc v lásce. Jeho otec dělá v nemovitostech a oba žijí klidným životem na předměstí. Zůstali sedět v šoku, když jim Debra řekla, že loď zmizela. Nevěděla nic víc než tohle, a když zavolala Bobu Brownovi, dozvěděla se jen, že se loď ozvala naposledy 28. října a že už bylo zahájeno pátrání. Brown jí pak už na její telefony neodpovídal. Proto volala každý den Pobřežní stráž a ptala se, kolik už bylo provedeno letů, nemůže-li jim nic uniknout a co hodlají dál dělat. Nakonec, po deseti dnech pekla, sedí Debra se svým tříletým synem Dalem juniorem a vysvětluje mu, proč se táta nevrátí. Syn nechápe a chce vědět, kde je.

Loví ryby, miláčku, odpoví mu. Loví ryby v nebi.

Dale ví, že táta rybaří na mnoha místech - Havaj, Portoriko, Massachusetts. Nebe musí být jen dalším takovým místem. Tak dobře, a kdy se vrátí z rybolovu v nebi? ptá se.

Uplyne několik měsíců, ale táta se z rybolovu v nebi dosud nevrátil. Dale se v noci s jekotem probudí a Debra k němu

běží. Co se děje, miláčku, co se stalo? říká.

Táta je v pokoji, odpovídá Dale. Teď tady byl.

Jak to myslíš, že byl táta tady? ptá se Debra.

Táta tady byl a řekl mi, co se stalo na lodi.

Tříletý Dale zápolí se slovy a pokouší se opakovat, co mu táta řekl. Loď se převrátila a otec se napíchl na „háček“ (na jeden z řeznických háků na vytahování ryb). Háček mu propíchl košili a Murph se nedokázal včas osvobodit. Dostal se pod vodu a utopil se.

„Můj syn se nemůže se ztrátou otce vypořádat,“ říká Debra. „Jsou dny, kdy je úplně skleslý, a já se ho zeptám: Co se děje, Dale? A on odpoví: Nic, maminko, jen myslím na tatínka. Pak se na mě podívá těma svejma velkejma hnědejma očima, slzy mu tečou po tvářích, a mě to ničí, protože s tím nemůžu nic udělat. Vůbec nic.“

Ale i jiné navštívil. Murphyho matka jednoho dne vyhlédne z okna ložnice a spatří Murpha, jak si vykračuje po jejich ulici v obrovských rybářských botách. Mezi lidmi v centru Bradentonu ho spatří i kdosi jiný. Debra se občas zdá, že ho vidí, běží k němu a říká: „Dale, kde jsi byl?“ On neodpovídá a ona se probudí zpcená a rozpomene se na sen.

V Gloucesteru se podobný sen zdál i Chris Cotterové. Objevuje se před ní Bobby, usmívá se a ona se ptá: „Ahoj, Bobby, kde jsi byl?“ Nepoví jí to, jen se dál usmívá a řekne: „Pamatuj si, Christino, že tě budu pořád milovat,“ a pak se rozplyne. Pokaždé, když mizí, vypadá, že je šťastný, a tak vím, že je v pořádku,“ říká Chris. „Je naprosto v pohodě.“

Ale Chris není v pohodě. Někdy večer si uvědomí, že je u Státního rybářského mola a čeká, až se objeví Andrea Gail. Jindy říká kamarádkám: „Dnes večer se vrátí Bobby, vím to.“ Schází se s jinými muži, žije dál svým životem, ale nemůže se smířit s tím, že je Bobby pryč. Nikdy se nenajde jeho tělo, nikdy nenajdou ani kus lodě, a ona to považuje za důkaz, že je celá posádka v bezpečí na nějakém ostrově, popíjí margaritu a dívá se na západ slunce. Jednou se Chris zdálo, že Bobby žije pod mořem s nějakou krásnou blondýnkou. Je to mořská panna a Bobby je teď s ní. Chris se probudí a jede do Havraního hnízda.

Několik týdnů po tragédii dostávají rodiny mrtvých mužů dopis od Boba Browna, ve kterém je prosí, aby ho z ní nevinili. Dopis je zdvořilý a věcný a konstatuje se v něm, že Andrea Gail byla. „pevná, silná, dobře ovladatelná a vybavená loď, ve všech ohledech schopná vyplouvat na širé moře a vhodná k činnosti, jíž se zabývala“. To, že se dostala do takové bouře, byla nešťastná náhoda. Pro některé z pozůstalých - pro Jodi Tyneovou a Debru Murphyovou - to byl jediný dopis, který od Boba Browna dostaly. Neposlal žádnou kondolenci, nenabídl žádnou finanční pomoc; poslal jen dopis, který jej může chránit před případnými právními postihy. Je možné, že je příliš ostýchavý nebo rozpačitý, než aby s pozůstalými jednal ohleduplněji, ale oni to tak nevidí. Vidí „sebevražedného“ Boba Browna jako obchodníka, který vydělal statisíce dolarů na mužích, jako byli jejich manželé. Ženy se rozhodly, že ho zažalují.

Smrt šestičlenné posádky Andrea Gail spadá pod zákon o „smrti v rozbouřeném moři“, který schválil Kongres na počátku sedmdesátých let a později doplnil v roce 1990 Nejvyšší soud. Žaloba týkající se nezaviněné smrti v rozbouřeném moři je omezena na „pekuniární“ ztrátu, to znamená na finanční částky, které dával zesnulý lidem, kteří na něm byli závislí. Bobby Shatford platil například na alimentech 325 dolarů měsíčně. Podle tohoto zákona mohla jeho bývalá manželka - a také tak udělala - požadovat tuto částku po Bobu Brownovi. Ethel Shatfordová žalobu nepodala. Přišla o syna, nikoli o právního živatele, a neutpěla žádnou pekuniární ztrátu.

Zákon o smrti v rozbouřeném moři je pozůstatkem tvrdého starého anglického obecného práva, které posuzovalo smrt na moři jako Boží akt, za který nenesou vlastníci lodí žádnou odpovědnost. Kde by to skončilo? Jak by pak mohli vést své obchody? Kdyby tito muži zemřeli například při kácení stromů, mohli by se pozůstalí soudit se zaměstnavatelem kvůli ztrátě toho, koho milovali. To však neplatí při smrti v rozbouřeném moři. V rozbouřeném moři - definovaném jako dále než jednu mořskou míli (5,56 km) od pobřeží - se může stát cokoli. Jediný způsob, jak by mohla dostat Ethel Shatfordová kompenzaci za ztrátu syna, by spočíval v důkazu, že Bobbyho smrt byla mimořádně trýznivá nebo že Bob Brown něco zanedbal v údržbě či vybavení lodi. Je samozřejmě nemožné dokázat utrpení na lodi, která zmizela beze stop, ale nedbalost se prokázat dá. Nedbalost lze dokázat na základě záznamů o opravách, expertních svědectví či výpovědi bývalých členů posádky.

Několik týdnů po ztrátě Andrea Gail se bostonský právník David Ansell ujímá zastupování pozůstalých po Murphym, Moranovi a Pierrovi v žalobě proti Bobu Brownovi za smrt, kterou si sami nezavinili. Další případů včetně žaloby za nezaviněnou smrt, podané Ethel Shatfordovou, se ujal jiný bostonský právník, který se specializuje na námořní zákony. Brownovo jméno již není Ansellovi neznámé. Před deseti lety zastupovala Ansellova právnícká firma vdovu muže, kterého na Georgesově lavici smetla z paluby Mořské horečky vlna. Ansell nyní musí Brownovi znovu dokázat nedbalost. To, že se Brown choval jako kterýkoli jiný vlastník lodi v rybářské flotile, že bral na lehkou váhu strukturální změny, nadměrně překládal horní palubu, nevykonával testy stability, nebylo nic natolik závažného, aby se na tom dal případ postavit. Ansell si sbalí pár věcí a zamíří do St. Augustinu na Floridě, kde Bob Brown dal před pěti lety provést úpravy na Andrea Gail.

Loděnice St. Augustine Trawlers byla uzavřena a I.R.S. ji prodala, ale Ansell vypátral bývalého manažera Dona Capa a požádal ho o výpověď. Capo souhlasil. V přítomnosti notáře a právníka Boba Browna klade David Ansell otázky o změnách na Andrea Gail.

Byl podle vás, pane, na palubě plavidla Boba Browna nějaký námořní architekt?

Nevzpomínám si na žádného.

Byla provedena nějaká měření nebo testy či vyhodnocení v souvislosti s dodatečným zatížením-plavidla?

Ne, pane.

Byly provedeny testy stability, ať již hydraulické nebo jiné?

Ne, pane.

Až dosud bylo Capovo svědectví pro Browna nepříznivé. Brown dal provést změny na plavidle, aniž by je konzultoval s námořním architektem a pak loď poslal na moře bez jediného testu stability. Každému s výjimkou svářeče lodí nebo rybáře, který loví mečouny, by to mohlo připadat neobvyklé, ale není tomu tak. V rybářském průmyslu je to stejně běžné jako opilci v barech.

Jak byste charakterizoval Andreu Gail v porovnání s jinými plavidly? zeptal se nakonec Ansell a doufal, že zatluče poslední hřeb do rakve. Capo odpověděl bez zaváhání: Naprosto špičková loď.

Ansellův útok tím byl odražen, ale Ansell znal ještě jiné způsoby. Pro začátek si promluví s Dougem Koscoem, který si práci na lodi rozmyslel šest hodin před vyplutím, protože měl z lodi špatný dojem. Co asi Kosco ví? Stalo se něco na předchozí plavbě? Kosco pracuje pro A.P. Bell Fish Company v Cortezu na Floridě a když není na moři, tráví čas obvykle v bytě některého z kamarádů. Není vůbec snadné ho nalézt. „Vede jakýsi nomádský život," říká Ansell. „Tihle chlapi se nevracejí domů v pět na večeri. Mízí vždy na tři nebo čtyři měsíce."

Ansell nakonec nalezne Koscoa v domě jeho rodičů v Bradentonu, ale Kosco odmítá spolupracovat a chová se nepřátelsky. Říká, že když slyšel, co se stalo s Andrea Gail, měl z toho tři měsíce depresi, přišel kvůli tomu o práci a málem skončil v nemocnici. Jednou ho rodiče Dalea Murphyho pozvali na večeri, ale nedokázal tam jít. Znal Murphyho stejně dobře jako Bugsyho a Billyho a jedině, na co byl schopen myslet, bylo to, že měl být mezi nimi. Kdyby s nimi býval odlupl, je možné, že by v posledních okamžicích úpěnlivě prosil o život - o takový život, jaký nyní vede. Jeho přání se v jistém smyslu splnilo a teď ho ničí.

Ansellův případ začíná dostávat trhliny. Koscovo svědectví nemůže použít, protože ten člověk je hodně rozháraný. Pobřežní stráž tvrdí, že EPIRP fungoval bezchybně - i když o tom nevydala zprávu, neexistuje ani závažný důkaz o tom, že by Andrea Gail nebyla stabilní. Pro využití v rybářském průmyslu to byla hodnotná loď, vhodná k lovu ryb, a potopila se z Boží vůle, nikoli v důsledku nedbalosti Boba Browna. Změny provedené na trupu možná napomohly k tomu, že se mohla převrátit, ale nebyly hlavní příčinou. Převrátila se, protože se dostala do ohniska bouře, k jaké dochází jednou za sto let, a žádný soudce to nemůže posoudit jinak. Ansellovi klienti to vědí a rozhodnou se, že se pokusí o mimosoudní vyrovnání. Nedostanou pravděpodobně mnoho - osmdesát nebo devadesát tisíc dolarů, ale nehodlají riskovat, že by mohl být Bob Brown zcela zproštěn obvinění.

Ansell začíná jednat o dohodě a soukromě jsou řešeny i další žaloby. Relativní stabilita Andrea Gail se u soudu nikdy neprojednávala.

Rok po potopení lodi přichází do Havraního hnízda muž, který vypadá přesně jako Bobby Shatford, a objednává si pivo. Všichni stálí hosté se shromáždili u baru a upřeně na něj zírají. Jeden z barmanů je natolik šokován, že nedokáže promluvit. Ethel, které právě končí směna, viděla tohoto muže ve městě už dřív, a teď mu vysvětluje, proč se na něj všichni dívají. Vypadáte přesně jako můj syn, který loni zemřel, říká. Táhle visí na zdi jeho fotka.

Muž jde k ní a prohlíží si ji. Na fotografii je Bobby v nátělníku, klobouku a brýlích proti slunci na Rybářském přístavišti. Ruce má složené na prsou, hlavu lehce nakloněnou na stranu a usmívá se do kamery. Fotografie je ze dne, kdy se procházel po městě s Chris, a vypadá na ní šťastně. O tři měsíce později byl mrtev.

Prokristapána, kdybych tuhle fotku poslal mámě, myslela by si, že jsem to já, říká muž. Nepoznala by žádný rozdíl.

Muž však našťastí není rybář, ale tesař. Kdyby byl rybář, pil by na barové stoličce své pivo a trochu by si vše nechal projít hlavou. Lidé, kteří pracují na lodích, mívají často pocit, že někteří z nich jsou poznamenaní a že si je vezme moře. Vracejí-li se někomu obrazy utopence, pak je to vhodný kandidát, a stejně tak i všichni jeho kolegové na lodi. Jonáš byl poznamenaný a všichni na lodi to věděli. Murph byl poznamenaný a řekl to i své matce. Adam Randall byl poznamenaný, ale nevěděl o tom. Měl jen několikrát blízko ke smrti. Když se dozvěděl, co se stalo s Andrea Gail, řekl své přítelkyni Chris Hansenové, že když chodil po palubě, pocítil na kůži studený vítr a věděl, že se nikdo z posádky zpátky nevrátí. Neřekl jim o tom, protože to se mezi rybáři nedělá. Přece nemohl říci šesti mužům, že se všichni utopí. Každý má svou šanci, a buď se utopí, nebo ne.

A pak zde jsou ještě jiní, kteří již téměř zemřeli. Kosco, Hazard, Reeves - tito lidé žijí, přestože za poněkud jiných okolností už mohli být mrtví. Každý, kdo prožil prudkou bouří na moři, v té či oné míře téměř zemřel, a tato skutečnost na něj bude mít vliv ještě dlouho po tom, co větry přestaly vát a moře se zklidnilo. Stejně jako velké války i důsledky bouře se budou v lidech projevovat po léta a možná i po generace. Ohraničují životy jako moře pobřeží a nic už není stejné jako předtím.

„Můj šéf mě vzal do hotelu a první věc, kterou jsem udělala, bylo to, že jsem rychle po sobě vypila tři vodky," říká Judith Reevesová o tom, co následovalo, když se dostala 31. října z Eishin Maru 78 do Halifaxu. (Strojník nakonec spojil v nádrži nějaká lana, aby se kormidlo dalo ovládat alespoň ručně. Kapitán mu udílel z můstku rozkazy, on tahal za lana, a tak se jim podařilo přežít bouři.) „Zavolala jsem mámě a pak kamarádce, se kterou bydlím. Celou první noc jsem neusnula, protože se hotelový pokoj nekymácel. Hned druhý den ráno jsem mluvila v pořadu „Poledne" v lokálních zprávách CBS a pak jsem šla do studia CBC k dalšímu rozhovoru, a tam mi to teprve všechno došlo a byla jsem z toho vyděšená. Začala jsem kouřit a pít, a když jsem šla k třetímu rozhovoru, došlo mi to naplno. Chtěli to dělat živě a já řekla: Jste si tím jisti? Byla jsem dva nebo tři týdny ve sdělovacích prostředcích na roztrhání, celá země se za mě modlila a musím přiznat, že mi to dělalo dobře. V prosinci jsem pak odjela domů za mámou a tátou, a když jsem tam přijela, přepadla mě deprese. Hodně jsem zhubla a dostávala jsem záchvaty pláče. Dokážete to nějakou dobu vydržet a pak se zhroutíte. Nakonec se ale ze mě stal zase normální člověk."

Reevesová nadále pracuje jako inspektorka rybolovu a nakonec potkává a bere si za manžela ruského rybáře z jedné z

lodí, na nichž provádí inspekci. Karen Stimsonová, která rovněž strávila několik dní na rozbouřeném moři, se zhroutila rychleji než Reevesová, ale nedopadlo to s ní tak zle. Poté, co ji zachránili, zůstává v Bostonu v bytě u jedné kamarádky, vyhýbá se reportérům a druhého dne se rozhodne, že půjde ven a dá si někde cappuccino. Posadí se v kavárně hned za rohem, objedná si a pak vytáhne z kapsy ruličku bankovek, aby zaplatila. Bankovky jsou navlhle od mořské vody. Muž u pokladny se jí dívá do tváře, pak se podívá na vlhké bankovky a znovu do její tváře, a řekne: Já vím! Vy jste ta žena, kterou zachránili z lodí!

Stimsonová se vyděsí, strká mu peníze, ale on je odmítne. Ne, ne, to je na nás. Díky Bohu, že jste živá.

Díky Bobu, že jste živá... Takhle na to ještě nemyslela, ale je to tak, mohla teď vířit ve studených černých hlubinách u Georgesovy lavice. Popadne svou kávu a se vzlykáním vybíhá ze dveří.

O dva týdny později, když bylo odvoláno pátrání po Ricku Smithovi, volá Marianne jakýsi John Monte z Westhamptonu Beach na Long Islandu a říká, že je parapsycholog a že Rick Smith je dosud naživu. Řekl jí, že hovořil s Leteckou základnou v Suffolku a že chtějí obnovit pátrání po Rickovi.

Marianne se málem zastavilo srdce. Trvalo jí celé dva týdny, než se smířila s tím, že je její manžel mrtev, a teď by zase měla začít doufat. Podle ní není možné, aby Rick dosud žil, ale obává se toho, co by řekli lidé, kdyby pátrání odmítla, a proto souhlasí. PJ na základně mají stejné obavy - co by tomu řekla Marianne - a tak také souhlasí. Monte si sežene místního právníka Johna Jirase, který se o celý případ zajímá, a ten napíše zástupci státu New York Georgei Hochbruecknerovi dopis, v němž požaduje obnovení pátrání. Hochbrueckner předá dopis admirálu Billu Kimeovi, veliteli Pobřežní stráže Spojených států, a celý případ se přes různé filtry velících struktur dostává zpět k D1 Comcen v Bostonu. Je sepsána odpověď, jež vysvětluje, jak důkladné bylo pátrání a jak je nepravděpodobné, že by nějaký člověk dokázal přežít na moři šestadvacet dnů, a stejnou cestou se dopis dostává zpět ke Kimeovi. Mezitím dává Monte Marianne seznam kontaktů s tiskem, aby se případu i jemu samému dostalo publicity. „Bylo to poprvé v mém životě, kdy jsem měla pocit, že začínám bláznit,“ říká. „Nakonec jsem mu řekla, aby na to zapomněl. Už jsem to nedokázala snášet.“

Téměř po měsíci se Marianne začíná vyrovnávat se ztrátou manžela. Dokud probíhalo letecké pátrání, měla určitou naději a to ji udržovalo v jakémsi polospánku. Několik týdnů po Rickově smrti se jí zdálo, že za ní přišel se smutným výrazem v tváři a řekl: Je mi to líto. A pak ji objal. Je to jediný sen, který se jí o něm zdál, a pro ni byl jakýmsi rozloučením. Marianne bere děti na vzpomínkovou bohoslužbu v Rickově domovském městě v Pensylvánii, ale nikoli na obřad na Long Islandu, protože ví, že tam bude spousta kamer. („Děti se netrápí před davem, ale doma v postýlce. Tam říkají: Chci, aby mi táta četl knížku.“) Soustrastné dopisy jí poslali i prezident George Bush a guvernér Mario Cuomo. Marianne zjišťuje, že se před ní jako před vdovou necítí lidé dobře; buď se jí vyhýbají, nebo s ní zacházejí jako s nějakým mrzákem. Marianne Smithová, která začínala jako letová technička u letky F-16, se rozhodla, že si poradí se svým vdovstvím tak, že začne chodit na právnickou fakultu a stane se právnicí.

John Spillane dostává práci v New York City jako hasič a zůstává mu postavení PJ. Jedné noci ho napůl probudí požární poplach, ale z nějakého důvodu se světla v místnosti nerozsvítí. Vyděsí ho to. Zjišťuje, že stojí u tyče, po které má sjet dolů, a říká si: „Vždyť je to v pořádku, tohle jsi už prožil, stačí jen zachovat chladnou hlavu.“ Ví jen, že je tma, nemá moc času a musí jít dolů - je přesně ve stejné situaci jako v helikoptě. Když mu konečně dojde, kde je, oblékne si požárnícky oděv. Je plně vybaven a může jít.

Bouře ještě pro mnohé lidi neskončila; její ozvěny se dosud vyskytují v jejich životech. Osmnáct měsíců po nouzovém přistání přichází severovýchodní bouře a ještě než se plně zformuje, meteorologové už o ní hovoří jako o „matce všech bouří“. Má zřetelné oko, stejně jako hurikány, a zoufale nízký barometrický tlak. Jedna loď, která se jí ocitne v cestě, pozoruje, jak se výška vln zvyšuje v necelých dvou hodinách z jednoho metru na sedm. Bouře přináší do hor v Severní Karolině 150 centimetrů sněhu a tlak na všech barometrech od Delaware k Bostonu láme rekordy. V Mexickém zálivu dosahuje rychlost větrů 176 kilometrů v hodině a Pobřežní stráž jen v prvních dvou dnech zachraňuje z lodí 235 osob. U větší části východního pobřeží přesahuje výška vln dvacet metrů a u Nového Skotska se blíží třiatřiceti metrům. Boje, které vysílají data, zaznamenávají signifikantní výšky vln - průměrnou výšku každé třetí vlny - jen o necelý metr nižší než v bouři, v níž se potopila Andrea Gail. O nepatrný kousek si „Halloweenová vichřice“, jak se jí začalo říkat, získala pověst nejsilnější severovýchodní bouře za posledních sto let.

Do nejhorší situace se dostala nákladní kontejnerová loď Gold Bond, která před dvěma lety předala mayday ze Satori do Bostonu. Gold Bond plula po pravidelné trase mezi Halifaxem a Tampou a převážela sádrovec. Dne 14. března, asi sto šedesát kilometrů od místa, kde se potopil Billy Tyne, se srazila s matkou všech bouří. Je jediným plavidlem, které se setkalo s oběma bouřemi v jejich plné síle, a obě patřily k největším severovýchodním bouřím v posledních sto letech. Někdo by mohl říci, že loď je poznamenaná. Téhož večera volá kapitán do Halifaxu, že se vlny lámou o jejich horní paluby. Krátce po půlnoci volá znovu, že opouští loď. Vlny jsou vyšší než třicet metrů a ve tmě žene vítr proti nim sním. Třiatřicet mužů na palubě už nikdo nikdy nespátíl.

Ale to ještě není vše. Halloweenová vichřice má ještě jedno překvapení. Adam Randall pracoval pravidelně na Mary T, ale v únoru dá Albert Johnston loď vytáhnout kvůli potřebným opravám a Randall si musí hledat novou práci. Nachází ji na Terri Lei, rybářské lodi lovíci na dlouhou šňůru tuňáky z Georgetownu v Jižní Karolině. Terri Lei je velká, důkladně postavená loď s vysoce zkušenou posádkou a má vyplout koncem března. Chris Hansenová, Randallova přítelkyně, ho vyhání na letiště Logan, aby odletěl na jih, ale všechna letadla zůstávají kvůli vichřici - matce všech bouří - na zemi. Podaří se mu odletět následujícího dne. Když potom mluvil z Jižní Karolíny po telefonu s Chris Hansenovou, řekla mu, že o něho má starost. Jsi v pořádku? Máš nějaký divný hlas.

Jo, jsem v pořádku, odpověděl. Na tu plavbu se mi ale opravdu vůbec nechce. Ale snad to bude v pořádku a vydělám nějaký peníze.

Večer před vyplutím jde posádka Terri Lei do baru a dostane se do rvačky s posádkou jiné lodi. Několik mužů skončí v nemocnici. Druhého dne uvolní pomlácená posádka na Terri Lei lana a vyplouvá na moře. Mají pracovat v hlubokých vodách hned za kontinentálním šelfem na východ od Charlestonu. Je jaro, ryby se přesouvají do Golfského proudu a s trochou štěstí by jim mohlo stačit desetkrát nebo dvanáctkrát spustit šňůru. Večer 6. dubna dokončí spouštění šňůry a Randall zavolá radiotelefonem Chris Hansenové. Hovoří přes půl hodiny, a volání z lodi na pevninu není levné. Randall platí za telefonní účet pravidelně kolem 500 dolarů. Říká Chris, že měli špatné počasí, ale už je to za nimi a právě spustili šňůru. Nakonec řekne, že ji brzy zase zavolá.

Randalla není snadné někam zařadit. Je to zkušený rybář a námořní svářeč, ale několikrát už uvažoval o povolání kadeřníka nebo pečovatele. Na jedné paži má vytetovaný klipr, na druhé kotvu a na ruce má jizvu po ráně, kterou si kdysi sám jehlou a nití zašil. Má onen druh dlouhých blondatých vlasů, jaký je spojován s anglickými rockovými hvězdami. („Můžete ho praštit kladivem a nebude mít ani oděrku," říká Chris Hansenová.) Randall říká, že občas cítí, jak kolem lodi krouží duchové, duchové lidí, kteří zemřeli na moři. Nenacházejí klid. Chtějí se vrátit.

Následujícího rána začíná posádka Terri Lei vytahovat šňůru v proměnlivém vlnění a nárazovém větru. Jsou 220 kilometrů od pobřeží a v oblasti je spousta jiných lodí včetně jedné nákladní lodi na cestě z Jižní Ameriky do Delaware. V 8:45 ráno zachycuje Pobřežní stráž v Charlestonu tísňový signál z EPIRB a okamžitě posílá dvě letadla a kutr, aby věc prošetřily. Mohl by to být falešný poplach - počasí není příliš zlé a žádné jiné lodě potíže nehlásí, ale i tak musí reagovat. Vudané poloze okamžitě narazí na změt' palubního vybavení. O kousek dál pluje záchranný člun se stříškou, který má na jednom boku podle šablony namalovaná písmena Terri Lei.

Lod' Terri Lei zmizela a ani ze záchranného člunu nepřichází žádný signál, takže do vody skáče plavec, aby ověřil situaci. Připlave k člunu a chytí se jednoho z lan. Člun je prázdný. Z Terri Lei se nikdo živý nedostal.

PODĚKOVÁNÍ

Jedním z nejobtížnějších úkolů při psaní této knihy bylo dozvědět se co možná nejvíce o mužích, kteří zemřeli v moři při Halloweenové vichřici. To si vyžadovalo kontakty s jejich přítelkyněmi a rodinami a nové rozdíráání ran, které se sotva začínaly hojit. Protože si to uvědomuji, rád bych poděkoval rodině Shatfordových, Chris Cotterové, Tammy Cabralové, Debře Murphyové, Mildred Murphyové, Jodi Tyneové, Chris Hansenové a Marianne Smithové za jejich ochotu hovořit o tak bolestné části jejich života.

Lidé, kteří bouři přežili, měli rovněž co vyprávět. Za mnohé vděčím Judith Reevesové, Karen Stimsonové, Johnu Spillneovi a Daveu Ruvolovi, kteří byli ochotni o své zkušenosti velmi otevřeně hovořit. Rád bych rovněž poděkoval lidem, kteří zodpověděli mé otázky o rybolovu, kupovali mi v Havraním hnědě pivo a náležitě mě poučili o moři. Jsou to bez ohledu na pořadí jmen Linda Greenlawová, Albert Johnston, Charlie Reed, Tommy Barrie, Alex Bueno, John Davis, Chris Rooney, „Tvrdák" Miliard, Mike Seccareccia, Sasquatch, Tony Jackett a Charlie Johnston. Dokonce i Bob Brown byl natolik laskavý, že se mnou hovořil, navzdory nepochybně delikátním záležitostem provázejícím ztrátu jeho lodi. Tento materiál se poprvé objevil jako článek v časopisu Outside. Musím rovněž poděkovat vydavatelům za jejich pomoc. Děkuji také Howie Sandersovi a Richardu Greenovi z Los Angeles.

A nakonec musím poděkovat přátelům a rodině za to, že si přečetli první verzi rukopisu, i svému vydavateli Starlingu Lawrenceovi, jeho asistentce Patricii Chuiové a svému agentovi Stuartu Krichevskému.

Sebastian Junger

DOKONALÁ BOUŘE

Z anglického originálu The Perfect Storm, vydaného nakladatelstvím W. W. Norton & Company, Inc., v New Yorku roku 1997, přeložil Viktor Faktor

Vydal Columbus, spol. s r. o., v Praze roku 2000

Redakce Miloslava Ričlová

Odborná redakce Stanislav Michal

Typografie a technická redakce Renáta Smatová

Sazba LowEnergy Praha

Tisk S TISK Vimperk

COLUMBUS

Nad Kolčavkou 8 .190 00 Praha 9

Digitalizace Brloch 2007