

**RICHARD PHILLIPS**  
**STEPHAN TALTY**

**SKUTEČNÝ PŘÍBĚH  
O NOVODOBÉM PIRÁTSTVÍ,  
HRDINSTVÍ A O PŘEŽITÍ  
NA ŠIRÉM OCEÁNU**

# **POVINNOST KAPITÁNA**

**PŘEDLOHA K FILMU  
KAPITÁN PHILLIPS  
S TOMEM HANKSEM**

# **POVINNOST KAPITÁNA**



# **POVINNOST KAPITÁNA**

**RICHARD PHILLIPS  
A STEPHAN TALTY**

 **CPRESS**

**Brno  
2013**



Věnováno všem těm, kdo vyrážejí na moře: americkému vojenskému námořnictvu, obchodnímu námořnictvu a týmům SEALs. Jsem hrdý na to, že k nim také patřím.

Věnováno také mé rodině: manželce Andree a dětem Danielovi a Mariah, kteří mi pomáhali učit se trpělivosti.

Věnováno konečně též mé matce a otci, kteří mne vychovávali tak, abych věřil.

# POVINNOST KAPITÁNA

**Richard Phillips a Stephan Talty**

**Překlad:** Lubomír Sedlák

**Jazyková korektura:** Eva Hánová

**Odborná korektura:** Ctirad Pacák

**Odpovědný redaktor:** Tomáš Krejčířík

**Technický redaktor:** Radek Střecha

Copyright © 2010 by Richard Phillips

Translation © Lubomír Sedlák, 2013

Objednávky knih:

[www.albatrosmedia.cz](http://www.albatrosmedia.cz)

[eshop@albatrosmedia.cz](mailto:eshop@albatrosmedia.cz)

bezplatná linka 800 555 513

ISBN 978-80-264-0274-9

Vydalo nakladatelství CPress v Brně roku 2013 ve společnosti Albatros Media a. s. se sídlem Na Pankráci 30, Praha 4. Číslo publikace 18243.

© Albatros Media a. s., 2013. Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být kopírována a rozmnožována za účelem rozšiřování v jakékoli formě či jakýmkoli způsobem bez písemného souhlasu vydavatele.

1. vydání

  
**ALBATROS MEDIA** a.s.

# OBSAH

	PODĚKOVÁNÍ	9
	Úvod	12
1. kapitola	Deset dní	18
2. kapitola	Osm dní	38
3. kapitola	Sedm dní	56
4. kapitola	Šest dní	72
5. kapitola	Tři dny	82
6. kapitola	Dva dny	92
7. kapitola	Jeden den	105
8. kapitola	Den první, 6:00	112
9. kapitola	Den první, 7:35	121
10. kapitola	Den první, 9:00	133
11. kapitola	Den první, 11:00	151
12. kapitola	Den první, 15:30	164
13. kapitola	Den první, 19:00	171
14. kapitola	Den třetí, 2:00	202
15. kapitola	Den třetí, 18:00	219
16. kapitola	Den třetí, 19:00	232
17. kapitola	Den pátý, 3:00	252
18. kapitola	Den pátý, 19:45	266
19. kapitola		276





# PODĚKOVÁNÍ

Chtěl bych vyjádřit své díky vojenskému námořnictvu Spojených států a jednotkám SEALs; bez nich by tento příběh vyprávěl někdo jiný a měl by jiný konec.

Děkuji také mé posádce za její schopnost se semknout, velmi rychle uvažovat i reagovat a vykonávat co nejlépe práci příslušníků amerického obchodního námořnictva.

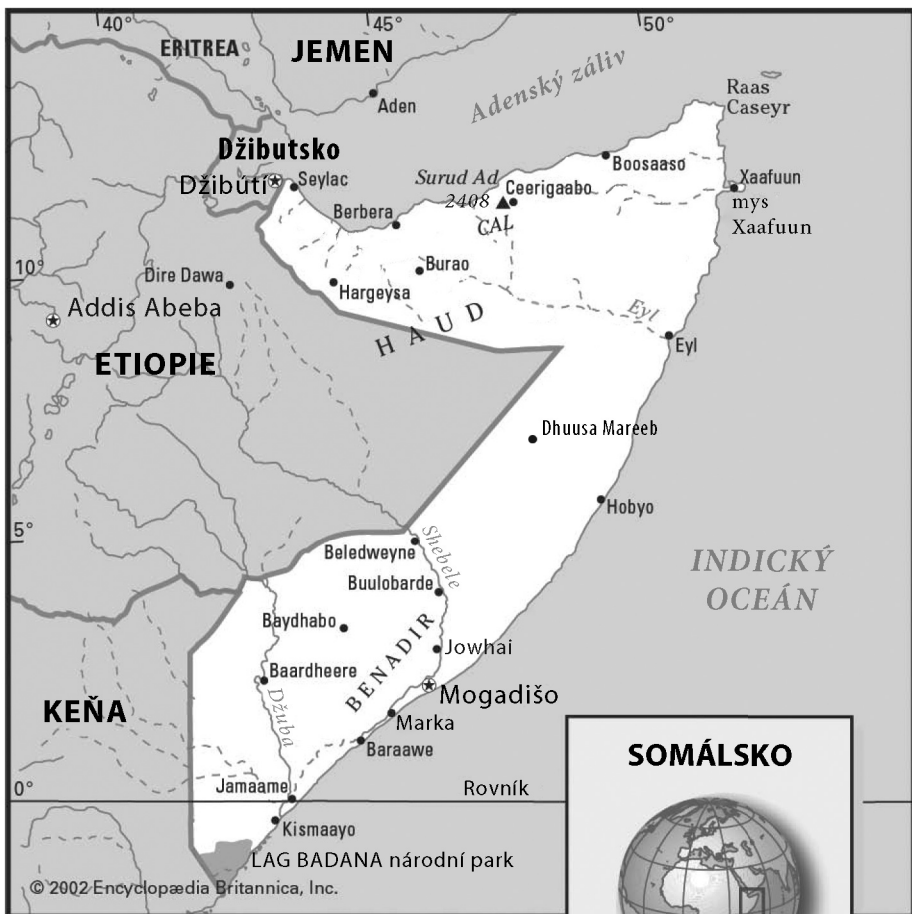
Rád bych též poděkoval společnostem, pro které pracujeme, tedy LMS Ship Management z Mobile v Alabamě a Maersk Line Limited z Norfolku ve Virginii, za pomoc a podporu, kterou poskytly posádce a jejich rodinám během toho incidentu i po jeho skončení.

Děkuji též mé rodině, přátelům a sousedům, kteří také věnovali svou podporu. Jsou to Paige a Emmett, Susan a Michael, Lea a Alison a Amber, abych jmenoval jen několik z nich.

Nakonec bych chtěl poděkovat všem těm, kteří nám v průběhu i po skončení té události posílali své modlitby, protože pro mne i pro Andreu znamenaly velmi mnoho.

Pokud se strach přiživuje, ještě se zvětší. Pokud ale pracujete s vírou, dovede vás k dokonalosti.

*John Paul Jones, obchodní námořník  
a hrdina americké války za nezávislost*



140°

145°

150°

ERITREA

JEMĚN

Adenský záliv

Raas Casey

**Džibutsko**

Džibutí

Seylac

Aden

Surud Ad

Ceerigaabo

Boosaaso

Xaafuun

mys

Xaafuun

Berbera

2408

CAL

Burao

Hargeysa

10°

Dire Dawa

Addis Abeba

ETIOPIE

H A U D

Eyl

5°

Dhuusa Mareeb

Hobyo

INDICKÝ  
OCEÁN

Beledwayne

Buulobarda

Baydhabo

Bardheere

Jowhai

Mogadišo

Marka

Baraawe

0°

KEŇA

Jamaame

Rovník

LAG BADANA národní park

**SOMÁLSKO**



0 100 200 mil  
0 150 300 km

## ÚVOD

**V**EDRO V ZÁCHRANNÉM ČLUNU ZAČALO BÝT naprosto nesnesitelné. Poslední kapky chladné vody oceánu, k nimž jsem přišel během mého pokusu o útěk, se mi už před hodinami z kůže vypařily, a i když byly dvě hodiny v noci, z trupu sálal ten žár a srážel mne k zemi. Měl jsem prostě pocit, že sedím přímo na rovníku. Byl bych si nechal jen kalhoty a ponožky, ale podlaha člunu byla tak rozpálená, že jsem si na ni nemohl ani dát nohy. Taky mne bolela žebra a paže, jak mne piráti zbili, protože byli vzteky bez sebe, že málem přišli o své americké rukojmí, které mělo cenu miliónu dolarů.

Skrz zadní průlez jsem asi půl míle odtud viděl světla naší vojenské lodi, která se na vzdutých vlnách oceánu zádí střídavě nořila do vody a zase vynořovala. Přitom se mi to téměř podařilo – kdyby nebyl tak jasný měsíc, piráti by mne nikdy nezahlédli. Touto dobou jsem už totiž správně měl pít studené pivo v kapitánské kajutě, vyprávět svůj dobrodružný příběh polovině posádky a čekat, až se dovolám domů.

Loď tam na hladině se zdála být obrovská, jako kus domova vznášející se na vlnách tak blízko, vypadala naprosto neskutečně. Zdálo se, že jde o torpédoborec, takže měli dost palebné síly, aby zahnali zpět do Mogadiša tisíc pirátských lodí. *Proč tedy nic neudělali?*

Tvrký plast vylišovaných sedadel se mi zařezával do zad, a do nohou jsem proto dostával křeč. Zaklonil jsem hlavu, abych se pokusil uvolnit tlak na krku. Byl jsem uprostřed toho záchranného člunu svázaný jak nějaké zvíře. Somálci mi připevnili ruce ke svislé vzpěře vrcholu krycí plachty člunu a svázali nohy, takže jsem ani necítil prsty. Hubený pirát, kterému jsem říkal Musso, ty provazy tak utáhl, že ani ne za minutu už jsem nic necítil a ruce mi začaly otékat do podoby rukavic nějakého klauna. Už jsem na tom v minulosti opravdu byl lépe.

Stál jsem tam, prudce oddychoval a počítal, jak ubíhají minuty. Bylo slyšet skřípění člunu a pleskání vln o jeho laminátový trup.

A pak se najednou atmosféra na člunu změnila, i když nikdo neřekl ani slovo a nikdo se nehýbal. Já jsem toho stejně moc neviděl, jen oči těch Somálců a taky jejich zuby, když se usmívali nebo mluvili. Přes přední a zadní průlezy sem pronikalo trochu měsíčního světla, ale já cítil, jak se to ovzduší ve zlomku vteřiny proměnilo. Bylo to, jako když se elektrický spínač cvrnknutím prstu přepne z plus na mínus. Věřte mi, když vám někdo míří do obličeje nabitou puškou AK-47, jeho náladu poznáte velmi dobře, to, zda je spokojený nebo rozčilený, jestli jej svědíl nos, zda uvažuje o rozchodu se svou dívkou, prostě všechno. Jednoduše to *poznáte*. A já jsem svým tělem cítil ve vzduchu změnu, jako kdyby se do člunu vkradlo něco nebezpečného a sedlo si to hned vedle mne.

Co se děje, jsem trochu pochopil pohledem, ale hlavně díky sluchu. První věcí bylo *cvaknutí* – zvuk přicházel z kokpitu člunu, kde seděl Velitel. *Cvak*, ticho, *cvak*, ticho, *cvak*, *cvak*. Mačkal prostě kohoutek své pušky. Ve tmě jsem neviděl, zda míří na mě, ale na prsou jsem každopádně cítil zvláštní chlad. Ten malej bastard neměl v pušce zásobník, jinak by se už moje hlava rozprskla na trupu člunu do obrovského rudého spreje, a neměl ani žádné náboje v komoře, alespoň zatím.

A pak jsem ze tmy uslyšel to monotónní recitování. Velitel ze svého kokpitu jednotvárným hlasem něco volal a ostatní tři, tedy Dlouhán, Musso a Mladík s tím svým divokým pohledem, mu odpovídali. Naklonil jsem se dopředu, abych zjistil, co říkají, ale šlo nepochybně o jakýsi druh náboženského obřadu, něco jako latinsky přednášená katolická mše ve státě Massachusetts, kde jsem vyrůstal. Ještě před pár hodinami se tito chlápci smáli, vyprávěli vtipy a chvástali se, jací že jsou „opravdoví somálští námořníci, od půlnoci do půlnoci a od pondělí do neděle“. Člověk málem zapomněl, že jde o piráty a že on je jejich rukojmí. Teď ale bylo všechno jinak, jako bychom se vrátili o deset století nazpět a oni prosili Alláha o požehnání k tomu, co se chystali udělat.

Věděl jsem, o co jde, ale nemusel jsem přece zůstat sedět a smířit se s tím. „Co teď chcete udělat? Zabít mě?“ zařval jsem vzhůru k Veliteli. Uslyšel jsem v té tmě, jak se zasmál – viděl jsem dokonce, jak se mu zablýskly zuby – a poté zakašlal a odplivl si. Pak všichni čtyři opět začali něco monotónně odříkávat. Pokusil jsem se pohnout rukama a uvolnit šňůru, ale nakonec jsem se musel obrátit na Mussa, protože ten člověk dokázal zavázat jeden zavšivenej uzel opravdu fest.

Pak ty modlitby najednou skončily, ve člunu bylo ticho a slyšel jsem znovu to pleskání vln. Cívil jsem do tmy a hledal tu na mne namířenou hlaveň kalašnickova, ale nic jsem neviděl. „Máš rodinu?“ zeptal se Velitel sebejistým až jízlivým hlasem – nebylo prostě pochyb, kdo je tu pánem. „Ano, mám rodinu,“ odpověděl jsem a s pocitem jistého zoufalství (takže jsem se kousl do rtu) si uvědomil, že jsem se s ní ani nerozloučil. „Dceru? Syna?“ „Mám syna, dceru a manželku.“ Ticho. Zaslechl jsem, jak něco poblíž kokpitu zašustilo, a pak Velitel opět promluvil. „Tak to je teda smůla,“ řekl. Snažil se mne prostě rozhodit, a musím říci, že se mu to velmi dařilo. „Jo jo, to je

opravdu smůla,“ odvětil jsem, protože jsem jim přece nemohl dovolit si myslet, že mě dostali, ať už dělali nebo říkali cokoliv.

Dolů do uličky záchranného člunu ke mně přišel Musso. Vzal kus bílé bavlněné látky, kterou předtím utrhł z košile, a provlékl ji provazy kolem mých rukou, ale moc neutáhl, opravdu ji kolem těch provazů jenom ovinul. Pak vzal nějaké šňůry jako od padáku, jednu červenou a jednu bílou, a pomalu je začal navlékat. Jeho obličej byl možná jen nějakých třicet centimetrů od mého a viděl jsem, jak se na to, co dělá, maximálně soustřeďuje, protože ty šňůry, bílá i červená, byly omotány složitým způsobem, a musel tudíž postupovat velmi precizně.

Je to zvláštní pocit sledovat, jak vás připravují na smrt. Jako by předpokládali, že budu se zavražděním své osoby souhlasit, že budu hodnou obětí a neřeknu ani slovo. Ucítil jsem, jak mnou proběhl záchvěv zlosti. Ne, tihle chlápci mě v žádném případě od mé rodiny, od všeho a všech, co a koho jsem měl rád, *neodloučí*.

Když Musso skončil, vrátil se do kokpitu. Somálci se znovu začali bavit (tentokrát to už byla normální konverzace) a vypadalo to, že se na čemsi dohodli. Viděl jsem, jak Velitel předává pistoli Dlouhánovi, který prošel uličkou a přistoupil ke mně. Aha, tak jeho k tomu úkolu vybrali.

Dlouhán si sedl za mne na oranžovou záchrannou kombinézu; z nějakého důvodu při tom rituálu museli vždy stát nebo sedět na něčem oranžové nebo červené barvy. Zkontroloval ten svůj devítimilimetrový zásobník, vrazil jej zpět do pistole a pak si s ní hrál; bylo to, jako by si pohrával se mnou. Poté přistoupil ten, kterému jsem říkal Mladík, který na mne celé ty dva dny neustále civěl a usmíval se jako nějaký vyšinutý maniak, a odtáhl mi nohy na záchrannou kombinézu. Zároveň ke mně slezl i Musso a začal mne silně táhnout za ruce, prostě se mě pokoušeli dostat do té správné pozice, asi aby to zabití bylo tak říkajíc čisté. Velitel volal na Mussa „Zatáhni pořádně!“



a pak na toho druhého „Zvedněte ho!“. Musso prudce zatáhl za šňůru, jíž jsem měl svázané ruce, a snažil se je dostat nad mou hlavu – evidentně chtěli mé tělo natáhnout. *Ani náhodou*, říkal jsem si pro sebe, *ze mě si vykrmeného pašíka neuděláte*.

Zatímco Musso táhl, vtlačil jsem si pěsti pod bradu. „Nezvládneš to,“ cedil jsem mu mezi zuby. „Nejsi dost silný.“ Říkal jsem si, že když ten jejich ceremoniál nějak naruším, mohl bych žít ještě trochu déle. Musso začal zuřit, rozšířily se mu nosní dírky a celkově projevoval velkou popuzenost. Z obličeje mu kapal pot a já jsem si to začal užívat – tenhle ubohý somálský pirát s automatickou puškou nebyl schopen přinutit splnit mne rozkaz, který dostal. Pak jsme si pohlédli do tváře a já mu pošeptal: „Nikdy se ti to nepodaří.“

Musso mi konečně přestal držet ruce a udeřil mne do obličeje. Zazubil jsem se.

Rozčilovat se začal i Velitel a vřeštěl na ostatní směsicí somálsčiny a angličtiny. „Pořádně to utáhni!“ křičel. Musso si mne prohlížel a pak se usmál. Ruce si položil na moje ramena a nechal je tam, jako by říkal: *Pojď, kámo, oba vychladneme, jo?* Přikývl jsem, ale pěsti jsem dál držel pod bradou. Musso vzal za šňůru uvázanou k mým zápěstím a silně jí trhnul. Byl jsem připraven. Utažená šňůra zavržala a ruce mi šly o pár centimetrů nahoru, ale to bylo všechno.

Teď se do toho Somálci opravdu zakousli a s nadáváním se do mne pustili, jak jen to šlo. Musso se mi pokusil škrbnout rukama vzhůru, ale já je pořád držel dole. Někdo jiný mi odtáhl nohy na tu oranžovou kombinézu, já jsem si je ale odkopl zase zpátky. Další chlápek, který měl pušku, stál za mnou. Lapal jsem po dechu, ústa plná horkého dusivého vzduchu, ale držel jsem se, i když v hlavě jsem měl velké pochybnosti. *Jak dlouho tohle ustojíš?* Věděl jsem, že ne dlouho. *Bude lepší, když se začneš se všemi v duchu loučit*.

Najednou ale u mého levého ucha něco vybuchlo. Uviděl jsem „všechny svatý“, hlava vystartovala dopředu a spadla mi do dlaní, a celé tělo ochablo. Cítil jsem, jak mi mezi prsty stříká krev a teče po tváři.

*Do prdele, on to opravdu udělal, pomyslel jsem si. On mě střelil.*

Vidění jsem měl rozostřené, ale vzhlédl jsem vzhůru ke svislé i vodorovné vzpěře na stěně přepážky. Vypadaly jako kříž, a jen jak jsem se na ně díval, zahnal to můj předchozí strach. Když jsem ale civěl na ten kříž, napadla mne naprosto zvláštní věc. *Uvidím se s Frannie*, pomyslel jsem si. Frannie, to byla moje hloupá fenka ve Vermontu, takový cvok z útulku, který nikdy neposlechl žádný z mých příkazů. Měsíc před mým odjezdem ji před naší farmou srazilo auto, ale teď ji opět uvidím.

Pak jsem uslyšel Mussa, jak křičí „Nedělej to! Ne! Ne!“ a vzhlédl jsem vzhůru. Krev z mojí hlavy se rozlila na bílé uzly a on šlel.

Zhluboka jsem se nadechl. Nevěděl jsem, zda jsem se té kulce vyhnul, nebo co se vlastně stalo. Zřejmě jsem pirátům měl říct, že jsem příliš tvrdohlavý, než abych umřel jen tak lehce. Budete se muset víc snažit, pánové.

## DESET DNÍ

**POČET PŘÍPADŮ PIRÁTSTVÍ STOUPL V PRVNÍM ČTVRTLETÍ ROKU 2009 O DVACET PROCENT: V případě třiceti šesti plavidel vstoupili piráti na palubu, jedno pak bylo přepadeno. Sedm členů posádek bylo vzato jako rukojmí, šest uneseno, tři zabiti a jeden je nezvěstný, předpokládá se však, že již není mezi živými. Útočníci byli při většině těchto incidentů těžce ozbrojeni puškami nebo noži. Použití násilí proti členům posádek či jeho hrozba zůstávají nepřijatelně vysoké... Vody kolem Somálska jsou nadále smutně proslulé coby oblasti, kde se přepadávají plavidla a unášejí jejich námořníci s cílem získat výkupné.**

*Zpráva o pirátství v prvním čtvrtletí roku 2009,  
Mezinárodní námořní úřad ICC*

**O** DESET DNŮ DŘÍVE JSEM SI SE SVOU ŽENOU Andreou vychutnával své poslední jídlo ve Spojených státech, konkrétně v jednom z nejhezčích měst Vermontu. Od vstupních dveří mého rekonstruovaného farmářského domu vidíte jen vlnící se zelené kopce, přezvykující krávy a opět vlnící se kopce. Underhill je ten typ vermontského města, kde mladí farmáři žádají o ruku místních dívek tak, že na žoky

sena napíšíou sprejem RACHEL, VEZMEŠ SI MĚ?. Je to místo, kde můžete po třech minutách chůze být najednou ztraceni v lese tak hlubokém, hustém a tichém, že máte obavu, abyste nezakopli o Daniela Boona, toho lovce z 18. století. Máme tu dvě prodejny smíšeného zboží, jeden katolický kostel, konkrétně sv. Tomáše, a občas nějakého turistu z Manhattanu. Je to tu tak odlišné od oceánu jak odvrácená strana Měsíce, ale já ten rozdíl mám k smrti rád, protože tím pádem vlastně žiju dva naprosto různé životy.

Jako obchodní námořník často tři měsíce pracuji a následující tři mám volno. Když přijdu domů, zapomenu na moře a stanu se otcem a manželem na plný úvazek. Dokud byly naše děti Dan a Mariah malé, staral jsem se o ně každý den od toho momentu, kdy vstaly, až do chvíle, kdy šly spát. Sousedé a přátelé se na mne tudíž obraceli s prosbou, zda bych nehlídal i ty jejich, takže jsem měl pak na starosti „svišťů“ pět nebo i šest. Připravoval jsem také večeri, konkrétně francouzské toasty (moje specialita), které jsme pak jedli při svíčkách, dělal jsem s nimi domácí úkoly a jezdil na školní výlety. Já prostě ať se zabývám čímkoliv, v práci nebo doma, tak se tomu věnuji s maximálním úsilím.

Když od rodiny odjíždím, je to na dlouho, takže než vyrazím na moře, musím pro ni vždy udělat něco mimořádného, protože to taky může být naposled, co ji vidím. Když vyrůstal syn Dan, tak mne popichoval: „Já vlastně nemám tátu, on nikdy není doma. Zřejmě mě nemá rád.“ Smáli jsme se tomu, Dan je totiž úplně stejný jako já v devatenácti letech – je to člověk až nestoudně inteligentní a sebevědomý, který si najde nějakou tvoji slabost a tak dlouho tě udolává, dokud se nevzdáš a nepropukneš v smích. Jak řekl, že nikdy nejsem doma, mi ovšem pak vždy leželo v hlavě, protože v tom bylo zrnko pravdy. Skutečností bylo, že Dan i má dcera Mariah mne tři měsíce viděli každý den, ale pak jsem se vytratil do nějakého vzdáleného

kouta světa. Pro ně nebylo podstatné, že někteří jiní obchodní námořníci bývali pryč ještě déle, že jsem třeba znal i jednoho, radistu, který strávil na lodi bez přestávky dva roky.

Jako člověk, který se žije plavbou po oceánech, prostě musíte pravidelně váš skutečný život tak říkajíc odložit na kuchyňskou linku a vzít si místo něj ten námořnický, protože když jste pak v práci, nemáte téměř žádný soukromí, jste v pohotovosti čtyřicet hodin denně, abyste mohl udělat vše, co vaše loď potřebuje. Jíte, spíte, pracujete, a to je asi tak všechno. Jako byste umřel a následně se odebral na moře; pak se vrátíte, z linky si zase vezmete ten „normální život“ a pokračujete v něm.

Pro ten přechod „ze země na vodu“ si vypracujete určité rituály. Námořníci mají takové úsloví „překročit závoru“, které znamená vyplout z přístavu za neznámým na mořích (taky se to používá, když nějaký námořník zemře). A člověk se prostě na to „překročení“ musí mentálně připravit. Pokud se do myšlení vašich milovaných osob začne vkrádat strach, je to stresující. Na úskalí mé práce zřejmě taky myslela Andrea v tom studeném březnu, ať již šlo o piráty, zrádné vlny nebo všechny ty zoufalé lidi v přístavech třetího světa. Já jsem se ale po celou dobu choval jako kapitán a procházel seznam, na němž bylo tisíc různých věcí: Které z provedených oprav musím zkontrolovat? Jsou členové mé posádky spolehliví? Začal jsem s podobnými záležitostmi už měsíc před odjezdem, takže Andrea z toho byla vždy „na mrtvici“. Teď však, po třiceti letech plavení se po moři, už s tím vším začínám, až když vstoupím na palubu lodi.

Když se začnu připravovat na odjezd, je to jakýsi tradiční rituál, který s Andreou máme. Nejdřív se pohádáme, a to absolutně o ničem, a v následujících týdnech, než zmizím z domova, se neustále přeme o nějaké blbosti týkající se například našeho auta nebo počasí nebo skutečnosti, že se opět uhodila do hlavy o ten zvon z té staré lodi, který visí u prádelní šňůry na našem

dvoře. Mám dojem, že když na ni věšela vyprané prádlo, snad třikrát nebo čtyřikrát do něj uhodila, a pak se vždycky vrátí dovnitř a křičí na mne, ať ten zvon sundám. (Je tam mimochodem pořád, mám k němu citový vztah.) Během těch týdnů před mým odjezdem na moře si prostě lezeme na nervy, ale je to jen o tom, že ona je špatná z toho, že budu zase pryč, a já z toho, že ji opouštím.

ANDREA, ZDRAVOTNÍ SESTRA NA ODDĚLENÍ URGENTNÍHO příjmu nemocnice v Burlingtonu, je z Vermontu, ale italského původu, takže má prudkou povahu a vlastní názor. Miluje mne – a já ji dokonce až k smrti. Seznámili jsme se v Bostonu, v hospodě Cask'n Flagon nedaleko Kenmore Square; ona v té době chodila do zdravotnické školy, ale já coby mladý námořník už několikrát obeplul svět. Všiml jsem si té kudrnaté brunetky, jak sedí u baru, a prostě jsem ji musel oslovit. Bavila se s barmanem, protože právě oba zjistili, že mají společné přátele, a tu – tak to alespoň podává ona – se odněkud vynořil tenhle vysoký vousatý mužský a sedl si vedle ní.

„Máte jistý problém,“ řekl jsem.

Andrea se zamyslela. No, je dost milý, tak mu to nezkazím.

„A to?“ zeptala se.

„No že jste nejhezčí ženská v každé místnosti, do které vejdete.“

„Díky,“ odpověděla. „Tady jsou momentálně tři ženy, takže to není bůhvíjaký kompliment.“

Zasmál jsem se a podal jí ruku. „Já jsem Rich, ovšem nechutně bohatý nikoliv,“ řekl jsem s narážkou na své křestní jméno.

Andrea se šíleně rozesmála a pak mi dovolila, abych jí koupil drink.

Až o několik let později, když už jsme byli svoji, mi prozradila, že jsem jí přišel vtipný a dobře se jí se mnou mluvilo. Její představy o obchodních námořnících vycházely tak jako u většiny ostatních lidí z filmů, ve kterých hrál Humphrey Bogart, takže zřejmě proto mne nechala vyprávět tolik příběhů. „Ty jsi je vždy líčil tak zajímavě,“ říkala.

Po našem seznámení jsem musel na moře a Andrea ode mne celé měsíce neměla žádnou zprávu. Po ukončení prvního ročníku zdravotnické školy se přestěhovala do nového bytu a jedné noci, asi hodinu po půlnoci, se ozvalo zaklepaní na dveře. Když otevřela, stál jsem tam já a usmíval se, jako bych vyhrál v loterii. Vyrazil jsem jí dech, protože si v duchu říkala, že jsem při hledání její nové adresy musel projít celý Boston – a nebyla daleko od pravdy.

Bylo jí tehdy pětadvacet a své studium brala velmi vážně, péči o pacienty hodlala zasvětit celý svůj život. Já jsem na tom jejím „radaru“ figuroval, ale jen jako nějaké blikání na okraji obrazovky. Když jsem vyplul na moře, začaly jí ode mne chodit pohledy a pak i dopisy z přístavů po celém světě; pak jsem se vrátil do Bostonu, pozval ji na večeři a do kina a příští den v sedm ráno ji a její přítele odvezl na první hodinu ve škole. Celou tu dobu jsem přitom pro ni měl připravenou novou kupu příběhů o bouřích u mysu Hatteras, o tajfunech a o ostatních lidech na lodi, jak těch sympatických, tak těch výstředních.

Pro mne to všechno byl jednoduše život na moři, ale ona ty pohlednice a nečekané návraty milovala. „Bylo to romantické,“ vzpomíná dodnes. „Opravdu romantické.“

VEČER PŘED TÍM, NEŽ JSEM SE MĚL NALODIT NA *MARSKÁ ALABAMA*, jsme s Andreou nastartovali auto a jeli do naší oblíbené restaurace, která se jmenovala Euro a byla v nedalekém městě Essexu. Ona si dala krevety, já mix plodů moře

a k tomu jsme vypili láhev červeného, které jsme si přinesli s sebou, protože to vyšlo levněji. Víte, já jsem ze tří čtvrtin Ir a jen z té zbývající Yankee čili Američan s předky z Anglie, ale právě ta poslední čtvrtina dbá na mou spořivost. To, že každý dolar obrátím dvakrát, než jej utratím, se o mně ví, a nevadí mi, že se to o mně říká.

Příští den, konkrétně 28. března, mne Andrea tak jako vždy odvezla na letiště a během těch posledních několika hodin se nedělo nic neobvyklého. „Všechno bude O.K.“ říkal jsem. „Určitě se hned po mém odletu dostaneš do nějaké vánice, tak si představuj, jak já v žhnoucím slunci lenoším na palubě.“ Já přitom sníh miluji, nic mne tak neokouzlí jako pohled ze zadního okna našeho domu na pole a stromy celé v bílém. Andrea se zasmála, řekla „Nashle v červnu“ a dala mi pusu. Obvykle zůstávala na letišti, dokud jsem neodletěl, byla to určitá tradice, která začala v době, kdy byli Mariah a Dan ještě malí; stáli u okna, mávali tátovi a dívali se, jak se odlepujeme od země; prostě si ty poslední chvíle sounáležitosti chtěli maximálně užít. Teď už ale byli oba na vysoké škole a Andrea nemohla čekat, protože jela do práce. Bylo to poprvé, co se něco takového stalo, a později jsem o tom několikrát přemýšlel.

MOŘE MILUJI A STEJNĚ TAK SVÉ POVOLÁNÍ OBCHODNÍHO námořníka, ale pravda je, že na lodích potkáte i řadu podivínů. Řekl bych, že to do značné míry souvisí s tím, jak za sebou necháváte „na břehu“ po tak dlouho dobu řadu lidí. Může to prostě ovlivnit vaši psychiku – rozpadají se manželství, přítelkyně si najdou jiné nápadníky a námořník najednou dostane uprostřed noci někde daleko od civilizace, obklopen jen vodou, e-mail začínající slovy „Milý Johně“. Občas se proto stává, že nějaký člen posádky jednoduše zmizí, prostě skočí přes palubu do nekonečného oceánu, a nikdy se nenajde. Je to z valné části



dáno tlakem vyvolaným skutečností, že jste daleko od svých milovaných.

Obchodní námořníci v této souvislosti vždy mluví o jistém chlápku jménem Jodie, který doma šoustá tvoji ženu, zatímco ty jsi pryč, na lodi. Cpe se tvým jídlem, jezdí v tvém autě a chlemtá tvoje pivo. Až přijedeš domů, Jodie bude sedět na tvém gauči a ptát se: „Ty jsi kdo?“ Takže když někdo z nás volá domů a žena to nebere, říkáme mu: „Je s Jodiem.“ My o tom vtípkujeme, ale on je ten Jodie až moc skutečný – člověk se vrátí domů a byt je „vybílený“, na bankovním účtu nula a snoubenka pryč, aniž by nechala alespoň nějaký vzkaz. Jsou námořníci, kterým se to stalo i několikrát, a kdykoliv jsem slyšel mluvit o Jodiem, byl jsem ještě víc vděčný, že mám doma Andreu, protože do mého domu ten chlápek nikdy nezavítal.

Někteří námořníci opravdu nejsou úplně v pořádku, zejména lodní kuchaři. Jsem dokonce přesvědčen, že v celém obchodním námořnictvu Spojených států je jen velmi málo normálních, duševně vyrovnaných kuchařů, výjimkou potvrzující pravidlo budiž můj švagr Dave. Excentriky ovšem najdete i mezi ostatními příslušníky posádky. Sloužil jsem svého času například pod kapitánem jménem Port-and-Starboard Peterson, který v mlze husté jako kaše odmítal používat radar, *protože by tě hypnotizoval, abys vrazil do jiné lodi*, jinými slovy tím zlem byl ten radar. Jeden chlápek měl zase během celých tří měsíců, co trvala plavba, knír pod nosem jen na jedné straně a další při cestě k severnímu pólu trval na tom, abychom mu říkali Polární medvěd, zatímco když jsme mířili k pólu jižnímu, tak byl zase pro všechny jen a pouze Tučňák. Tenhle námořník měl taky tolik triček z nejrůznějších přístavů, že se jenom obtížně daly otevřít dveře do jeho kajuty. Jo a taky jsem znal jednoho, který se k lodi dostavil v kožichu z vlčí kůže, a to včetně hlavy toho ubohého zvířete. Je to tak, námořníci jsou biologický druh sám o sobě, o tom není třeba pochybovat.

Tak to ostatně bylo odjakživa. Obchodní námořnictvo je vlastně prvním služebním útvarem Spojených států, jelikož nás založili už v roce 1775, dřív než armádu nebo vojenské námořnictvo. Během všech válek, které naše země vedla, včetně té druhé světové, prostě ti muži, kteří nebyli schopni se přizpůsobit nařízením vojenského námořnictva, skončili na palubách lodí převážejících náklady. Necháпали, proč by měli mít montérky vyžehlené na puky nebo každého důstojníka na palubě zdravít, to jednoduše nebylo v jejich naturelu. Není náhodou, že řada těch takzvaných beatnických spisovatelů jako Jack Kerouac a Allen Ginsberg byli původně námořníci. Touha cestovat a touha být rebelem jdou prostě ruku v ruce a my jsme sice břídilové a odrodilci, ale také zatraceně dobří námořníci.

Když vedu nějakou loď od přístavu k přístavu, mám u kóje vždy haldu knih o historii obchodního námořnictva nebo o druhé světové válce. My jsme byli prvními Američany, kteří v této válce zahynuli, protože sedmnáct minut před útokem na Pearl Harbor jedna japonská ponorka více než tisíc mil severně od Honolulu ostřelovala naši loď převážející dřevo – jmenovala se SS *Cynthia Olson* – a nakonec ji i potopila. Třiatřicet členů posádky tehdy naskákalo do záchranných člunů, ale nikdo už je nikdy neviděl, protože v Pearl Harboru už se v té době všechny lodě vojenského námořnictva dostaly pod strašlivou palbu Japonců. Obchodní námořnictvo ostatně za druhé světové války utrpělo větší ztráty než kterákoliv jiná servisní složka Spojených států, při výkonu svých povinností padl každý dvacátý šestý jeho příslušník. Členové posádek, jejichž lodě byly torpédovány při pobřeží Atlantického oceánu, se utopili v motorovém oleji na hladině, zatímco opalující se lidé se na ně dívali z pobřeží, a ti námořníci, kteří sloužili na tankerech následně potopených v severním Atlantiku, zase přimrzli ke dnu svých záchranných člunů. Torpédovány byly také obrovské lodě dlouhé kolem sto padesáti metrů, které vezly

na frontové linie střelivo a dynamit, takže explodovaly tak strašlivě, že se nikdy nenašel ani jeden ze stovek členů posádky, o nějakém kousku z těch tun kovu, z nichž bylo takové plavidlo postaveno, nemluvě. Ty lodě prostě kompletně zmizely, což je ostatně asi přiléhavý výraz, protože obchodní námořnictvo bylo vždy takovou neviditelnou službou – přivezli jsme do Normandie tanky a do Okinawy náboje, ale nikdo si na nás později nikdy nevzpomněl. Pravdu měl generál Douglas MacArthur, když prohlásil: „Přivezli nám naši životní mízu, ale zaplatili to tou svou.“

Když se hoši z přepravních lodí vraceli domů, nekonaly se žádné průvody s konfetami a na rozdíl od vojenských námořníků neměli ani nárok na nějaké sociální dávky, nic takového. Tito lidé dodnes usilují o uznání, aby své životy mohli dožít důstojně. V Kongresu je teď návrh zákona, který také je prohlásí za veterány a dostanou i nějaké malé peníze, ale ten legislativní proces trvá tak dlouho, že než skončí, většina těch námořníků už odejde z tohoto světa – a to je ostuda.

Jak jsem ve své profesi postupoval vzhůru, poznal jsem muže, kteří sloužili ve druhé světové válce a jejichž lodě byly zničeny tak říkajíc zespu. Jiný takový člověk mi jednou říkal: „Když tahle válka vypukla, sloužil jsem v obchodním námořnictvu a viděl potápějící se lodě nalevo i napravo. Dostal jsem takový strach, že jsem se dal k námořnictvu vojenskému.“ On prostě jen sázel na jistotu, protože být v té době obchodním námořníkem, to byla opravdu pravděpodobná cesta, jak se odebrat do věčných lovišť.

Pravdou je, že mnozí z nás se cítí ukřivděni a jsou hned naježení. Jsme patrioti a máme velkou tradici, ale jsme i drsní individualisté a je mezi námi také pár všelijakých cvoků, aby to celé bylo zajímavější. Nikdy se však neobjevujeme v novinových titulcích.

BĚHEM TÉ CESTY NA *MAERSK ALABAMA* JSEM MĚL v příručním zavazadle taky jednu z knížek o historii, ale stejně jsem v letadle jen přemýšlel, co všechno budu muset udělat, až vstoupím na palubu. Odletěl jsem ve tři odpoledne, přičemž mou konečnou destinací byl přístav Salála v Ománu, na východním pobřeží Arabského poloostrova, kde už plnili nákladem příslušné prostory naší lodi. Já už jsem předtím za jednou lodí letěl čtyřicet dva hodin, tentokrát se však nedělo nic neobvyklého: nejdřív z Burlingtonu do Washingtonu, pak z Washingtonu do Curychu, následně z Curychu do Maskatu, kde jsem se na deset hodin ubytoval, a příští ráno zpátky na tamní letiště, abych mohl odletět do Salály; z Vermontu jsem tedy odcestoval dvacátého osmého března a na požadovaném místě byl třicátého. Obchodní námořník jde prostě vždy tam, kde je nějaká práce. Tentokrát se mnou byl v letadle taky můj první důstojník na *Maersk Alabama* Shane, velmi dobrý námořník.

Třicátého března jsem tedy vylezl z postele, hlavu plnou časového posunu, a nasedl do auta, které mne odvezlo k lodi. Stála v doku a její dva jeřáby na ni nakládaly kontejnery. Prošel jsem po lávce, vstoupil na palubu a došel nahoru do mé pracovny; tam jsem se setkal s mým předchůdcem v roli kapitána, který mne informoval o situaci a pak odešel. Já jsem si odložil věci do své kajuty, spojené s pracovnou, která byla o patro níže než můstek, na pravoboku lodi. Cesta z pracovny na můstek nebyla složitá, stačilo prostě jít chodbou ke dveřím šachty, otevřít je, vstoupit na centrální schodiště, vyjít o patro výš a už jste byli na velitelském stanovišti celé lodi.

Na zádi se tyčila sedmipodlažní palubní nástavba, které říkáme barák. Jsou to ubytovací prostory, ale také společná jídelna a naše ošetřovna a celé to trochu připomíná jakýsi dům společenství vlastníků. Na horní palubě s kapitánským můstkem jsou pak velká okna sahající od stropu až do úrovně našich pasů a přecházející v kovové ostění, které pokračuje až

ke gumové podlaze snižující únavu. (Na můstku se drží stráž, lodní důstojník a také jeden z námořníků první třídy čili kategorie AB, lidově zvaný „ejbík“, tam bez přestání sledují obzor, takže je třeba, aby byli neustále ve střehu.) Jste tam trochu jako ve skleníku, s výhledy do všech stran na míle daleko. Uprostřed můstku je kormidelní stanoviště, odkud se loď řídí, a pult s elektronickými a navigačními přístroji včetně radaru. Ten už ale dnes nemá katodovou obrazovku, jak ji známe z filmů s Humprey Bogartem, připomíná spíš obrazovku televizní; na ní se sice lodě tak jako i v dřívějších dobách stále objevují v podobě malých bodů, ale na pravé straně monitoru se navíc neustále ukazují údaje sdělující rychlost kterékoliv lodi, jakož i tzv. nejbližší místo přiblížení (čili takové, kde už jiné lodi zkřížíte cestu) a čas, do kdy takového místa dosáhnete. Na levoboku se nalézá mapový stůl, u něhož pracuje druhý lodní důstojník, dále globální námořní tísňový a bezpečnostní systém čili tzv. GMDSS, který nám poskytuje neustále aktualizované zprávy o počasí, a pult elektronické komunikace, který nahradil dřívějšího tradičního radistu, jakož i počítač.

Velmi důležité zařízení se ovšem nachází na pravoboku, a to konkrétně kávovar – tam se každé ráno zastavím ze všeho nejdřív.

Na obou stranách lodi jsou dveře vedoucí na křídla můstku, což jsou vlastně přes pět metrů dlouhé rampy, které používáme při manévrování nebo přistávání. Z těchto ramp je totiž možné sledovat boky lodi pod vámi a vyhnout se tak kolizím s moly nebo jinými plavidly. Nad velitelským stanovištěm je otevřený prostor, kterému se říká létající můstek a je jedním z nejvyšších míst na lodi.

Každá paluba pod můstkem je označena písmenem. Můj bytovací prostor se například nachází na palubě E a na té samé bydlí také šéfinženýr, zatímco ostatní strojní a palubní důstojníci jsou na palubě D. Řadoví příslušníci posádky bydlí

na „céčku“, ale pro ty kvalifikované čili „ejbíky“ je určena prostornější paluba B, kde jsou také salonky. Jednu palubu zabírá jídelna a ošetrovna a na hlavní palubě je kancelář. Když bychom se následně spustili dolů do podpalubí, přímo pod zmíněnou nástavbu, tak tam je strojovna; před ní se nacházejí obrovské nákladové prostory a pod nimi nádrže s palivem, vodou a zátěží, zatímco za strojovnou, pod hlavní palubou, je kormidelní strojovna.

Několik dalších hodin jsem tedy chodil po *Maersk Alabama* a prohlížel si ji coby kapitán. První věc, které jsem si všiml, byla trochu zanedbaná bezpečnostní opatření – na řadě míst byly otevřené dveře, doširoka například ty vedoucí do strojovny a na můstek nebo i průlezy do nákladových prostor lodi, přitom jde o hlavní přístupové cesty pro jakéhokoliv potenciálního vetřelce a měly být uzavřeny, i když jsme ještě byli v přístavu. Odemčené byly také ocelové protipirátské mříže nad vnějšími schody, které vedou z hlavní paluby k palubní nástavbě; poté, co po nich člen posádky vystoupí, má pod sebe spustit tuto mříž, svařenou z ocelových tyčí, a zamknout ji. Účelem zařízení je zabránit jakékoliv cizí osobě dostat se nahoru na kapitánský můstek.

Já už jsem kapitánem na *Maersk Alabama* jednou byl, takže jsem ji docela dobře znal. Byla to kontejnerová loď, jeden z těch „tažných koní“, díky kterému mohou lidé jezdit v toyotě, dívat se na plazmovou televizi nebo nazout reeboky. (Kdyby nebylo obchodního námořnictva, nebylo by ostatně ani Walmartu se všemi jeho prodejny.) Lidé z naší profese ale nemají to štěstí, aby se plavili na nejkrásnějších lodích světa, na jachtách, šalupách a rychlých člunech. Nám se nepoštěstí stát u kormidla s ginem a tonikem v ruce, my sloužíme na traulerech, bárkách, bulkcarrierech a tankerech. *Maersk Alabama* postavili před deseti lety v Číně; měřila na délku téměř sto padesát pět metrů a na šířku přes dvacet pět a měla modře natřený trup

a béžovou palubní nástavbu, tak jako všechny lodě vlastněné společností Maersk. Její součástí byly také dva jeřáby vysoké přes dvanáct metrů, tedy šest pater, přičemž jeden byl na přídi a druhý na zádi, takže jsme při každé plavbě mohli kontejnery nejen rychle nakládat, ale i vykládat. Loď dosahovala maximální rychlosti osmnácti uzlů, poháněl ji jediný diesellový motor a kapacita činila 1 092 jednotek TEU, jinými slovy byla schopna přepravit přibližně 1 092 kontejnerů, které pak vidáváte složené v přístavech nebo na přívěsech traktorů po celé Americe. Tato loď byla prostě stejná jako tisíce jiných plujících po světových mořích, ale v příštích třech měsících se měla stát mým domovem, mým pracovištěm a něčím, za co zodpovídám.

PLULI JSME PO TRASE EAF4, KTERÁ VEDE Z OMÁNSKÉ Salály Indickým oceánem nejdřív do města Džibuti ve státě stejného jména a pak podél východoafrického pobřeží do Mombasy v Keni. Někdy jsme se na této cestě stavovali i v Dar es Salaamu, ale tentokrát byly v itineráři jen zmíněné tři přístavy. Plavba u východní Afriky se mi vždy líbila, dokonce by se dala označit za odpočinkovou (zejména ve srovnání s tím, jak jsme jednou vezli auta z Jokohamy do Spojených států a bojovali s nervy drásajícím termínem dodání); počasí mělo být slunné, přístavy zajímavé a loď solidní. Byla to jedna z nejlepších tras, kterou jsem kdy absolvoval, a byl jsem šťastný, že mi ji přidělili.

Vezli jsme sedmnáct tun nákladu, včetně pěti tun zásob v rámci Světového potravinového programu, kterým jsme říkali „potřesení rukou v podobě jídla“; konkrétně šlo o rýži, pšenici a hrách, prostě základní potraviny určené k přežití. Z výše zmíněných přístavů se pak tyto suroviny vozily nákladáky stovky kilometrů daleko do států jako Rwanda nebo Uganda, které nemají moře, takže tohle byl jediný způsob, jak ty potraviny k nim dopravit. Veškeré zboží určené těmto zemím, což byly

také třeba žárovky, boty nebo benzín, muselo projít jedním ze dvou přístavů, a to buď Mombasou, nebo Dar es Salaamem. Později jsem se od jedné katolické organizace poskytující materiální pomoc dozvěděl, že měli na naší lodi dvacet tři kontejnerů určených pro Rwandu a že to byly pro ty příjemce, o které se starali, veškeré dodávky na půl roku, takže pokud by loď měla mít zpoždění, či dokonce být přepadena, někteří z těch zoufalých mužů, žen a dětí by mezitím umřeli hladu.

KDYŽ ČLOVĚK VSTOUPÍ NA LOĎ, SNAŽÍ SE CO NEJDŘÍV vyplout, ale to nejde, jsou tady desetitisíce věcí, které se musí připravit, než se vyrazí na cestu. Začíná to těmi nejzákladnějšími, jako V kolik hodin budeme jíst?, Fungují nám jeřáby?, Těsní všechna potrubí? či třeba Sedí třetí důstojník ve své kajutě a stále dokola opakuje „Redrum, redrum, redrum“?. Vždy jsem říkal, že každá loď je jiná, ale pracovat na lodi je vždycky o jednom a tom samém. Musíte nejdřív to plavidlo poznat, ale musíte si také „chytit“ někoho, kdo už má „padla“; tito lidé už se nemohou dočkat, až z lodi vypadnou a poletí zpátky ke své rodině nebo přítelkyni a tříměsíční zásobě piva, vy však musíte zjistit, co se na palubě za jeho služby dělo, jinak jste ztraceni.

Seznámil jsem se s posádkou. S prvním důstojníkem Shanem Murphym jsem již pracoval dříve, je to aktivní a praktický mladý muž a upřímný a čestný člověk, který vypadal jako skaut, ale uvažoval jako námořní kapitán. Poznali jsme se za zvláštních okolností při naší první společné plavbě. Procházel letištem v Ománu a mířil na loď, ale tamní celníci se rozhodli „dočasně zkonfiskovat“ jeho cedéčka; k podobným situacím dochází neustále a ty hudební nosiče pak často obohacují soukromé sbírky oněch úředníků. Shane ale vybuchl a byl následně zatčen za „inzultaci veřejného činitele“. Po třech dnech strávených v rozpálené věžeňské cele se nám podařilo jej dostat ven



a na naši loď. Byl to dobrý parták a věděl jsem, že s ním mohu počítat při mimořádných událostech.

Šéfinženýrem byl pro změnu padesátník Mike Perry, dříve příslušník vojenského námořnictva a křesťan s opravdu úzkým vztahem k Ježíšovi; vypadal jako zpěvák country and western, měl na starosti malou strojovnu a já s ním pracoval na stejné východoafrické trase už o téměř tři měsíce dříve. Mike se nikdy nebál vést se mnou nějaký spor, pokud se domníval, že má pravdu, a já jsem podobné chování vždy respektoval, nebo dokonce podporoval, ať již šlo o důstojníka nebo řadového člena posádky. Na lodi se věci odehrávají tak rychle, že člověk musí vědět co má dělat tak nějak automaticky – když hrozí, že tajfun vaše plavidlo rozlomí, nebo se rychlostí dvaceti pěti uzlů blíží piráti, buď konáte, nebo jste mrtvý muž. Oba jsme tedy horlivě podporovali výcvik, i když s jedním rozdílem: on byl coby bývalý vojenský námořník přesvědčen, že každý člověk může nakonec dosáhnout nejvyšší úrovně, zatímco já zastával názor, že někteří chlapi už nepochopí ani ty základní věci, prostě už mají za sebou příliš mnoho alkoholu, takže s touto skutečností je třeba pracovat a takové osoby školit jen do určité míry, dosažení nějaké špičkové úrovně tu není na místě.

Byl jsem rád, že se mnou poplují jak Mike, tak Shane. Šlo v obou případech o výrazné vůdcovské osobnosti podporující myšlenku výcviku posádky a to, že úkol se musí splnit kvalitně, jinými slovy vlastnosti u dnešních námořníků příliš často chybějící.

Sešel jsem se také se zbytkem posádky. Třetím důstojníkem byl statný Jižan Colin Wright, kterého jsem do té doby neznal, a také se musím zmínit o jednom námořníkovi kategorie AB, kterému už bylo přes šedesát a měl se asi raději věnovat svým gardeniím v nějakém domově pro seniory. Nejlepší léta coby „mořský vlk“ už měl za sebou a často bylo nutné mu vysvětlovat i ty nejzákladnější věci – a ani pak to někdy nepochopil.

Další „ejbík“, kterého jsem poznal, se představil jako ATM, takže jsem požádal, aby mi přinesl svůj pas a dokázal tak, že si ze mne nedělá legraci, a budete se divit, měl tam opravdu napsáno „ATM Mohammed“. Tento mladý muž z Pákistánu, který vyhrál v loterii americké vízum, měl jiskru v oku a vypadal schopně. S ostatními chlapy jsem si v průběhu dne už jen potřásl rukou, protože když jste na lodi, která se chystá vyplout z přístavu, na nic dalšího není čas. Většina kapitánů si ale i tak vytvoří nějaký prvotní obraz o své posádce, a tahle se zdála být dobrou, tedy s výjimkou toho jednoho staršího námořníka.

Systém velení je na lodi obchodního námořnictva hodně podobný tomu na vojenském plavidle. Za posádku i loď a vše, co je na ní, zodpovídá kapitán, tečka. Podřízená jsou mu tři oddělení – palubní, v jehož čele stojí první důstojník (na lodi se mu říká prostě „číf“), strojní, vedené hlavním inženýrem (nazýván bývá často jen „strojním čífm“) a konečně hotelové oddělení vedené šéfstevardem. Prvně jmenovaný člověk zodpovídá za náklad, bezpečnost, zdravotní záležitosti, údržbu, skladování, nakládání, bezpečnostní opatření a vlastně cokoliv dalšího snad s výjimkou situace, kdy by na přední části paluby přistál meteor. Pod ním je druhý důstojník (říká se mu „papírový“), který má na starosti navigaci, oprávký námořních map a kontrolu elektronických zařízení na kapitánském můstku. Tenhle člověk plánuje, kudy se popluje, jinými slovy vytyčuje kurs a jeho jednotlivé směry, které též popisuje na mapách, v neposlední řadě však také zajišťuje aktuálnost seznamu všech majáků při naší cestě a stará se o to, aby byla aktuální veškerá nautická varování. Konečně třetí důstojník, ten je služebně nejnižší; na starosti má bezpečnostní vybavení a plní také všechny příkazy prvního důstojníka. Pod ním je pak loďmistr čili vedoucí palubního mužstva, který vede kvalifikované námořníky kategorie AB a je jakýmsi předákem zajišťujícím praktické vykonávání příkazů prvního důstojníka.

Hlavní inženýr a jeho bezprostřední podřízení (tedy první, druhý a třetí strojní důstojník) pak obsluhují to, co loď pohání vpřed, jinými slovy její pohonné ústrojí a pomocná zařízení (kompresory, čerpadla a motory), a provádějí též údržbu veškerého mechanického vybavení na palubách.

Mark Twain říkal, že vyplout na moře, to je jako jít do vězení a ještě se možná nakonec utopit, a měl svatou pravdu; když vstoupíte na loď, musíte prostě zapomenout na normální, pohodlný život. Obchodní námořníci si nemohou dát o víkendech pohov, ti pracují čtyřicet hodin denně a sedm dní v týdnu. Na vodách je stále pondělí, tedy pracovní den, kdy ty další jsou navíc před vámi.

JÁ MÁM VE SVÉ PROFESI RENOMÉ TVRDÉHO ČLOVĚKA, je o mně známo, že jsem náročný, a tímto zde něco takového i potvrzuji. Každý námořník má ve svých rukou životy členů posádky a já bych nedovolil, aby byly zmařeny jen proto, že by někdo nebyl na něco připraven. Andrein bratr, který se také plaví po oceánech, jí jednou řekl: „Na lodi je Rich jiný člověk než ten chlap se smyslem pro legraci, kterého ty znáš – ani bys jej tam nepoznala.“ Pravdou je, že si rád užívám srandy, ale nesmí to znamenat zanedbání jakékoliv péče o loď, k něčemu takovému na mém plavidle nikdy nedochází.

Záležitostí číslo jedna teď bylo sdělit posádce zcela jasně, že musíme vylepšit úroveň bezpečnostních opatření, protože zprávy, které přicházely ze Somálska, byly velmi znepokojující a všichni věděli, že tamní piráti jsou pro příslušné námořní cesty pohromou. Obvyklá trasa kolem Afrického rohu vede zhruba dvacet mil od somálského pobřeží, ale po roce 2005, kdy piráti začali v této části světa obchodní lodě přepadávat, se jim kapitáni rozhodli uniknout nejdřív do vzdálenosti padesáti mil, pak dvakrát tolik a nakonec dokonce dvě stě, takže co

dřív trvalo pět dní, stalo se záležitostí dnů deseti; když víte, že na lodě někde čekají nějaké velmi nebezpečné osoby, lodě prostě plují dvakrát tak dlouho – ovšem jen v takovýchto případech. Ať se však kapitáni vzdalovali od břehů Somálska sebevíc, piráti si je přesto našli a zaútočili.

Jen co jsem se na palubě *Maersk Alabama* usadil, začala mi chodit e-mailová oznámení o pirátech z amerického Úřadu námořní rozvědky a z nejrůznějších bezpečnostních agentur: zmiňovala se o záhadných bodech na radarech, pronásledování, vzájemné střelbě a tak podobně. Napravo nalevo, všude se lodě – ale i rybářské čluny nebo jachty – stávaly terčem těchto zločinců, přičemž značná část útoků se odehrávala u somálského pobřeží nebo v hlubokém Adenském zálivu, který je téměř 1 500 kilometrů dlouhý a přibližně 500 kilometrů široký a rozprostírá se u Afrického rohu mezi Jemenem a Somálskem. Tímto zálivem se vozí něco kolem deseti procent veškeré světové ropy – tankery vyplouvají z přístavů v Saudské Arábii a Perským zálivem, Arabským mořem a Rudým mořem směřují až do Evropy a Ameriky. Každý rok se podél somálského pobřeží vozí zboží v hodnotě jednoho biliónu dolarů. V zásadě se dá říct, že námořníci přepravují životně nejdůležitější přírodní zdroj na světě tou nejneklidnější částí naší zeměkoule, a oblast kolem Adenského zálivu a somálských břehů se změnila na bojiště. Každému, kdo tudy pluje, hrozí neustále útok ze strany pirátů, kteří jsou měsíc od měsíce mazanější a čím dál víc se uchylují k násilí. Výkupné za rukojmí se vyšplhala do částek dosahujících desítek miliónů dolarů ročně, a jistě zoufalé mladé muže tudíž tato oblast láká jak vosy med.

No a právě sem jsme mířili, jelikož naším příštím cílem bylo Džibuti, které leží na nejzazším západním konci Adenského zálivu. Museli jsme dorazit do přístavu, vyložit náklad a zase vypadnout dřív, než se o nás dozvedí tihle zlí hoši.

Poslal jsem své ženě stručný e-mail, že jsem v pořádku dorazil na loď a že se připravujeme na vyplutí. Telefonním hovorů se vyhýbám, protože jsou moc drahé, ale chtěl jsem jí dát vědět, že už jsem na palubě a že na ni myslím.

Manželce chybí ty doby, kdy ode mne dostávala dlouhé dopisy nebo alespoň pohledy. Vždy jsem jí posílal minimálně jeden dopis, který jsem psal déle než týden – na jakém jsme oceánu, jaké je počasí a jaké blbosti zase vymýšlí posádka. Ze začátku jsem ty první pohlednice podepisoval Rich, protože v té době jsme jen dospěli k závěru, že „jsme si velmi sympatičtí“, ale ještě se „nemilujeme“, a chvíli to trvalo, než se věci posunuly dál. Andrea si dodnes pamatuje jeden dopis ještě před naší svatbou, ve kterém bylo na konci napsáno „S láskou, R.“. Úplně ji to ohromilo a mám dojem, že právě tehdy si poprvé pomyslela „Hm, on to možná *opravdu* myslí vážně“. Všechny dopisy, které jsem jí kdy poslal, si každopádně schovala.

Párkrát jsem jí z nejrůznějších koutů světa i volal, přičemž vždy jsem začal stejně – Andrea po probuzení zvedla sluchátko a já jsem řekl takovým tím hlubokým hlasem, jaký má zpěvák Barry White: „Je doma váš manžel?“ Ona na to: „Ne, vlastně není“ a já: „Príma. Tak za chvíli jsem u vás.“

Nevím, kdy takhle pravidelná konverzace začala, ale stala se jakýmsi naším soukromým vtípkem.

Co ale má žena opravdu milovala, to byly ty dopisy, zejména když jsem se v nich stal velmi romantickým. V jednom jsem například psal, že mi „chybí tvoje podpaží“, což z její strany nešlo jen tak přejít, a v jiném si zase přečetla, že „se s tebou sejdu na Měsíci“. Vysvětlil jsem jí, že měsíc v úplňku byl pro námořníky vždy znamením štěstí a že když jsem se na něj podíval, představoval jsem si, jak v jeho světle spí tisíce kilometrů daleko ona. Úplněk se tak stal jakousi naší oboustrannou záležitostí, způsobem, jak být vzájemně v kontaktu. Když byly ostatně naše děti ještě malé a noční obloha ve Vermontu jasná,

dívaly se vzhůru a volaly na matku „podívej, to je tátův měsíc“ a Andrea odpověděla „správně“ a Mariah a Dan se dívali dál a říkali „dobrou noc, tati, ať jsi kdekoliv“. Moje žena vždy dělala maximum proto, abych neustále vstupoval do jejich každodenního života.

Já jsem děti vždy miloval. Jedním z mých zaměstnání, ještě než jsem vstoupil do obchodního námořnictva, byla práce s těmi schizofrenními a to mne opravdu bavilo. „Komunikace s dětmi je dobrou přípravou na komunikaci s posádkou,“ říkal jsem manželce a byla to pravda. Dokonce jsem na svých lodích nechal zřídit takzvanou Místnost k vybrečení, což byl jakýsi malý meditační klub pro ty námořníky, kteří měli mezi sebou nějaké rozmišky. Psával jsem své ženě o každém takovém sezení, jak třeba jeden chlap do té místnosti vstoupil a zařval „Vytáhl na mne nůž!“ a ten druhý odpověděl „Až když na mě namířil hasákem!“. Já jsem vždy jen trpělivě poslouchal, kýval hlavou, nechal ty muže vypovídat se z jejich frustrací a nakonec řekl „podejte si ruce a vraťte se do práce“. Každý kapitán tohle nedělá, ale já jsem měl pocit, že to zlepšuje atmosféru na lodi.

Vždy když jsem vyrazil na moře, žena nalepila na ledničku moji fotografii a taky snímek „tátovy lodě“. Vedle toho byl navíc pokaždé seznam otázek, které jsem musel po svém návratu domů zodpovědět. Nejvíc nás ale spojoval ten úplněk, to byl rituál, který Andrea udržovala, protože jsem jí byl díky němu vždy nablízku.

## OSM DNÍ

**ADENSKÝ ZÁLIV:** Loď *TITAN* určená k přepravě objemného nákladu byla přepadena 19. března 2009 ve 14:30 UTC během své plavby, konkrétně když se nacházela na 12°35' severní šířky a 47°21' východní délky. Na její palubu vstoupilo z rychlého člunu šest mužů vyzbrojených puškami AK-47 a pistolemi a plavidlo obsadilo. Loď, kterou mají piráti pod kontrolou, nyní směřuje do somálských pobřežních vod.

**ADENSKÝ ZÁLIV:** Nákladní loď *DIAMOND FALCON* byla ostřelována během plavby 14. března 2009 v 6:29 UTC, když se nalézala na 13°42' severní šířky a 49°19' východní délky, asi 50 námořních mil jihovýchodně od Al Mukally v Jemenu. Stříleli na ni muži ve dvou malých motorových člunech, kteří byli vyzbrojeni automatickými puškami a ručními granátomety. Kapitán plavidla se následně uchýlil k úhybným manévřům a dalším protipirátským opatřením, zatímco nedaleká turecká válečná loď vyslala na pomoc dva vrtulníky a pomoc poskytlo i jedno válečné plavidlo dánské. Poté, co obě lodě dorazily na místo, muži v motorových člunech uprchli.

*Východoafrický bulletin,*

*Zpráva o celosvětových hrozbách pro námořní dopravu.*

*Úřad námořní rozvědky, duben 2009*

**Z**E SALÁLY JSME MĚLI VYPLOUT 1. DUBNA. PROBUDIL jsem se v pět ráno, informoval se o počasí a pak začala moje obvyklá ranní rutina. Každý den loď projdu po celé její délce, abych zkontroloval, zda někde nejsou nějaká promáčknutí nebo netěsná místa, prostě něco mimořádného. Portálové jeřáby na břehu naložily poslední kontejner a my zaplatili odcházející posádce a přijali členy té nové. Také jsme dopravili na palubu naše zásoby, konkrétně potraviny, nová videa a palivo, a pak už jsme byli připraveni zvednout kotvy. V 6:30 jsem dorazil na kapitánský můstek, popíjel svůj první šálek kávy a hleděl na slunce, které už v té době pražilo na vodní hladinu. Naše plavidlo, to byl jeden velký úl, kde se neustále a freneticky pohybovali jak námořníci, tak jeřáby a houpající se kontejnery; moře však bylo klidné, těsně nad obzorem „viselo“ to veliké, obrovské slunce a právě se začal rozpouštět ranní opar.

Ve chvíli, kdy se opět stanete námořníkem, přepnete na dávno prověřený rytmus – slunce vám bude říkat, kdy máte vstát a kdy si jít lehnout, a ty jeho úžasné východy a západy vám vlastně ohraničují den. Já už se nemohl dočkat, až na to moře vyplujeme; jak jsem se tak po té své lodi rozhlížel, říkal jsem si v duchu, že *právě tohle je ten důvod, proč jsem námořníkem*. Věděl jsem, že každý den na moři bude jiný, tak je tomu vždy, jeho vody nikdy nevypadají stejně, mění se barva od černé jak noc přes intenzivní modrou až po téměř průhlednou zelenou. Muži se stávají námořníky z mnoha důvodů – kvůli příležitosti pracovat na vzduchu, z lásky k oceánům, nebo protože podobnou profesi měli i jejich otec a dědeček, případně si myslí, že tak přijdou lehce k penězům (což není pravda). Pokud vás ovšem takováto rána – kdy je před vámi ještě celá plavba – neuchvacují, tak uděláte lépe, když zůstanete doma a budete pracovat třeba v továrně na opékače toastů. Když jste námořníkem, tak právě vyplouvání z přístavu vám vždy připomíná, proč jste jím



chtěl vůbec být, i přes všechna ta nebezpečí a na druhé straně i nudu a samotu.

Těsně před odjezdem jsem byl na můstku a bavil se s lodivodem. Ten nás vzápětí začal vyvádět z přístavu; zavolal „Docela pomalu vpřed!“ a třetí důstojník mu hned odpověděl, zatímco já sledoval počet otáček našeho motoru a snažil se jej udržet co nejnižší. Za půl hodiny jsme přístav opustili, lodivoda vysadili a se Salálou v zádech vpluli do Indického oceánu, jehož hladina byla lesklá jako sklo.

KDYKOLIV JSEM OPOUŠTĚL NĚJAKÝ PŘÍSTAV, VŽDY jsem přemýšlel o tom, jak jsem se vlastně k tomuto povolání dostal a jak se zdálo být nepravděpodobné, že bych se měl kdy stát kapitánem na lodi. Nebýt jednoho námořníka, který se chtěl sejit s nějakými děvčaty a užít si, tak bych možná o nějakém obchodním námořnictvu nikdy neslyšel. Ve Winchesteru nedaleko Bostonu, kde jsem ve státě Massachusetts vyrůstal, bylo ostatně mnoho lidí, kteří pochybovali, že budu někdy něčím víc než zaměstnancem baru na rohu ulice.

Mým hlavním problémem bylo, že jsem měl trochu divokou povahu – na střední škole mi říkali Džungle a musím přiznat, že oprávněně. S přáteli jsem občas skončil v jednom z barů v těch méně přívětivých částech Bostonu nebo Cambridge a někdy se nám z nich podařilo odejít až poté, co se strhla rvačka. Jednou, bylo to začátkem sedmdesátých let minulého století, jsem s kamarády vypil pár piv a pak jsme se toulali po Bostonu, když jsme narazili na obrovský dav lidí. Mysleli jsme si v našem alkoholovém opojení, že je to nějaká slavnost, tak jsme se tím davem prodrali až úplně dopředu, v tu chvíli jsme si však uvědomili, že jsme na shromáždění, kde nějaký militantní cvok káže o revoluci. Když nás ten člověk uviděl, vysloveně ztuhl, a my měli štěstí, že jsme vyvázli živí, i když to

byl vlastně tehdy pro nás coby kluky z Winchesteru jen jeden z obvyklých večerů.

V šedesátých a sedmdesátých letech musel být člověk dost tvrdý, aby v Bostonu přežil. Já jsem vyrůstal ve čtvrti, která měla i své bábovky a knihomoly, ale město bylo také plné chlápků, kteří jako by se vraceli do jiných časů, protože neměli problém vás uhodit do tváře, aby si tak otestovali, co jste zač. Já jsem se ale nebál, o mně bylo známo, že se rvačkám nevyhýbám. Pokud byl někdo posera, tak prostě zůstal ve svém pokoji, dokud nebyl čas odejít na přednášku nebo seminář na univerzitě.

Nemám pochyb o tom, že má odolnost částečně pochází od mého dědečka a babičky z otcovy strany. Žili na sídlišti Fidelis Way v Brightonu, a to nebyla a dodnes není klidná část města. Do Ameriky dorazili z irského hrabství Cork právě v době, kdy začínala Velká hospodářská krize, a ta temná léta je hluboce poznamenala. Oni se asi ani v Irsku neměli o moc lépe, ale stejně mne fascinovalo, jak si vše sami vyráběli a nic nevyhazovali – dělali si například vlastní mýdlo, pekli chleba, šili záclony a pravděpodobně si v jednu chvíli i zkusili ušít oblečení. Já jsem byl z osmi dětí (čtyři kluci a čtyři holky), ale moji sourozenci k smrti nenáviděli návštěvy babičky a dědečka Phillipsových. Při večeři totiž nikdy nikdo nedostal přidáno, muselo se jen sníst to, co měl člověk na talíři, nic víc prostě nebylo, a taky jsem málokdy viděl dědečka se usmívat.

Je to zvláštní, tehdy jsem o tom nepřemýšlel, ale to, jak jsem oba ty staroušky viděl tvrdě pracovat, jen aby přežili, se zřejmě nějak uložilo do mojí hlavy. Vybuodovali si existenci jen ze zbytků, které jim svět poskytl. Jednou věcí, která mé rodině nikdy nechyběla, byla pracovní morálka, a u prarodičů jsem objevil její počátek.

Moje matka pocházela z West Roxbury, tehdy vcelku zámožné bostonské čtvrti. Její rodiče byli učitelé, takže přišla do naší rodiny s přesvědčením, že je třeba za každou cenu

získat vzdělání. Já jsem moc dobrý student nebyl, ona mne však alespoň přivedla ke čtení a k zájmu na sobě neustále pracovat. Kromě toho, že mi při každé možné příležitosti vrazila pod nos knihu, byla také tím příslovečným pojivem, které rodinu drželo pohromadě. Byl to hřejivý a empatický člověk, kterého všechno zajímalo, takže když jsem měl nějaký problém, šel jsem za ní. Andrea říká, že můj otec byl jakýmsi větrem pohánějícím plachty, zatímco matka ten kýl lodi, a pravdou zůstává, že rodinu udržovala v určité rovnováze; bez ní bychom na tom byli dozajista mnohem hůř.

Otec byl představitelem irsko-amerických mužů té doby, řadu věcí pro vás udělal, ale nedá se říct, že by vás zahrnoval nějakými projevy náklonnosti. Byl podobně mohutný jako ostatní Phillipsové – vysoký 189 centimetrů, robustní hrudník a dlouhé tělo, i když nohy vlastně krátké. Hodně sportoval, na Northeastern University, kde poznal moji matku, hrál fotbal a taky košíkovou. Svou lásku k mámě prokazoval tím, že odcházel z domu tvrdě pracovat. Ty jsi snad kromě toho chtěla každý večer *ještě* i objímat? Tak to si jdi říct svojí mámě.

Táta moc dobře nekomunikoval; měl jsem ho rád, ale bylo velmi těžké mu udělat radost. Jeho mottem bylo „Udělej to správně a jen jednou, nebo to nedělej vůbec“, rychle následované oslovením „ty idiote“. Zdálo se, že ať jsem udělal cokoli, jeho reakcí bylo „Vždycky to může být ještě lepší“, což mne občas přivádělo k zuřivosti – fajn, ale co takhle taky nějaké ocenění za to, co jsem provedl dobře? Jak něco dělat správně, jsem se ale skutečně naučil od svého otce, jelikož jsem mu chtěl ukázat, že to dokážu, i když svým vlastním způsobem.

Můj táta byl přesvědčený, že pokud se nás děti týče, nejlepší obrana je pořádná urážka. Ráno na nás vždy řval, abychom vypadli z jediné koupelny, která byla pro všechny. „Přijdete pozdě do školy!“ křičel tím svým hlubokým hřímavým hlasem. Měli jsme takový strach, že jsme čas strávený v koupelně

opravdu omezili na absolutní minimum. Pak jsme popadli učebnice, vyběhli na ulici, sešli se s kamarády a šlapali pěkný kus cesty do školy, přičemž on kolem nás o dvě minuty později projel autem, jelikož v té škole pracoval; nikdy k nám ale během té jízdy ani neotočil hlavu.

Kamarádi se ptali: „Hele, není to tvůj táta? Proč nás nevozí?“

„Radši to nechtějte vědět,“ odpovídal jsem. Bylo to, jako byste vyrůstali se špatně naladěným Vincem Lombardim, tím trenérem amerického fotbalu.

Mojí životní filozofií vždy bylo kombinovat otcovu prudkost a matčinu starostlivost. Máma tak říkajíc uhlašovala hrany, já jsem však v mnoha ohledech stejně tvrdý jako táta. Měl pravdu, člověk *může* vždy něco udělat ještě lépe. Jen velmi nerad to přiznávám, ale otec mne výrazně ovlivnil, tedy kromě několika výjimek – on mi nikdy, ani jednou, neřekl, že mne má rád nebo že je na mne pyšný (i když jsem věděl, že má a je), zatímco já svým dětem říkám o své náklonnosti neustále. Člověk se prostě naučí některé věci od svých rodičů přebírat, ale jiné házet za hlavu.

JAKO CHLAPEC JSEM BYL VYKUK. UČITELÉ MI PRVNÍ den ve škole potřásali rukou se slovy „Ty jsi tak perspektivní!“, ale já si říkal: *Vždyť mne vůbec neznáte*. Všichni věděli, že mí rodiče jsou učitelé, mne však vzdělání moc nezajímalo. Otec učil matematiku a podnikání na jedné střední škole nedaleko od našeho domu (a byl tam hlavním trenérem basketbalového týmu a zástupcem toho fotbalového) a matka učila ve čtvrtém a šestém ročníku na školách ve státech Massachusetts a New Hampshire, ale já patřil v každé třídě k těm téměř nejhorším žákům a snažil jsem se jen do té míry, abych nepropadl. Pro mne byla škola místem, kde mohl člověk dělat zamilované oči

na holky, věnovat se sportu a setkávat se s kamarády – trochu jako v kostele, ale bez těch sportovních aktivit.

Rebelie mi přišla jako něco přirozeného a neuměl jsem předstírat zájem o věci, které mne nezajímaly. Navíc jsem si byl vědom jiných svých schopností, tedy tvrdosti, píle a umění se poučit.

Vždy jsem ovšem měl pocit, že jsem velmi šťastný člověk a že mne život zavede do různých zajímavých míst, a dokonce i moji učitelé to tak cítili. Francouzštinář Doc Copeland jednou obcházel celou třídu a říkal: „Joey, ty budeš výborný zedník, ty Marie zůstaneš v domácnosti a Joanie se možná stane architektkou.“ Když pak došel ke mně, zastavil se a prohlásil: „Ty budeš hodně na cestách“ a to mi udělalo radost.

Během dospívání byl pro mne tou nejdůležitější věcí v životě sport. Měl jsem tři bratry a toužil jsem je při různých hrách vždy porazit, tak jako oni mne. Na místním basketbalovém hřišti Bogues Court jste měli za soupeře vaše kamarády, vaše ulice sváděla proti té vedlejší zápasy, kde jediné fauly byly ty, při kterých tekla krev, a pro vaši školu bylo otázkou života a smrti, kdo vyhraje velké fotbalové utkání proti vašemu rivalovi.

Takové prostředí plodilo jistou sílu ducha. Já jsem se o životě a o vůdčích osobnostech a jejich stoupencích naučil díky provozování sportu; vlastně jsem se *všechno* naučil díky sportu. Jedním z mých oblíbených atletů byl například Larry Bird, který se narodil jako průměrný, ale díky své duševní síle to v této disciplíně dotáhl až na superstar, a to bylo něco, co jsem uznával.

Na střední škole jsem hrál fotbal, košíkovou a lakros, ale ani v jednom z těchto sportů jsem nijak nevynikal, ovšem ve druhém ročníku si mne všiml Manny Marshall, trenér tamního fotbalového mužstva, a začal se o mne zajímat. Když mne zahlédl na chodbě, přišel a tvářil se, jako bych se právě já chystal postoupit s jeho týmem na mistrovství státu Massachusetts.

„Ahoj, jak se dnes cítíš? Pij hodně mléčných koktejlů, musíš přibrat na váze. Jo a do tělocvičny chodit nemusíš, tím se nevzrušuj, to nech na mně. Jak se cítíš? Jako že jsi silný?“ Ve třetím ročníku jsem ovšem dostal mononukleózu a po všech těch letech, kdy mne sport fascinoval, jsem si uvědomil, že tu byly i jiné způsoby, jak si užívat, konkrétně chodit na mejdany, i když ten trenér, kdykoliv mne uviděl, se ke mně stále vrhal. „Nikomu to neříkej, ale příští rok bys mohl být kapitánem,“ prohlašoval.

Já jsem ale na kapitána neměl, protože jsem celý rok nehrál, takže bych si tu funkci prostě nezasloužil.

Pan Marshall chtěl, abych se přizpůsobil jeho filozofii, podle které hráči žili a umírali jen pro výsledek zápasu. Nemohl pochopit, jak jsem mohl být v pohodě, i když jsme prohrávali. „Proč se křeníš?“ řval na mne. „Protože si to užívám,“ odpovídal jsem. Pro něj byl ale fotbal náboženstvím, a pokud jsem se společně s kamarády smál, i když mužstvo prohrávalo, pak jsem byl nepochybně Antikristem, takže jsem se nakonec z nadějně hvězdy stal člověkem, který jen zahřívá lavičku. Před naším posledním zápasem, proti úhlavnímu soupeři z Woburnu, jsem dokonce z týmu úplně odešel, protože mne sport už přestal bavit. Ten zápas jsem nakonec sledoval jako člen hudební skupiny, v níž jsem hrál na saxofon. Kapelník z toho byl úplně vedle: „To je poprvé, kdy se někdo tomu trenérovi omluvil, že nemůže hrát, protože by jej ostatní muzikanti postrádali.“ Od té doby mne Manny Marshall nenáviděl.

O týmové spolupráci jsem nicméně asi opravdu nevěděl všechno.

Miloval jsem sport, ale vzpíral se omezením, a to samé se týkalo i košíkové. Trenér mužstva B si mne a jednoho kluka jménem Gunk Johnson jednou po tréninku ještě začátkem sezóny zavolał, obrátil se nejdřív na mě a řekl: „Tebe, Phillipsi, nenasadím, protože když jsem byl ještě student, tvůj otec mne

taky nenechal hrát. A ty, Gunku, nebudeš hrát, protože tě nemám rád.“ Myslel si, že nás tím pádem vyžene, ale když se zeptal, co budeme dělat, podívali jsme se s Gunkem na sebe a pak řekli: „My ale neodejdeme, trenére.“

To bylo moje motto: Neodejdu. A to obzvláště pokud mne k tomu budete nějak nutit.

Myslím tedy, že byste mne tipovali na budoucího příslušníka obchodního námořnictva – každý chlap, kterého jsem tam pak poznal, zažil podobné situace. My jsme nebyli hochy, kteří se někdy stali předsedou třídy; my jsme jezdili do školy na otlučených motorkách, fotbal hráli vždy v útoku a popíjeli v nedalekém lesoparku Fells, kam jezdila veškerá mládež. Šli jsme si prostě svou vlastní cestou. Snažili se nás přeformovat, ale nakonec vždy řekli: „Ne, to nejde.“

V roce 1975 jsem ovšem byl na dobré cestě vyplnit předpovědi všech škarohlídů, že to ve svém životě daleko nedotáhnu. Pár zaměstnání jsem правда měl, pracoval jsem například jako „bezpečák“ pro agenturu Raytheon, takže jsem vozil šeky z místních bank do pobočky té centrální, a taky jsem byl taxikářem, konkrétně ve městě Arlington, severně od Bostonu. Nebylo to moc perspektivní, ale rozhodně jsem se nenudil. Jednou mi do auta nastoupil chlápek, kterého jsem předtím nikdy neviděl, uvedl adresu, a když jsme dorazili na místo, řekl, že si musí dojít pro peníze. Jel jsem k zadnímu vchodu toho baráku, protože jsem myslel, že mi chce utéct, ale odtud za malou chvíli vyběhla nějaká žena, kterou ten můj zákazník pronásledoval, a naskočila do auta. On pak znovu vlezl ke mně a zařval: „Dám ti dvacet dolarů, když se ti podaří ji dojet.“ Bylo mi jasné, že ti dva jsou aktéry nějakého divokého domácího dramatu, jehož podstatu jsem nechápal, a že já jsem se najednou stal jeho součástí. Šlápl jsem nicméně na plyn a uháněli jsme ulicemi Arlingtonu – připomínalo to tu slavnou scénu z filmu Bullittův případ. Nakonec se mi opravdu podařilo dojet na úroveň

té ženské a skrz okno jsem uviděl její vystrašený obličej. V tu chvíli můj pasažér zařval: „Vytlač ji z vozovky!“ Zřejmě si myslel, že jsem nájemný vrah, ne taxikář, ale já jsem jen zajel s autem ke kraji cesty, zinkasoval svých dvacet „doláčů“ za to, že jsem tu ženu dohonal, a pak toho chlápka vyhodil z auta.

V této profesi jsem se hodně naučil. Je to tvrdá práce a nelze se řídit nějakou teorií, nýbrž vlastním instinktem.

Pravdou je, že jsem tehdy ve svém životě nikam nesměřoval, neměl jsem vypracovaný žádný plán. Zapsal jsem se sice na massachusettskou univerzitu v Amherstu, hlavně proto, že oba mí rodiče byli učitelé a chtěli, abych to na vysoké škole alespoň zkusil; studoval jsem veterinářství, protože jsem prostě chtěl léčit zvířata, ale při jedné hodině, kdy jsem musel použít logaritmické pravítko, jsem si uvědomil, že pro „vejšku“ nejsem ten správný typ. Po ukončení prvního semestru jsem studia nechal, přičemž toto rozhodnutí ovlivnil také příliš vysoký počet absolvovaných večírků a příliš mnoho dívek, a na druhou stranu příliš málo času věnovaného učebnicím. Když se prostě na podzim roku 1974 na koleji té univerzity konalo něco divokého, byl jsem u toho pravděpodobně i já.

A tak jsem se stal taxikářem a jednoho dne zadem opouštěl bostonské mezinárodní letiště, když jsem narazil na nápadně elegantního chlápka ve vyžehlených džínách a kožené bundě, která musela stát dobrých tisíc dolarů, takže na mě ten člověk udělal dojem. „Kam máte namířeno?“ zeptal jsem se. „Kde se něco děje,“ odpověděl. To ovšem v Bostonu v polovině sedmdesátých let nebylo nikterak nezvyklé přání.

„A co by to jako mělo být konkrétně?“

„Chlast a taky nějaký ženský,“ odvětil.

„Fajn, to můžu zařídit,“ řekl jsem, nastavil tachometr a nabral směr na Combat Zone, což byla v té době jen ulice, ale i za bílého dne lákala svými neonovými nápisy a revuálními programy, ve kterých si přivydělávaly vysokoškolačky.



Tady mohl člověk dostat cokoliv, a když říkám cokoliv, myslím tím opravdu cokoliv. Přál byste si holku z Rumunska, která má neuvěřitelně pružné klouby, umí hrát Beethovenovy skladby a vyniká v pozemním hokeji? Prosím. Toužíte po protitankové střele a k tomu koktejl Old Fashioned? Není problém. Tady vás prostě nikdy nezklamali, byl to jakýsi Disney World pro dospělé.

Když jsme dorazili na místo, uviděl jsem ve zpětném zrcátku, že se mu rozšířil zrak. „Bude to ono?“ zeptal jsem se. Přikývl. „Ano, vypadá to dobře.“

Dělalo to pět dolarů a on mi dal dvakrát tolik. To jsem zpozorněl, protože když jsem jedné staré dámě vynesl do desátého patra dvacet tašek, dala mi coby spropitné dvacet pět centů, takže když ten chlápek vystupoval, zeptal jsem se ho, čím se živí. To byla jakási moje metoda, jak se dozvědět o nějakých zaměstnáních, která by stála za to, a když jsem tedy měl v taxíku člověka, který vypadal zajímavě a peníze kolem sebe rozhazoval, jako by to byly konfety, chtěl jsem vědět, jaké má povolání.

„Obchodní námořník,“ odpověděl.

Pokýval jsem hlavou. „To je co?“

„No, vozíme na lodích náklad.“

„To zní velmi zajímavě.“

Pravdou je, že neznělo, ale pozoruhodné mi přišlo, když někdo o půl jedenácté dopoledne přistane na letišti a vydá se s kapsami plnými peněz a v nejhezčí kožené bundě v Bostonu sám do takového místa, jako je Combat Zone, aby si užil.

Když vcházel do jakéhosi striptýzového podniku, zavolal jsem na něj: „Hele, jak se takovým námořníkem může člověk stát?“

Ten chlap byl zřejmě na lodi dobré tři měsíce a nechtěl už trávit další čas rozhovorem s jiným mužským, navíc

nedostudovaným vysokoškolačkem. „Vezmi si tohle,“ řekl, podal mi vizitku s adresou školy pro námořníky v Baltimore, a zmizel.

Já jsem pak do té školy napsal, ale nikdy se mi neozvali. Potom jsem na celou záležitost zapomněl až do chvíle, kdy do Bostonu přijel můj bratr Michael a ukázal se na pivním dýchánku, který jsem pořádal v mém bytě. On studoval na Massachusettské námořní akademii v Buzzards Bay a vyjadřoval se o ní pochvalně. „Není to tam špatný, neostříhaj vás dohola,“ říkal nad plastickým pohárkem s ledově studeným pivem značky Falstaff. „Vlastně to není vojenská akademie v pravém slova smyslu – více méně se tam nenosí žádné uniformy a ani se moc nedbá na disciplínu, a když ji pak ukončíš, můžeš šest měsíců v roce pobývat doma.“ Já jsem v té době měl dvě zaměstnání a vydělával dvě stě dvacet dolarů týdně, takže jsem byl „nažhavenej“ na něco nového. Vždy mi byl blízký Jack Kerouac a po každé šichtě, během které jsem po Bostonu vozil lehké holky nebo byznysmeny, se představa cestování po světě zdála být něčím mnohem zajímavějším. Rozhodující úlohu v tom, že jsem byl na akademii přijat, mimochodem sehráli dva mí sousedé, konkrétně paní Paulsonová a pan Muracco, kteří vyvinuli opravdu velké úsilí, aby mne tam dostali, ale taky basketbalový trenér A mužstva z mé střední školy napsal svému protějšku na akademii dopis, v němž mne doporučuje. O několik měsíců později mne opravdu vzali, a já už se nemohl dočkat.

Dorazil jsem tam ve svém mikrobuse značky Volkswagen, přičemž následkem obrovské kocoviny z předchozí noci, kdy pro mne přátelé uspořádali večírek na rozloučenou, jsem téměř šilhal. Vjel jsem do areálu a cítil se jak herec John Belushi po celonoční párty v antickém stylu. Celý ten komplex je velmi malý – skupina možná šesti ubytoven, jedna cvičná loď, několik budov s učebnami, kancelářská budova a knihovna. Když jsem to ale všechno poprvé uviděl, pomyslel jsem si, že

to *nevypadá nějak špatně*, ostatně admirál, který nás vítal, byl velmi zdvořilý, obzvláště vůči rodičům. „Dnes přicházíte o svého chlapce,“ řekl v jedné chvíli. „Až vám jej ale budeme vracet, bude to muž.“

Když pak z parkoviště odjeli poslední otcové a matky budoucích absolventů, obrátili se instruktoři na nás a začali řvát. Už jsme prostě nebyli ti šikovní mladí muži, kterých je třeba si hledět, najednou jsme byli „bažanti“ a ti stáli tak maximálně za uplivnutí na chodníku. Instruktoři nás za všeobecného pokřiku nahnali k holiči, kde jsme byli zbaveni všech vlasů, pak na nás ječeli, když jsme museli po celém areálu pochodovat téměř poklusem, a vřeštěli na nás i na konci dne, kdy už k tomu nebyl žádný důvod. Massachusettská námořní akademie byla prostě stoprocentní vojenské školní zařízení, kde vás nejdříve psychicky zlomili a teprve potom začali připravovat na dráhu obchodního námořníka. Musel jsem si to pak s bráchou vyřídit, protože to mne tedy pěkně doběhl.

Prožili jsme si rok neustálé šikany. V čele akademie měl teoreticky být jistý admirál Shakey, ale de facto ji řídili studenti vyšších ročníků. To jste třeba šli chodbou a zpoza rohu se vynořil posluchač předposledního ročníku v hodnosti korvetního kapitána, který chtěl, abyste vyjmenoval pětadvacet věcí, které musí být v každém záchranném člunu, navíc v abecedním pořadí; pokud jste to nevěděl, musel jste k zemi a předvést mu dvacet kliků. Když se zase plulo v létě na Bermudy, tak jsme na sobě museli mít čtyři vrstvy oblečení včetně zimníku, rukavic, čepice a ochranných brýlí, a v tomhle nás ještě navíc nahnali do strojovny té cvičné lodi, v níž bývá až 70 stupňů Celsia, a tam nás honili tak, až jsme kolabovali z dehydratace (a to jsme během celé té procedury ještě museli mít v hubě lízátko, neptejte se mne proč). Když jste pro změnu žalovali na spolužáka, uřízli kus požární hadice, jeden konec strčili pod vaše dveře a otočili naplno vodovodním kohoutkem, takže jste se

pak mohli rozloučit se svými foťáky a stereo zařízením. Když jste se pro změnu vzpouzel někomu z nejvyššího ročníku, který měl na rukávě čtyři zlaté prýmký, a byl tedy v hodnosti kapitána, uspořádala se párty nazývaná „dekovka“; to jste spali ve své kóji a najednou vám někdo hodil na hlavu deku a deset „mazáků“ z vás téměř vymlátilo život. Jindy vás tihle chlapci přepadli v místě, kterému se říkalo Čtyři rohy a z něhož měli „bažanti“ noční můry. To jste tady zahrnuli za roh a čekala na vás tlupa těchhle frajerů, kteří na vás okamžitě začali rvát, abyste „dělali parní lokomotivu“, takže jeden z nás pak byl pístem, druhý za ojnicí, třetí za hřídel a čtvrtý válcem kotle, a buď jste běhali pořád dokola, nebo zuřivě supěli nebo se prostě zesměšňovali nějakým jiným způsobem, a to celé hodiny.

Tehdy byla prostě šikana způsobem, jak studenty zocelovat. V dnešní době už by takové věci byly nepřípustné, považovalo by se to za nesprávné, a dokonce politicky výbušné; dnes už mají „mazáci“ určitě první týden výcvik v umění jednat s lidmi a mohou dostat důtku, i kdyby jen naznačili, že by „bažant“ mohl ten uzel uvázat lépe. V mé době se ale někteří z velitelů bydlících přímo v areálu báli vstupovat do ložnic posluchačů.

Jeden člověk z posledního ročníku se dokonce rozhodl na mne zaměřit svou pozornost. Prostě jsme si nějak nesedli, hlavně proto, že on puntičkářsky bazíroval na dodržování pravidel a projevování úcty, já však něco takového dávám najevo pouze v případě, že je to i opětováno. Bylo to celé o chemii, okamžitá nevraživost na obou stranách, a on si proto dal za úkol mne z té školy vystrnadit.

Kdykoliv mne tenhle chlápek v areálu zahlédl, vždy se mi snažil zatopit. Jednou na mne zařval: „Co ty seš zač? Snad ne ještě panic? Copak, ty sis ještě nezapíchal?“ To jsem si nemohl nechat líbit od nějakého pankáče, který byl navíc mladší než já. „Mnohem dřív než ty, srabe,“ odpověděl jsem, a od té chvíle se mi rozhodl jen a jen škodit.

Jednoho dne, už se blížily vánoční prázdniny, jsem šel ještě s několika spolužáky z jídelny směrem k našim pokojům a on na mne samozřejmě čekal u Four Corners. „Hergot Phillips, ty jsi pořád ještě tady?“ zařval a pár jeho kamarádů se zarehtalo. Každý věděl, že tenhle hubenej bastard si na mne zasedl. „Proč si raději nejdeš zabalit své věci – tuhle školu totiž nikdy nedoděláš, to ti garantuju tady a teď.“

Pokud jsem kdy měl nějaké pochybnosti, zda akademii dokončím, tak v tuto chvíli byly pryč. Mí předci pocházejí z irského hrabství Cork, a bylo mi kdysi řečeno, že se té oblasti za nepřizpůsobivost britské nadvlády říká „hrabství rebelů“, no a já mám jejich geny v krvi. „Přísahám na svou matku, že mne odsud nikdy nedostaneš,“ říkal jsem si pro sebe.

Usmál jsem se na něj, byl to takový široký úsměv plný nadšení. To se mu vůbec nelíbilo.

„Dolů a dvacet kliků,“ zaječel. Ano, takhle to opravdu říkali.

Zavrtěl jsem hlavou a odpověděl. „To by ani nestálo za to jít k zemi, pane.“

Vypadalo to, že je... no, použil bych asi výraz „v šoku“.

„Co že jsi to řekl, cucáku?“

„Řekl jsem ‚To by ani nestálo za to jít k zemi, pane‘. Co takhle těch kliků čtyřicet?“

O dvě hodiny později už ze mě lilo, přičemž kromě kliků jsem dělal taky sedy lehy. Byl jsem špinavý a zpcený a zdálo se mi, že už nemám paže, ale na každé straně jen kus hadru. On se díval, jak mi teče po tváři pot, a evidentně se bavil, zatímco všichni mí spolužáci už odešli na ubikace.

Nakonec dostal hlad, takže mi oznámil, že jde na večeři.

„Až se vrátím, tak tě tady stále ještě najdu, jinak to bude trest ve výši dvou týdnů,“ řekl. To bylo horší než cokoliv jiného, protože člověk si takové provinění musel celý víkend odpracovávat.

Když zmizel, z jídelny vyběhl jeden z jeho spolužáků, který patřil k těm sympatičtějším v nejvyšším ročníku. Sledoval jsem ho, jak se ke mně blíží.

„Konči, Phillipsi, stačilo.“

Vzhlédl jsem k němu a pak přidal dalších dvacet kliků.

„Díky, pane, ale já se cítím dobře,“ řekl jsem s obličejem pár centimetrů od jeho krásně vyleštěných bot. Měl jsem sice pocit, že za chvíli vypustím duši, ale zároveň jsem byl šíleně naštvaný a rozhodnutý, že to nebudu já, kdo ustoupí.

Když jsem dopočítal do dvacítky, slyšel jsem povzdych.

„Phillipsi, nebuď blbej, já ti tady odpouštím zbytek trestu, tak odchod!“

Vstal jsem, chvíli nemohl popadnout dech a pak se mu podíval do očí.

„Potřebuju to slyšet od něj, pane.“

„To je kretén, ten ti to nikdy neřekne.“

Chvilí jsem přemýšlel a přitom těžce oddychoval. Nechtěl jsem to hovado nechat vyhrát, ale nakonec mi stačilo, když tenhle chlápek z posledního ročníku přiznal, že ten bastard chybil. Navíc jsem se domníval, že ještě dalších dvacet kliků by mne už opravdu téměř zabilo.

„Tak dobře, pane,“ a odkráčel jsem, přičemž představa, jak se ten člověk vrátí a na chodbě už nikdo nebude, mne rozesmála. Za skutečnost, že se mi školu podařilo absolvovat, vděčím mimo jiné právě tomuto zbedněnci, protože pro mne není lepší motivace než debilní chování nějakého idiota.

Ne každý byl ovšem tak odhodlaný vydržet. Studium nás v prvním ročníku začalo 350, ale řádně jej ukončilo pouze 180, a ani jeden z nich nebyl žádná bábovka, to mi věřte.

Já jsem akademii měl vlastně rád. Za prvé tam nebyla žádná děvčata, jedna z příčin, proč jsem neuspěl na předchozí vysoké škole. Holky mne tehdy rozptylovaly a já si s tím nevěděl rady, přičemž v té době jsem si myslel, že je všechno v pořádku

(i když tohle mé přesvědčení netrvalo dlouho), což bylo samozřejmě šílené. Námořní škola byla navíc plná lidí z miliónu různých prostředí, ale všichni jako by přistupovali podobným způsobem k životu – toužili po dobrodružství, svobodě, fyzické aktivitě a nezávislosti. Z valné většiny to byli chlapi, kteří měli smysl pro humor, i když drsný, a taky příliš velkou představitelství na to být zaměstnaní v kanceláři, což jsem oceňoval.

Akademie mne naučila disciplíně, něčemu, co mi zatím v životě chybělo. Přestal jsem se jen tak poflakovat, protože když je v obchodním námořnictvu něco třeba udělat, tak se to udělá. Tam nejde o fiktivní práci, tam je každý úkol reálný, což na lodi poskytovalo člověku bezpečí a také umožňovalo skutečně dorazit do toho přístavu, kam jste měli namířeno. Na lodi se nikdo nemůže ulejt, protože každý má nějaký úkol, který musí splnit, a to co dělá, má vliv na všechny ostatní členy posádky.

To nejdůležitější ale přišlo v létě roku 1976, během mé první plavby na cvičné lodi. V Bostonu tehdy v souvislosti s oslavou dvou set let od vzniku Spojených států kotvily velké plachetnice, takže být v té době v přístavu bylo vzrušující. Já jsem byl se spolužáky přidělený na školní loď jménem Patriot State; natírali jsme, pracovali s lany, absolvovali výcvik, a to všechno venku, na čerstvém letním vzduchu. Byl jsem nadšený, protože šlo o něco fyzického, a když sebou člověk na konci dne hodil na lůžko, věděl, že něčeho dosáhl s minimem zbytečnosti.

Poprvé od střední školy jsem se opravdu cítil jako součást nějakého kolektivu, týmu, v něčem to ale bylo jiné než tehdy, už jsem neměl potřebu jít tolik svou vlastní cestou. Tady prostě šlo o jistý životní způsob a tradici, dokonce i svobodu, pokud jste to byli schopni dát najevo, a já jsem chtěl být součástí toho všeho.

Na akademii jsem se také dostal k příběhům o obchodním námořnictvu, například jak během války za nezávislost jeho příslušníci coby korzáři zajali nebo zničili třikrát tolik lodí

než příslušníci vojenského námořnictva, jak z pouhého jednoho města v Massachusetts během bojů proti Britům zmizelo tisíc námořníků, jak obchodní námořníky unášeli piráti ze severní Afriky a prodávali je do „otřesného maurského otroctví“, jak jiní piráti, tentokrát ve Španělsku, tyto námořníky násilím okrádali, aby pak posádku zamkli do vězení a jejich lodě po zapálení nechali napospas moři, jak Amerika ve skutečnosti vznikla díky všem těm dřevěným lodím, které vyplouvaly z přístavů, jako byl Salem, do nejzazších koutů světa, od Cádizu po Antarktidu, a přivážely zpět například molasu, střelný prach, zlato, čínské hedvábí nebo samozřejmě i africké otroky. Obchodní námořnictvo do všech míst dorazilo jako první, třeba na Fidži, Jávu nebo Sumatru. My jsme ty trasy přes oceány vytyčili, a až za námi šli vojenští námořníci. Tak tohle všechno se člověk dozvěděl na Massachusetts Maritime Academy.

Nedozvídal jsem se ale jen o historii. Starší posluchači už se v rámci výuky plavili na skutečných obchodních lodích, a když se vrátili, kapsy plné peněz, vyprávěli nám o úžasných ženách ve Venezuele nebo rvačce v Tokiu, při které byl zničen celý bar. Vždy se tito novopečení kapitáni zmiňovali také o pirátech, třeba jak nebezpečným se stal Malacký průliv nebo jak nejlépe odrazit jejich útok v Kolumbii. Ti hoši prostě z každé cesty udělali příběh jak od Roberta Louise Stevensona.

Není tedy divu, že jsem umíral touhou taky už vyplout a všechno vidět na vlastní oči.



## SEDM DNÍ

„V našem odvětví dopravy jsme skálopevně přesvědčeni, že firmy by neměly své posádky cvičit v používání zbraní a poté jim je i dávat... Pokud totiž začnete střílet, může to vyvolat odvetu a námořníci by mohli být zranění, či dokonce zabiti, o poškození lodě nemluvě.“

*Giles Noakes, hlavní funkcionář mezinárodní asociace rejdařů BIMCO zodpovědný za bezpečnost námořní dopravy v listu Christian Science Monitor dne 8. dubna*

**P**RVNÍ DEN POTÉ, CO JSME OPUSTILI SALÁLU, BYL klidný. Pluli jsme docela rychle podél východního pobřeží Arabského poloostrova a mířili do Adenského zálivu. Cesta prostě měla zatím obvyklý průběh a já jsem doufal, že tomu tak bude i nadále.

V mém nočním rozkazu jsem se, pravda, zmínil i o standardních postupech přijímaných v případě útoku pirátů, které si mí důstojníci přečetli a uvedli do praxe, ale to byla jen připomínka v písemné formě, zatímco já jsem potřeboval vidět, jak budou chlapi reagovat na skutečnou hrozbu. Ze Salály do Džibuti to po moři trvá tři nebo čtyři dny, ale ten první je každý ještě z pevniny vyčerpaný. Být na lodi, to je ovšem jako

Toto je pouze náhled elektronické knihy. Zakoupení její plné verze je možné v elektronickém obchodě společnosti eReading.