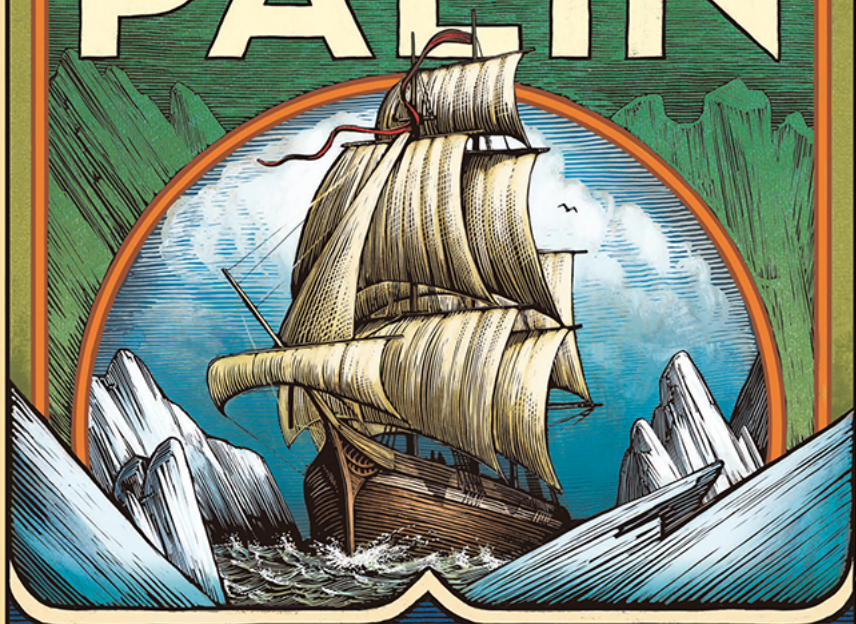


MICHAEL
PALIN



EREBUS

PŘÍBĚH ZTRACENÉ LODI



EREBUS



Copyright © Michael Palin, 2018

First published as *Erebus: The Story of a Ship*

by Random House Books, an imprint of Cornerstone.

Cornerstone is part of the Penguin Random House group of companies.

Všechna práva vyhrazena.

*Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu nakladatele.*

Translation © Martina Šimová, 2019

Cover Illustrations © Chris Wormell, 2019

Cover © Henry Petrides, 2019

Maps © Darren Bennett at dkb Creative Ltd (2019).

© DOBROVSKÝ s. r. o., 2019

ISBN 978-80-7642-231-5 (pdf)

EREBUS

Příběh ztracené lodi



MICHAEL PALIN



PANGEA

Pro Alberta a Rose

A skutečně, pro člověka, který se – jak se říká – upsal moři s láskou a úctou, není nic snadnějšího než zpřítomnit si ducha slavné minulosti právě na dolním toku Temže. Stoupající a klesající proud přílivu a odlivu, prokazující své nepřetržité služby, je pln vzpomínek na muže a lodi, které unášel ke klidným domovům či do námořních bitev... od *Golden Hind*¹, vracející se s oblými boky plnými pokladů..., až po *Erebus* a *Terror* – ty, které se nikdy nevrátily.²

Joseph Conrad, *Srdce temnoty*

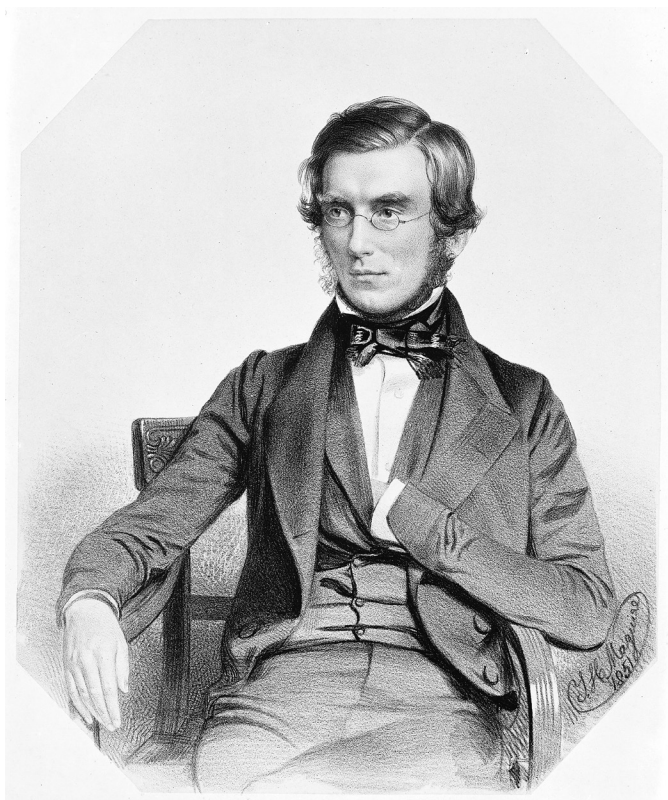
¹ Vlajková loď sira Francise Drakea *Zlatá laň*.

² Conrad Joseph, *Srdce temnoty*, přel. Jan Zábrana (Praha: Dokořán, 2010), str. 7

OBSAH



ÚVOD:	HOOKEROVY PUNČOCHY	11
PROLOG:	PŘEŽIVŠÍ	19
KAPITOLA 1:	VYROBENO VE WALESU	23
KAPITOLA 2:	MAGNETICKÝ SEVER	37
KAPITOLA 3:	MAGNETICKÝ JIH	55
KAPITOLA 4:	VZDÁLENÉ BŘEHY	69
KAPITOLA 5:	„NÁŠ JIŽNÍ DOMOV“	93
KAPITOLA 6:	„JIŽNĚJI NEŽ KTERÝKOLIV (ZNÁMÝ) ČLOVĚK“	111
KAPITOLA 7:	TANEC S KAPITÁNY	137
KAPITOLA 8:	„POUTNÍCI OCEÁNU“	145
KAPITOLA 9:	„TAK BÍDNÉ MÍSTO ABY POHLEDAL“	173
KAPITOLA 10:	„TŘI ROKY Z GILLINGHAMU“	187
KAPITOLA 11:	NA CESTĚ DOMŮ	203
KAPITOLA 12:	„K ZAVRŠENÍ ZBÝVÁ TAK MÁLO“	215
KAPITOLA 13:	„SMĚR SEVERO-SEVEROZÁPAD“	241
KAPITOLA 14:	ŽÁDNÝ SIGNÁL	267
KAPITOLA 15:	PRAVDA	283
KAPITOLA 16:	ŽIVOT A SMRT	299
KAPITOLA 17:	PŘÍBĚH INUITŮ	313
KAPITOLA 18:	ZMRTVÝCHVSTÁNÍ	327
EPILOG:	ZPÁTKY NA SEVEROZÁPADNÍ CESTĚ	341
DODATKY:	ČASOVÁ LINIE	351
PODĚKOVÁNÍ		355
REJSTRÍK		367



Joseph Dalton Hooker se ve věku pouhých dvaadvaceti let přidal k posádce lodi HMS *Erebus* jako pomocný lékař. Později se stal jedním z největších botaniků devatenáctého století.

ÚVOD

HOOKEROVY PUNČOCHY

Odjakživa mě fascinovaly příběhy o moři. Když mi bylo asi jedenáct nebo dvanáct, objevil jsem romány C. S. Forestera o Horatiu Hornblowerovi a následně vymetal sheffieldské knihovny pro případ, že by mi nějaký unikl. Později jsem povýšil na *Kruté moře* od Nicholase Monsarrata, což byla jedna z nejzásadnějších knih mého dětství, i když jsem směl číst jen verzi „pro mladistvé“, z níž vymazali všechn sex. V padesátých letech se roztrhl pytel s filmy o námořnictvu a válce: *Moře je nedostane*, *Nad námi vlny*, *Operace Frankton*. Byly to příběhy hrdinství, odvahy a přežití všem okolnostem navzdory. Samozřejmě pokud jste zrovna nebyli v kotelně.

Šťastnou shodou náhod jsem na lodích o mnoho let později trávil dost času; většinou jsem byl daleko od domova a společnost mi dělaly jen natáčecí tým BBC a některý z románů Patricka O'Briana. V různých obdobích jsem se ocitl na palubě italské výletní lodi, kde jsem cestou k egyptskému pobřeží zběsile listoval *Žáklady arabštiny*, a v Perském zálivu, kdy jsem na člunu, jehož toalety se omezovaly na sud visící na zádi, čelil úpornému průjmu. Raftoval jsem v peřejích pod Viktoriinými vodopády, naháněl jsem (ale nelovil) mečouny v Golfském proudu, který Hemingway nazval „velkou modrou řekou“. Na Novém Zélandu mě voda vrhla přímo proti stěně kaňonu, v Bengálském zálivu

jsem drhnul podlahy jugoslávské nákladní lodi. Nic z toho mě neodradilo. V kontaktu plavidla s vodou je pro mě něco přirozeného a uklidňujícího. Koneckonců pocházíme z moře, a jak kdysi prohlásil prezident Kennedy, „máme sůl v krvi, potu a slzách. Jsme spjatí s oceánem. A až se vrátíme do moře..., půjdeme tam, odkud jsme přišli“.

V roce 2013 mě požádali, abych promluvil v londýnském klubu Athenaeum. Měl jsem si vybrat jednoho ze žijících nebo zesnulých členů klubu a připravit o něm hodinovou přednášku. Rozhodl jsem se pro Josepha Hookera, jenž byl značnou část devatenáctého století ředitelem Královských botanických zahrad v Kew. Při natáčení v Brazílii jsem se dozvěděl, že uplatňoval politiku „botanického imperialismu“ a hledače rostlin podporoval v tom, aby do Londýna přiváželi exotické a obchodně využitelné vzorky. Tak získal například semena amazonského gumovníku, v Kew je naklíčil a mladé výhonky následně vyvážel do britských kolonií na Dálném východě. Během dvou nebo tří dekád byl brazilský gumařský průmysl mrtvý, zatímco ten britský vzkvétal.

Po krátkém bádání jsem narazil na podle mého velmi objektivní aspekt Hookerova života. Roku 1839, v nezralém věku dvaadvaceti let, tento vousatý gentleman s brýličkami, jehož jsem znal ze zašlých viktoriánských fotografií, přijal místo druhého lékaře a botanika na čtyřleté expedici Královského námořnictva do Antarktidy. Jméno lodi, která ho měla zanést do neprobádaných koutů země, bylo HMS³ *Erebus*. Čím víc jsem si toho o výpravě zjišťoval, tím překvapenější jsem byl, jak málo jsem toho předtím věděl. Plachetnice strávila osmnáct měsíců na nejvzdálenějším konci země, přežila zrádné počasí i ledovce a následně se

³ Her Majesty's = Jejího Veličenstva (pozn. překladatelky).

vrátila, aby o celém podniku podala zprávy – čekali byste, že takový čin se bude oslavovat dodnes. Pro loď HMS *Erebus* to byl nepochybně velký úspěch.

Pýcha však předcházela pád. V roce 1846 totéž plavidlo, společně se svou sesterskou lodí *Terror* a 129 muži na palubě, při snaze o objevení takzvané Severozápadní cesty zmizelo z povrchu země. Šlo o nejpočetnější jednorázovou ztrátu životů v dějinách britských polárních expedic.

Sepsal jsem svou řeč o Hookerovi a úspěšně ji přednesl, ale dobrodružství *Erebu* mi nedala spát. Dotírala na mě ještě v létě roku 2014, kdy jsem strávil deset večerů v O₂ Aréně v Greenwichi ve společnosti svých stařeckých přátel včetně Johna Cleese, Terryho Jonese, Erica Idlea a Terryho Gilliana, avšak bohužel bez Grahama Chapmana, při show *Monty Python Live (Převážně)*. Byla to výjimečná představení pro výjimečné publikum, ale když jsem prodal posledního mrtvého papouška a zapěl poslední dřevorubcovu píseň, ucítil jsem jakési hluboké vystřízlivění. Kam jít dál, když máte za sebou něco takového? Jedno bylo jisté: na stejnou půdu jsem vkročit nemohl. Věděl jsem, že ať udělám cokoli, musí to být, jak říkáme my Pythoni, něco úplně jiného.

O dva týdny později jsem se dočkal odpovědi; 9. září mě upoutala jistá událost. Na tiskové konferenci v Ottawě kanadský premiér oznámil světu, že tým kanadských podvodních archeologů objevil vrak lodi, s nejvyšší pravděpodobností HMS *Erebus*, jenž ležel téměř 170 let ztracený kdesi na dně Atlantiku. Příklad byla díky ledu prakticky nedotčená. Okamžitě jsem věděl, že ten příběh stojí za vypovězení. Nebylo to jen vyprávění o životě a smrti, ale i o jakémisi zmrtvýchvstání.

Co se *Erebu* doopravdy stalo? Jaká to byla loď? Čeho dosáhla? Jak je možné, že toho tolik přežila a nakonec tak záhadně zmizela?

Nejsem námořní historik, ale mám cit pro dějiny. Nejsem námořník, ale moře mě přitahuje. Jediným průvodcem mi bylo mé nadšení, a tudíž jsem si přirozeně lámal hlavu s tím, kde s takovým dobrodružstvím začít. Jako jasný kandidát se nabízela instituce, která byla od třicátých let devatenáctého století hlavním hybatelem početných výprav do Arktidy i Antarktidy. Něco jsem o ní věděl, protože jsem v té době byl už tři roky jejím předsedou.

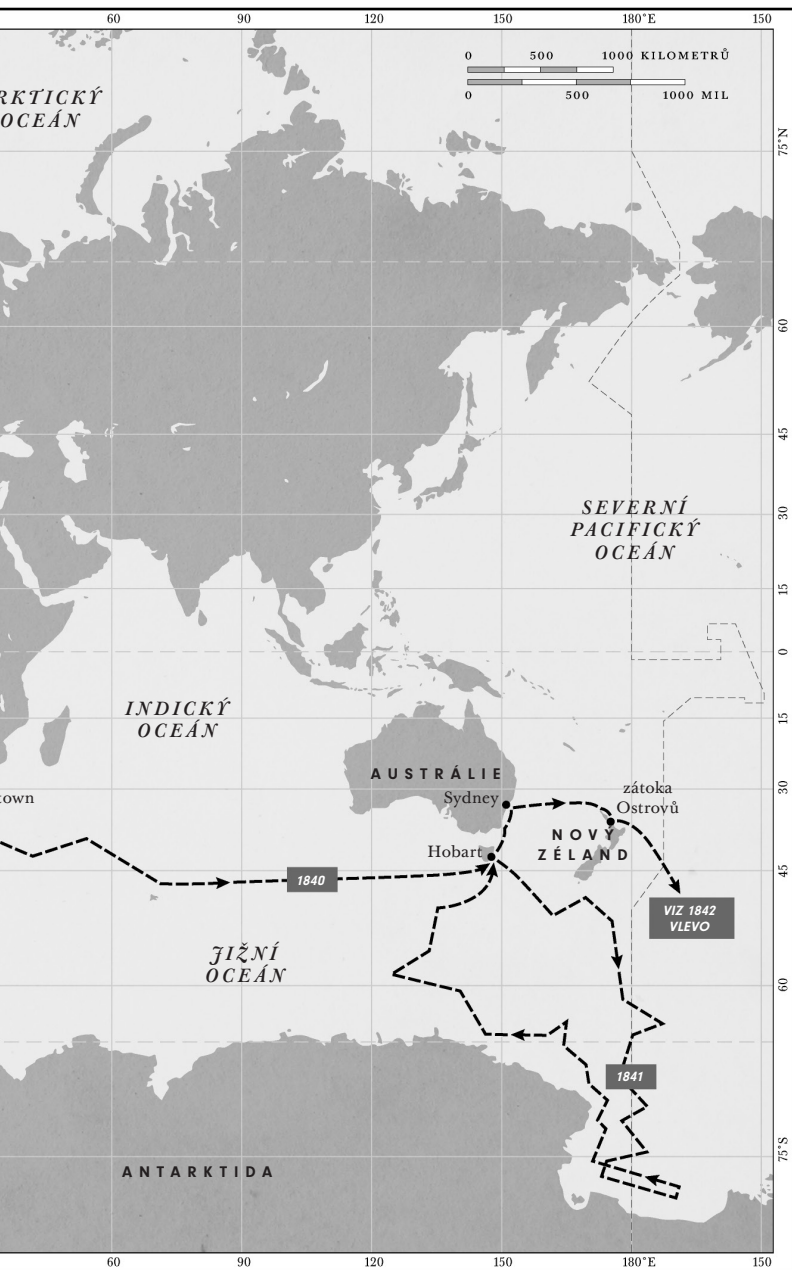
Proto jsem zamířil do Královské zeměpisné společnosti v Kensingtonu a řediteli plánování podnikových zdrojů Alasdairu MacLeodovi se svěřil se svou posedlostí a značně troufalým plánem. Zajímalo mě, zda k HMS *Erebu* něco mají.

Zkrabatil čelo a na chvíli se zamyslel: „*Erebus*... hmm... *Erebus*?“ Pak se mu rozzářily oči. „Ano,“ zvolal vítězoslavně, „ano, samozřejmě! Máme Hookerovy punčochy!“ Ve skutečnosti toho měli mnohem víc, ale tehdy jsem se poprvé smočil ve vodách námořního výzkumu a Hookerovy punčochy od té doby považuji za jakýsi duchovní talisman. Nebyly nijak zvláštní: béžové, tlusté a poněkud ztvrdlé podkolenky. Ale za poslední rok, kdy jsem ve společnosti *Erebu* procestoval celý svět a skoro utonul v záplavě knih, dopisů, plánů, kreseb, fotografií, map, románů, zápisků, lodních a topičských deníků, jsem byl Hookerovým punčochám mnohokrát vděčný za to, že mě vyslaly na tuto pozoruhodnou cestu.

Michael Palin, Londýn, únor 2018

EREBUS VE STŘEDOMOŘÍ







Ultrazvukový snímek vraku *Erebu* pořízený v roce 2014.
Loď byla objevena v mělčinách na mořském dně – tak blízko hladiny,
že by její někdejší stěžně vyčnívaly z vody.

PROLOG

PŘEŽIVŠÍ

Wilmotův a Cramptonův záliv, Kanada, 2. září roku 2014. Nedaleko pobřeží jednoho z tisíců ponurých, rovinatých a bezvýrazných ostrovů kanadské arktické oblasti, kde šedá obloha, moře a země splývají v jedno, po ledové modré hladině pomalu, obezřetně a rytmicky proplovává malý člun jménem *Investigator* s hliníkovou přídí. Za sebou, těsně pod hladinou, vleče tenký stříbrný válec, podvodní sonar, dlouhý necelý metr. Uvnitř sonaru je akustické zařízení, které vysílá a přijímá zvukové vlny. Vlny se odrazí od mořského dna, vrátí se k sonaru, jsou přeneseny přes vlečný kabel a konečně přeloženy v obraz dna.

Na palubě *Investigátoru* panuje až na jednotvárné vrnění motorů ticho. Je klidné počasí, obloha je modrá a od klidné mořské hladiny připomínající sklo se odráží slabé sluneční světlo. Všechno je tak nějak ztlumené. Čas ubíhá, a to je zhruba všechno.

Najednou se spustí povyk: sonar se jen o vlásek vyhne srážce s hejnem ryb. Všichni na palubě se soustředí na to, aby drahé zařízení vyvázlo bez úhony. V tu chvíli námořní archeolog Ryan Harris, který spěchá ostatním na pomoc, letmo mrkne na obrazovku a na mořském dně zahlédne kromě písku a kamenů i něco dalšího. Něco, co okamžitě přitáhne jeho pozornost.

Na monitoru je viditelný tmavý obrys: na dně pouhých deset metrů pod ním leží něco pevného a cizorodého. Vykřikne. Jeho kolegové se natěsňají kolem obrazovky. Ukáže na černou siluetu. Stěží dokážou uvěřit vlastním očím. Detaily jsou nejasné, ale tvar té věci je nezaměnitelný: pod stříbrným sonarem *Investigatoru* leží dřevěný lodní trup. Má ulomenou zádě, jako by ji někdo uhryzl, ven trčí palubní trámy a celý ho pokrývá huňatá pokrývka podvodní vegetace. Před sebou mají loď. Loď, která před 168 lety zmizela z povrchu země i s celou svou posádkou. Loď, jejíž existence a zánik – a od tohoto dne i vzkříšení – se řadí mezi ty nejpozoruhodnější v britských námořních dějinách.

Pyšně ční vzhůru, tak blízko hladině, že by její dva někdejší nejvyšší stěžně vyčnívaly z vody. Trup má až na prolomenou část zádě stále bytelný. Dřevěnou kostru jako uvolněné obvazy pokrývají hnědá vlákna chaluh. Tři stěžně a čelen se odlomily. Jejich kusy leží v nánosů troskách rozseřtých kolem lodi. Mezi nimi, zpola zabořené do písku, trčí dva lodní šrouby, osm kotev a část kormidla. Tři paluby se na některých místech propadly do sebe. Mnohé z hlavních trámů vedoucích napříč lodí se stále zdají silné, ale přišly o většinu obednění, takže loď shora vypadá jako napůl vykuchaná ryba.

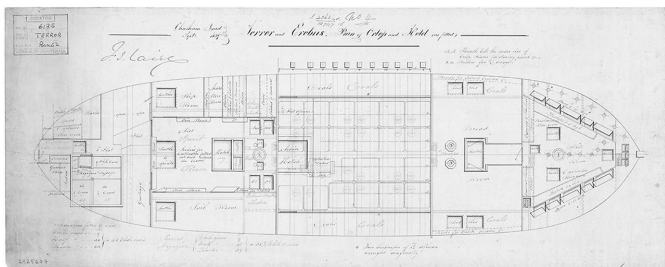
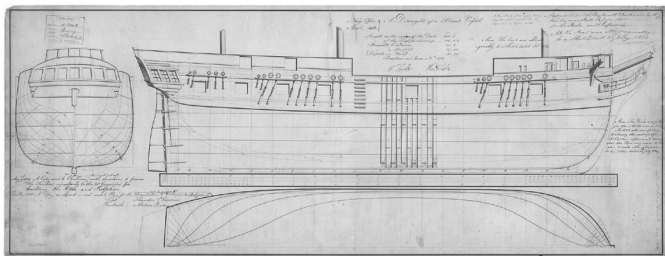
Na vrchní palubě stojí nepoškozený masivní rumpál z litého kovu, opodál jsou měděná čerpadla. Dobře se zachovaly i světlíky a Prestonovy patentní osvětlovače, které sloužily těm v podpalubí.

Dolní paluba, kde se odehrávala většina života na lodi, je místy odhalená, ale někde stále zakrytá. Pod nánosem mrtvých řas a naplavenin lze rozeznat truhly, v nichž námořníci skladovali svůj majetek a na kterých sedávali při jídle. Palubní trámy jsou opatřeny čísly k označení míst, kde visely hamaky na spaní. Odhalené žebříky a poklopy

vedoucí na vyšší paluby působí strašidelným dojmem. Sporák lodní kuchyně zůstal nedotčený na svém místě. Na přidi jsou patrné obrysy ošetřovny.

Směrem k zádi lze ve změti spadáných trámů rozeznat části kapitánovy kajuty, jídelny a několika důstojnických kabin. V jedné z nich je lůžko, které má pod sebou zásuvky. Takzvané zrcadlo, trámová vytvářející plochou lodní zád, utrpělo nejvíc škody, ale přilehlá kapitánova ložnice zůstala na svém místě, stejně jako uzamykatelné skříně a topení. Nejnižší ze tří palub je nejméně poškozená, ale také nejhůře přístupná. Přesto se z ní podařilo zachránit botu, dózy na hořčici a skladovací krabice. Potápěči vylovili i sadu keramických talířů, stopku sklenice na víno, lodní zvon, bronzové šestilibrové dělo, několik zdobných knoflíků a přezku náramenního pásu vojáka Královské námořní pěchoty s rytinou korunovaného lva stojícího na koruně, a medicínskou lahvičku z tlustého skla s vyraženým jménem „Samuel Oxley, Londýn“. Původně obsahovala lektvar, který Oxley vyrobil z koncentrovaného výtažku jamajského zázvoru a prohlásil ho za lék na „revmatismus, zažívací potíže, větry, migrény a závratě z nervozity, hypochondrii [představa léku na hypochondrii se mi neskutečně zamlouvá], chmurného ducha, úzkosti, třasy, návaly, křeče a obrnu“. Tento příliš lidský všelék je pro mě osobně jedním z nejtrefnějších nálezů na *Erebu* – připomínkou toho, že velkolepá dobrodružství a každodenní slabosti kráčí ruku v ruce.

Voda na 80 % roku zamrzne, a tak znovu zapečetí tajemství lodi. Jakmile ale roztaje, lidé jako Ryan, který se k *Erebu* potopil víc než dvoustekrát, se spolu se zbytkem podvodního týmu vrátí pod hladinu v honbě za dalšími nedoceníitelnými podrobnostmi. Mým snem je poznat *Erebus* stejně důvěrně jako oni. Jen jednou. K tomu potřebuju Hookerův potápěčský oblek.



Dva původní nákresy zobrazující (výše) profil klasické bombardovací lodi a (níže) nejnižší (nebo nižší) palubu a lodní prostor *Erebu* a jeho sesterské lodi *Terror*.

KAPITOLA 1

VYROBENO VE WALESU



7. června 1826, Pembroke, Wales: píše se šestý rok vlády Jiřího IV., nejstaršího syna krále Jiřího III. a královny Šarloty. Je mu třicet šest, žije v nespokojeném manželství, vyznává marnotratný životní styl a zajímá se o architekturu a umění. Robert Jenkinson, 2. hrabě z Liverpoolu, je od roku 1812 premiérem. Londýnská zoologická společnost právě zahájila svou činnost. Všude, nejen v arktické oblasti, se to hemží britskými výzkumníky. V srpnu dosáhne Alexander Gordon Laing Timbaktu, kde ho o měsíc později zavraždí členové místního kmene, když se odmítne vzdát křesťanství. V severním Walesu mezitím slaví dva velké stavitelské úspěchy – v rozmezí pouhých několika týdnů tam otevřou dva z prvních závěsných mostů na světě: Menai a Conway.

Na opačném konci Walesu, v ústí řeky poblíž starobylého opevněného města Pembroke, se lidé onoho časného červnového rána shromažďují k poněkud skromnější oslavě. Za nadšeného jásotu stavitelů, truhlářů, kovářů, úředníků a jejich rodin válečná loď, kterou tu stavěli poslední dva roky, sjíždí zádí napřed po skluzu loděnice v Pembroke. Když konečně rozrazí vodu, jásot přejde v nadšený řev. Loď se houpe, poskakuje a chvěje jako novorozené vodní ptáče. Její jméno je *Erebus*.

Není to veselé jméno, ale úkolem lodi nebylo obveselovat; postavili ji, aby vzbuzovala hrůzu, a podle toho ji i pojmenovali. V řecké mytologii byl Erebos, syn Chaosu, obecně názvem pro nejtemnější část podsvětí, místo spojované s rozvratem a zkázou. Jméno Erebos mělo protivníka varovat, že má tu čest se strašlivým nositelem pohromy a pekelného ohně. HMS *Erebus*, jehož výstavbu schválili v roce 1823, byl předposledním z válečných plavidel známých jako bombardovací lodě, nebo jednoduše „bombardy“. Ty na konci sedmnáctého století nejprve Francouzi a později i Angličané vyvinuli jako nosiče minometů, které dokázaly odpálit střely vysoko nad pobřežní opevnění, a tak způsobit značnou škodu bez nutnosti riskantního ozbrojeného vylodění. Dvě další lodě stejné třídy byly pojmenovány po sopkách – *Hecla* a *Aetna* – a ostatní po různých obměnách hněvu a pustošení: *Infernal*, *Fury*, *Meteor*, *Sulphur* a *Thunder*. Ač nikdy nedosáhly hrdinského statusu bojových bitevních lodí, jejich poslední akce, obléhání pevnosti Fort McHenry v přístavu Baltimore během britsko-americké války, je zvěčněná v americké národní hymně „Hvězdami posetý prapor“: verše „Rudá rakety záře, třesk výbušné ráže“ odkazují k palbě britských bombardovacích lodí.

Když se *Erebus* ocitl na skluzu loděnice v Pembroke, místní konstruktéři se dmuli pýchou. Avšak zatímco loď ustalovali a manévrovali s ní podél břehů Haven, její osud byl nejistý. Byla budoucností, anebo už patřila minulosti?

Porážka Napoleona u Waterloo 18. června roku 1815 znamenala konec napoleonských válek, které, s výjimkou krátkého období klidu po amienském míru v roce 1802, sužovaly Evropu posledních šestnáct let. Britové představovali ústřední sílu koaličních válečných snah, a než

konflikt dospěl k závěru, národní dluh dosáhl výše 679 milionů liber, tedy dvojnásobku hrubého domácího produktu. Horentní částky si vyžádalo i Královské námořnictvo, které však ve svém snažení předčilo Francouze a nyní bylo nezpochybnitelným pánem moří. To s sebou přinášelo další povinnosti jako třeba kontrolu obchodu s otroky, který Británie zrušila v roce 1807, nebo zásahy proti pirátům u pobřeží severní Afriky; ty však byly v porovnání s někdejšími válečnými nároky zanedbatelné. Následkem toho klesl počet členů Královského námořnictva mezi lety 1814 a 1817 ze 145 000 mužů na pouhých 19 000. Pro mnohé to znamenalo tragédii. Ulice byly plné propuštěných námořníků, jimž nezbylo než jít žebrotou. Brian Lavery ve své knize *Royal Tars* uvádí příklad Josepha Johnsona, který bloumal londýnskými ulicemi s maketou Nelsonovy loď *Victory* na hlavě. Zvedáním a skláněním hlavy napodoboval pohyb plavidla na vlnách, za což si od kolemjdoucích vysloužil pár drobných. Bývalý námořník obchodního loďstva, který dokázal najít práci jen na palubě bitevní loď, zase vyjádřil své obavy následovně: „Poprvé v životě jsem pohlédl na ten obří kolos, který mi měl být na několik let domovem, a otrásl mnou nepopsatelný zármutek.“

O budoucnosti Královského námořnictva se vedly žhavé debaty. Někteří viděli konec nepřátelského konfliktu jako příležitost k tomu omezit výdaje na obranu a začít splácet něco ze závratného dluhu nahromaděného v důsledku válečných snah. Jiní oponovali, že mír dlouho nevydrží. Poraženého Napoleona odvezli na Svatou Helenu, ale císař už z vězení jednou uprchl, a tak panovaly pochyby, zda toto poslední vyhnanství skutečně znamená jeho konec. Tvrdili, že námořnictvo by se mělo naopak posílit – jen pro jistotu. Tito neblází proroci nakonec zvítězili. Vláda odsouhlasila výdaje na stavbu nových loděnic

včetně komplexu v kentském městě Sheerness a mnohem menšího zařízení ve velšském městě Pembroke. V narychlo zbudovaných loděnicích na březích Milford Haven se brzy začalo se stavbou čtyř válečných lodí, *Valorous*, *Ariadne*, *Arethusy* a *Thetis*.

Loděnice, kde vznikl *Erebus*, stále stojí, ale moc lodí už se tu nestaví. Spíš slouží obrovské místní rafinérii, která se nachází několik kilometrů po proudu řeky. Skluz, z něhož *Erebus* v létě roku 1826 spustili na vodu, leží pod betonovým podlažím současného terminálu spojujícího Pembroke s přístavem Rosslare v Irsku. Když sem zavítám, stále si dovedu představit, jak to tu kdysi vypadalo. Původní rozložení cest vedoucích kolem řady několika zachovalých šedých břidlicových domů, které tu postavili ve dvacátých letech devatenáctého století pro vedoucí a předáky, je tiše ohromující. Stavby působí stejně bytelně a pyšně jako georgiánské městské domy v Londýně. V jednom z nich žil Thomas Roberts, mistr loďář, jenž dohlížel na stavbu *Erebu*. Do vzdáleného kouta jihozápadního Walesu přišel v roce 1815, kdy byly loděnicím jen dva roky.

Dalšími odpovědnými osobami tohoto podniku byli kromě Robertse i dřevařský mistr Richard Blake a dohlížel James McKain. Nepracovalo se jim spolu snadno. McKainův úředník Edward Wright u soudu tvrdil, že ho Richard Blake napadl; konkrétně ho obvinil z toho, že mu „několikrát zakroutil nosem a zaujal výhružný postoj se záměrem udeřit [ho] deštníkem“. Roberts s McKainem vedli nekonečné spory a neustále se vzájemně obviňovali z korupce a zanedbání povinností. Roku 1821 toho měl McKain dost a přijal nové místo v loděnicích v Sheerness. Nahradil ho Edward Laws. Dusná atmosféra se začala pročišťovat a 9. leden roku 1823 přinesl vítanou novinu: Námořní rada vyjádřila Pembroke naprostou důvěru, když loděnici zadala

stavbu bombardovací lodi s výtlačkem 372 tun navržené někdejší inspektorem námořnictva sirem Henrym Peakem. Plavidlo se mělo jmenovat *Erebus*.

Nebyla to velká loď. Při svých 32 metrech nedosahovala ani poloviční délky běžné válečné lodi a s váhou 372 tun byla ve srovnání s Nelsonovou dvoutisícitunovou *Victory* skutečně malou rybkou. Měla být ale odolná a připomínat spíš remorkér než líbivou plachetnici. Paluba a trup musely být dostatečně silné, aby vydržely zpětný náraz dvou obrovských palubních moždířů s kalibrem 30 a 10 centimetrů. Proto bylo třeba plavidlo zpevnit úhlopříčným železným tužením přinýtovaným k prknům v nákladovém prostoru, které posílilo trup a zároveň loď odlehčilo. Lodní trup musel být dost velký na to, aby pojal těžké granátové střely, a loď měla být navíc vyzbrojena deseti malými děly pro případ nepřátelského střetu na vodě.

Erebus postavili téměř výhradně ručně. Ze všeho nejdřív se kýl, pravděpodobně sestavený ze šikmo seříznutých kusů jilmu, vyzvedl na špalky. K němu se připevnil hlavní trámec přídové části a na druhém konci lodi i kormovec podpírající kormidelní list. Kolem těchto těžkých trámů se usadila kostra lodi vyrobená z dubového dřeva z lesa Dean v Gloucestershiru, které sem dopravili na člunech po řece Severn. Tento úkol vyžadoval značnou řemeslnou dovednost: stavitelé lodí museli najít takové části stromů, které by přesně odpovídaly klenutí plavidla, a zároveň vzít v úvahu budoucí rozpínavost a smršťování dřeva.

Jakmile byla lodní kostra na místě, nechala se vyschnout. Následovalo položení prken o tloušťce osmi centimetrů od kýlu vzhůru, později se přidaly palubní trámy a palubní deska.

Se stavbou *Erebu* se nespěchalo. Na rozdíl od jeho budoucí sesterské lodi *Terror*, postavené v devonském

Topshamu za méně než rok, trvalo dvacet měsíců, než se ocitl na skluzu loděnice. Po skončení prací zaslal dohlížel námořní radě účet ve výši 14 603 liber – tedy zhruba dnešních 1,25 milionu liber.

V Pembroke vzniklo celkem 260 lodí. Pak Admirálita téměř sto let po spuštění *Erebu* na vodu usoudila, že jsou loděnice nadbytečné, a tamní pracovní sílu čítající 3 000 hlav s okamžitou platností zredukovala na pouhé čtyři zaměstnance. To bylo roku 1926, v roce generální stávky. K dočasnému obnovení chodu došlo za druhé světové války, kdy se tu stavěly hydroplány, a poslední dobou si sem místo prokletstily i sklady a distribuční podniky, které využívají prostor ve starých hangárech. Když však naposledy procházím pod majestátním kamenným průchodem starých loděnic, s lítostí cítím, že jejich slavné dny skončily a už se nikdy nevrátí.

Po spuštění na vodu v Pembroke byl *Erebus* dle tehdejšího zvyku dopraven do jiné loděnice, kde ho čekalo řádné vybavení. Protože loď ještě neměla kompletní ústroj stěžňů a plachet, nejspíš ji odtáhli na jihozápad kolem mysu Land's End a pak Lamanšským průlivem do Plymouthu. V tamní nové, rušné loděnici, která se posléze stala základnou Královského námořnictva v Devonportu, ji přestavěli na plně vyzbrojenou válečnou loď: měla dva moždíře, osm desetakilových a dvě tříkilová děla, a veškeré stroje pro uskladňování a dodávku střeliva. Na stejném místě vztyčily i tři lodní stěžně, přičemž ten hlavní čněl do výšky 43 metrů.

Po tomto aktivním období však přišla dlouhá odmlka. Navzdory plné výbavě a výzbroji byl *Erebus* odstaven pod statutem „odstrojen“ (termín označující lodě, které neměly co na práci). Osmnáct měsíců kotvil v Devonportu a čekal, až se pro něj najde využití.

Říkám si, zda už tenkrát existovali pozorovatelé lodí: školáci se zápisníky a pery, kteří zaznamenávali dění a pohyby ve velkých loděnicích, tak jako jsem to kdysi dělal já s vlaky projíždějícími Sheffieldem. Dovedu si představit, že si zbrusu nový, bytelný trojstěžník se zavalitým trupem, který zjevně nikam nemířil, zamilovali. Loď měla svým způsobem styl: pyšnila se zdobně vyřezávanou přídí, horní palubu lemovaly střílny, okna na záďovém čele rámovala další zdobení a pozornost jistě přitáhly i zřetelně vystouplé zadoboční galerie ukrývající latríny.

Kdyby se v loděnici zdržovali jednoho temného zimního rána koncem roku 1827, na palubě HMS *Erebu* by zaznamenali čilé hemžení: stahovaly se kryty, rozsvěcely lampy, kolem pluly čluny, stěžně se opatřovaly lanovím, zvedala se ráhna, svinovaly plachty. V únoru roku 1828 se *Erebus* objevil v takzvané „knize pokroku“, která zaznamenávala pohyby všech lodí Královského námořnictva. V knize stálo, že byl „vyzvednut na skluz, zbaven chráničů a poměděn počáru ponoru při nákladu“. To všechno byly zjevné známky přípravy na službu. Loď vytáhli z vody na skluz a ochranné dřevěné obkládání na jejím trupu nahradili měděnou vrstvou sahající až po úroveň bezpečného naložení (zanedlouho se jí začalo říkat Plimsollova značka). Královské námořnictvo s mědí experimentovalo od šedesátých let osmnáctého století. Opláštění mělo zabránit škodám způsobeným šáší lodní známou jako „mořský termit“; ta napadala lodní trámy a prožírala je skrz naskrz. Pomědění bylo jasnou známkou toho, že loď čeká brzká plavba.

Dne 11. prosince roku 1827 komandér George Hays z britského Královského námořnictva vstoupil na palubu *Erebu* jako jeho první kapitán.

Během následujících šesti týdnů Hays podrobně zaznamenával přísun lodních zásob a proviantu: 20. prosince

bylo objednáno 840 kilogramů chleba, 100 litrů rumu, 28 kil kakaa a 580 litrů piva. Vydrhly se paluby, plachty a lanoví se připravovaly k plavbě a posádka čítající přibližně šedesát mužů se seznamovala se zbrusu novou lodí.

Kapitánův deník poněkud stroze zaznamenává první den její aktivní služby: „8.30. Lodivod na palubě. Zvedáme kotvu. Přetahují nás k bóji.“ Psal se 21. únor roku 1828.

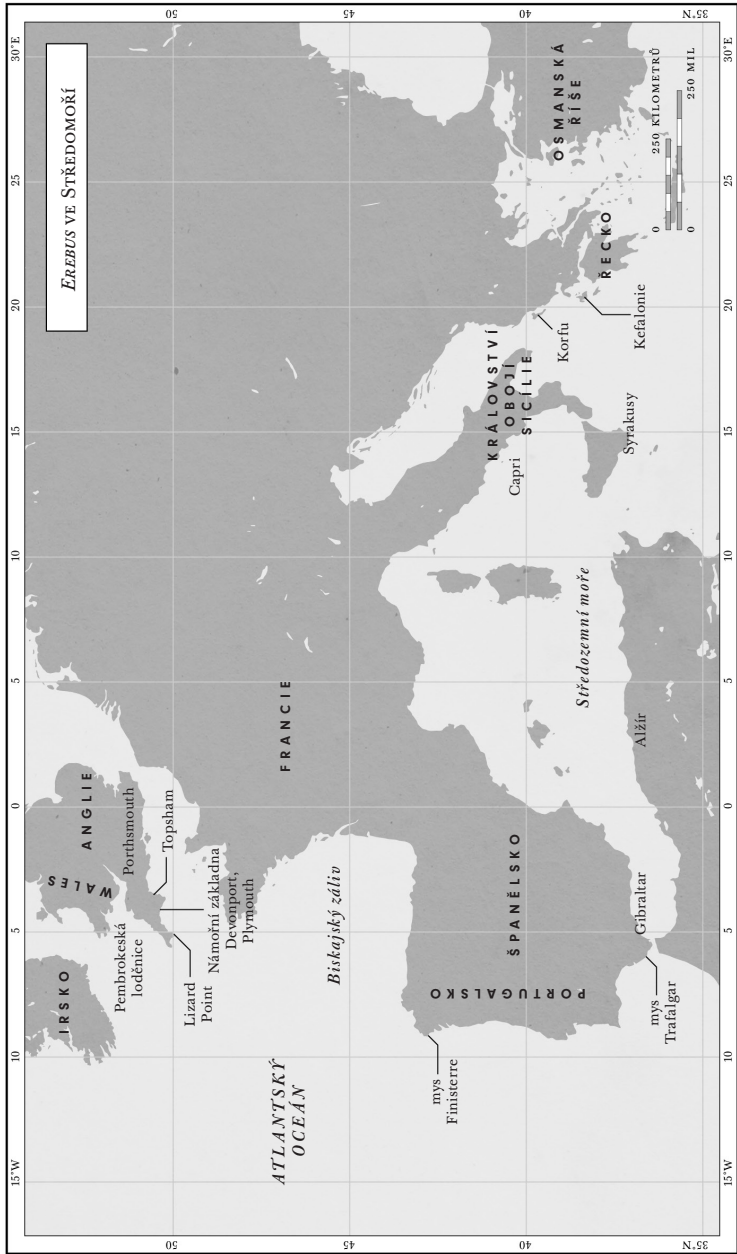
Další ráno minuli Eddystonský maják, který označoval nebezpečné skalisko jihozápadně od Plymouthu poseté vraky lodí, a zamířili k neblaze proslulým vodám bouřlivého Biskajského zálivu. Loď si teprve zvykala na plavbu, a tak se celkem vzápětí vyskytly potíže – do kapitánovy kabiny například zatékalo, na což si postěžoval v lodním deníku: „Každé dvě hodiny vyléváme z kajuty vodu“, „Celé odpoledne vyléváme“. Na širokou, těžkopádnou loď však *Erebus* utěšeně postupoval vpřed. Čtyři dny po vyplutí posádka překonala Biskajský záliv a ocitla se na dohled mysu Fisterra při severním pobřeží Španělska. Dne 3. března dosáhli mysu Trafalgar. Mnozí z mužů na palubě se jistě tísnilo u zábradlí, aby zahlédli místo jednoho z nejkrvavějších vítězství v historii britského námořnictva. Jeden či dva ze starších námořníků tu s Nelsonem možná i bojovali.

Následující dva roky *Erebus* hlídkoval ve Středozezemním moři. Ze vpisků v lodním deníku, které jsem prostudoval v Britském národním archivu, se zdá, že jeho povinnosti nebyly nijak náročné. Poznámky s nadpisem „Zpozorováno na moři“ se omezují na pracný a svědomitý záznam informací o stavu počasí, čtení kompasu, urazené vzdálenosti a každém poupravění plachet: „Rozvinutá kosatka a vratiplachta“, „Zvedáme hlavní plachtu a unášec“, „Rozvinutá brámová plachta“. Nepřijde vám, že by měli kdovíjak naspěch. Na druhou stranu k tomu nebyl důvod. Mezinárodní řevnivosti na chvíli odzvonilo. Napoleon byl vyřazen ze

hry a jeho korunu si nikdo nenárokoval. Je sice pravda, že v říjnu roku 1827, několik měsíců před vysláním *Erebu* do služby, zaútočily britské, ruské a francouzské válečné lodě v zálivu Navarino na turecké námořnictvo, aby podpořily Řecko ve válce o nezávislost na Osmanské říši, ale tento krvavý konflikt, jenž nakonec vyústil v rozhodující vítězství spojenců, se ukázal být ojedinělý. Velké národy pro jednu spolupracovaly, spíše než aby mezi nimi docházelo ke střetům. Nejhorší, s čím se musely obchodní lodě ve Středozeří potýkat, byli korzáři – piráti z berberského pobřeží –, ale i jejich činnost po námořním tažení proti jejich základnám poněkud upadla.

Jedinou povinností *Erebu* tak bylo ukazovat vlajku, všem připomínat námořní nadvládu své země a obtěžovat Turky, kdykoliv to bylo možné. Loď plula z Tangeru podél severoafriického pobřeží do Alžíru, kde britská posádka oslavila její příjezd jedenadvaceti výstřely, na něž *Erebus* odpověděl palbou z vlastních děl. Zde kapitán Haye celkem poutavě popisuje, jak bylo na palubu dopraveno šest pytlů, které „prý obsahovaly 2 652 zlatých zecchinů a 1 350 dolarů, jež měly být odevzdány několika kupcům v Tunisu“. Po odplutí z Alžíru se v deníku objevuje první záznam o trestu na palubě: John Robinson obdržel dvacet čtyři ran bičem za to, že se „uléval v podpalubí, když byli všichni povoláni do služby“.

Lenost či neschopnost bleskově vyhovět rozkazům se považovala za závažné porušení disciplíny a Robinson, jehož zbičovali před celou posádkou, posloužil jako varovný příklad. Svlékli mu košili a za zápěstí ho přivázali k příčkám palubního ochozu. Výkonu trestu se pravděpodobně zhostil lodmistr a jako nástroj mu posloužila obávaná devítiočasá kočka, tedy bič s devíti lanky opatřenými uzlíky, které drásaly jako kočičí drápy.



Někteří muži byli hrdí na to, že vydrželi bičování: dali přednost deseti minutám bolesti před deseti dny v podpalubním vězení. Michael Lewis, autor knihy *Navy in Transition 1814–1864*, dokonce naznačuje, že „nechat se zbičovat bylo svým způsobem umění... Dobrý námořník s patřičnou zkušeností dokázal snést čtyři tucty ran s klidem, který biči odňal představu bolesti jakožto trestu a varování a v myslích lidí ho spojil s běžnou rutinou“. Změna však byla na spadnutí. Jen o pár let později, počínaje rokem 1846, se v důsledku vytrvalých snah poslance Josepha Humea muselo každé bičování na moři hlásit Dolní sněmovně. Nařízení mělo okamžitý dopad. V roce 1839 došlo na lodích k více než dvěma tisícům bičování; do roku 1848 tento počet klesl na 719. Devíticásou kočku námořnictvo zakázalo okolo roku 1880, přestože tělesné tresty holí se udílely ještě dlouho po skončení druhé světové války.

Až na Robinsonovo zbičování plynul čas poklidně dál; každý den byl totožným rituálem jedení, spánku, práce na palubě a nekonečného čištění a drhnutí. Za posedlostí „vydrhnutými hamakami a vyčištěnými šaty“ bylo samozřejmě víc než pouhá čistotnost. Šlo především o rutinu, protože bez rutiny neexistovala disciplína.

Občas se přihodilo i něco zajímavějšího. Dne 7. dubna roku 1828 kapitánův deník hlásí, že posádka vstoupila na loď mířící z Terstu do New Yorku a prohledala ji. Dne 24. června námořníci „zpozorovali 1 linii ruských bitevních lodí a brigu. Na pozdrav vypálili 13 ran a krytá jola převezla kapitána k plavidlu, které se ukázalo být vlajkovou lodí ruského admirála“. Tentýž den v deníku stojí: „Návrat člunu. Otevřen sud vína č. 175. Devadesát a půl litru.“

Od chvíle, kdy *Erebus* dorazil na své stanoviště v okolí Řecka a Jónského souostroví, sekce „Zpozorováno na moři“ čím dál víc připomíná prázdninovou brožuru. Poznámky

zmiňují nekonečné dny „lehkého vánku a dobrého počasí“ a k tomu itinerář snů: Kefalonia, Korfu, Syrakusy, Sicílie a Capri. Oficiální umístění *Erebu* mohlo být stěží idylickější, pokud jste zrovna nebyli Caleb Reynolds z námořního dělostřelectva, který obdržel čtyřicet ran bičem za „nečistotnost a neuposlechnutí rozkazu“; anebo Morris, dobrovolník první třídy, jenž dostal „12 ran za opakované zanedbání povinnosti a neuposlechnutí rozkazů“. Když uvážíme jeho idylickou polohu, *Erebus* se nezdál být šťastnou lodí.

Věci se začaly měnit začátkem druhého roku jeho služby ve Středomoří, kdy byl kapitánem jmenován Philip Broke. Přístup syna kontraadmirála sira Philipa Bowese Veree Brokea, jenž se v roce 1813 proslavil odvážným polapením těžké fregaty USS⁴ *Chesapeake*, se od toho Hayeova zjevně lišil. Určité rituály pokračovaly stejně jako předtím – deník dál zaznamenává všední podrobnosti mytí, čištění palub i jejich drhnutí pemzou, zmiňuje stav zásob, směr větru a svínování plachet –, ale bití je zjevně na ústupu. Broke mezi posádkou prosazoval disciplínu jiným způsobem, anebo měl alespoň jiné priority, pokud šlo o využití lodi. Deník každý týden, a později téměř denně, zaplňují poznámky o dělostřeleckých cvičeních. 13. dubna roku 1829: „Výcvik oddílu námořníků u velkých děl a námořního dělostřelectva s malými zbraněmi.“ 20. dubna, poblíž ostrova Hydra: „Výcvik oddílu námořníků se širokými meči.“ 6. května: „Výcvik oddílu námořníků, střelba na cíl s pistolemi.“ Ať už šlo o způsob, jak se vyrovnat s věčným problémem nudy, anebo odpověď na konkrétní nařízení Admirality, Broke, na rozdíl od svého předchůdce, loď mnohem více vnímal jako bojový stroj. Nikdy však nedostal příležitost předvést,

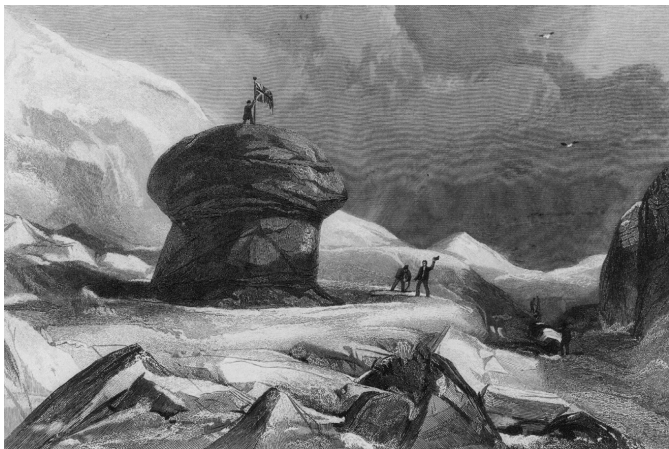
⁴ United States Ship – loď Spojených států (pozn. překladatelky).

co dokáže; v květnu roku 1830 byl *Erebus* na cestě domů, aniž by jedinkrát nepřátelsky vypálil z děla.

Následují dva pozdější a svým způsobem vřelé vpisky: „Spuštěn člun, aby se mohla posádka vykoupat“ a při dosažení Gibraltaru 27. května, „Zastávka k vykoupání“. Nový kapitán dával zjevně přednost koupání před bičováním.

O tři týdny později se *Erebus* ocitl na dohled majáku Lizard. Dne 18. června dal kapitán Broke naposledy příkaz k vyvezení těžkých děl a 26. června roku 1830 dosáhla loď Portsmouthu, kde svinula plachty a stáhla vlajku jako výraz úcty králi Jiřímu IV., který to ráno zemřel. (Úcty, jíž se panovníkovi nedostalo v úmrtním oznámení deníku *The Times*: „Nikdy nebylo jedince, kterého by jeho bližní oplakávali méně než tohoto zesnulého krále. Čí oko pro něj zaplakalo? Čí srdce jedinkrát odbilo v upřímném zármutku?“) Na trůn příštího dne nastoupil králův mladší bratr korunovaný jako Vilém IV. Deset let, které Vilém strávil u námořnictva, mu vyneslo Nelsonovu chválu a srdečné označení „král námořníků“.

Královská koruna přešla do nových rukou a kapitán Broke se svou posádkou byli vyplaceni. Navzdory kapitánovým usilovným snahám vycvičit své muže v tom, jak správně vyvážet děla a blýskat meči, se z *Erebu* už nikdy neměla stát válečná loď.



Vítězoslavný okamžik v dějinách polárních výprav:
James Clark Ross roku 1831 objevuje severní magnetický pól.

KAPITOLA 2

MAGNETICKÝ SEVER



Přestože léta, během nichž *Erebus* hlídkoval ve Středozemním moři, byla pro Královské námořnictvo obdobím relativní zahálky, přinesla i jisté výhody. Násilné verbování bylo věcí minulosti. Muži si mohli svobodně zvolit, na jaké lodi budou sloužit. Námořnictvo se stalo specializovanější a profesionálnější institucí. S koncem napoleonských válek navíc došlo k otevření nevojenských námořních aktivit, jež poskytly schopným, smělým a lépe kvalifikovaným jedincům příležitost využít britské námořní převahy ke sledování nových cílů: rozšiřování zeměpisného a vědeckého povědomí prostřednictvím průzkumných a objevných plaveb.

Podnět k tomuto novému směřování dali především dva významní muži. Jedním byl polyhistor a typický zástupce osvícenství Joseph Banks. Banks jako spisovatel, cestovatel, botanik a přírodovědec roku 1768 obeplul svět s kapitánem Cookem. Do rodné země se vrátil s nepřehledným množstvím vědeckých informací a zároveň zmapoval dříve neznámé kouty planety. Druhý byl Banksův chránělec John Barrow, cílý a ctižádnostivý úředník státní správy, jehož roku 1804 ve věku čtyřiceti let jmenovali druhým tajemníkem Admirality.

Barrow a Banks kolem sebe shromáždili skupinu podnikavých vědců a mořeplavců. Cílem snah inspirovaných

dílem německého přírodovědce Alexandra von Humboldta bylo podpořit mezinárodní úsilí, zmapovat, zaznamenat a popsat planetu, její geografii, přírodopis, zoologii a botaniku. Toto snažení mělo nastolit program zlatého období britského výzkumnictví podníceného vědeckou zvědavostí spíš než válečnou slávou.

Barrowovou prioritou byla částečně prozkoumaná arktická oblast. Když John Cabot, Ital sídlící v Bristolu, roku 1497 objevil Newfoundland, vyvstala otázka, zda by nebylo možné objevit i severní cestu do „Kataje“ (Číny) a Indie, která by dokázala konkurovat jižní trase přes mys Horn (v té době ovládané Španěly a Portugalci). John Barrow využil svou pozici u Admirality, veškeré představitelné styky i každý dostupný vliv, aby tyto výzkumné snahy prosadil. Pokud by námořnictvo objevilo spojnici mezi Atlantským a Tichým oceánem, Británii by se podle něj dostalo nesmírné výhody v podobě bezpečnějších a kratších plaveb na lukrativní Východ.

Kolem roku 1815, kdy se konala bitva u Waterloo, lovci velryb – zapomenutí aktéři polárních výprav a zároveň jediní lidé, kteří pravidelně sledovali dění ve vodách Arktidy a Antarktidy – připluli ze severu se zprávou, že se kolem Grónska láme led. Jeden z nich, William Scoresby, byl toho názoru, že pokud by někdo dokázal překonat vrstvu ledu mezi 70° a 80° s. š., cestou k pólu by posléze narazil už jen na čistou vodu, a tudíž měl výtečné vyhlídky k proplutí do Pacifiku. Svá slova podpořil tvrzením o velrybách, které námořníci zasáhli u Grónska harpunami; tytéž velryby se později objevily jižně od Beringova průlivu, se zmíněnými harpunami stále zabodnutými v boku.

Barrow, zlákán představou nezamrzlého polárního moře, přesvědčil Královskou společnost, aby stanovila sestupnou škálu odměn za úspěšný průnik do arktických

vod. Ty se pohybovaly v rozmezí 5 000 liber první lodi, která dosáhne 110° v. š., až k hlavní výhře ve výši 20 000 liber za objevení samotné Severozápadní cesty. S podporou sira Josepha Bankse posléze oslovil prvního lorda Admirality Roberta Dundase, druhého vikomta z Melville, a Královskou společnost s návrhem uspořádat dvě veřejně dotované arktické expedice: jednu s cílem najít cestu z Atlantiku do Tichého oceánu, druhou směřovanou k severnímu pólu za účelem prověřit pravdivost hlášení o otevřených vodách za vrstvou ledu.

Pro Roberta Dundase musel být tento návrh příležitostí, kterou mu seslalo samo nebe. Skot, jehož otec si vysloužil neblahou pověst prvního ministra v dějinách obžalovaného ze zneužití veřejných fondů, byl u Admirality šestým rokem a většinu času odolával snahám o zkrácení rozpočtu pro námořnictvo. Barrowův návrh nabízel způsob, jak udržet některé z existujících lodí činné, a tak odrazit kritiku, že námořnictvo vlastní tolik plavidel, že neví co s nimi.

Pozici vůdce jedné z expedic Admirality nabídl skotskému námořníkovi Johnu Rossovi. Ross, třetí syn reverenda Andrewa Rosse, pocházel z rodiny žijící poblíž města Stranraer v hrabství Wigtownshire, jehož dobrý, přirozený přístav byl pravidelnou zastávkou lodí Královského námořnictva. Rodiny tehdy v rámci vzdělání běžně posílaly své potomky k námořnictvu a John nastoupil v devíti letech na palubu jako dobrovolník první třídy. Ve třinácti byl přeložen na válečnou loď s osmadvadesáti děly *Impregnable*. Následovala zářná kariéra plná bitev. Když koncem roku 1818 obdržel dopis, jenž ho ustanovoval vůdcem expedice Admirality s cílem nalézt Severozápadní cestu, bylo mu čtyřicet let, těšil se obecné vážnosti a většinu života strávil ve službě.

Ross, jemuž bylo svěřeno velení lodi *Isabella*, využil svého postavení a na palubu dostal svého osmnáctiletého