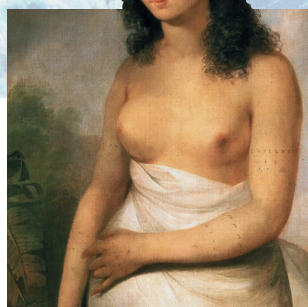




Václav Králíček

Vzbouřenci a ztroskotanci

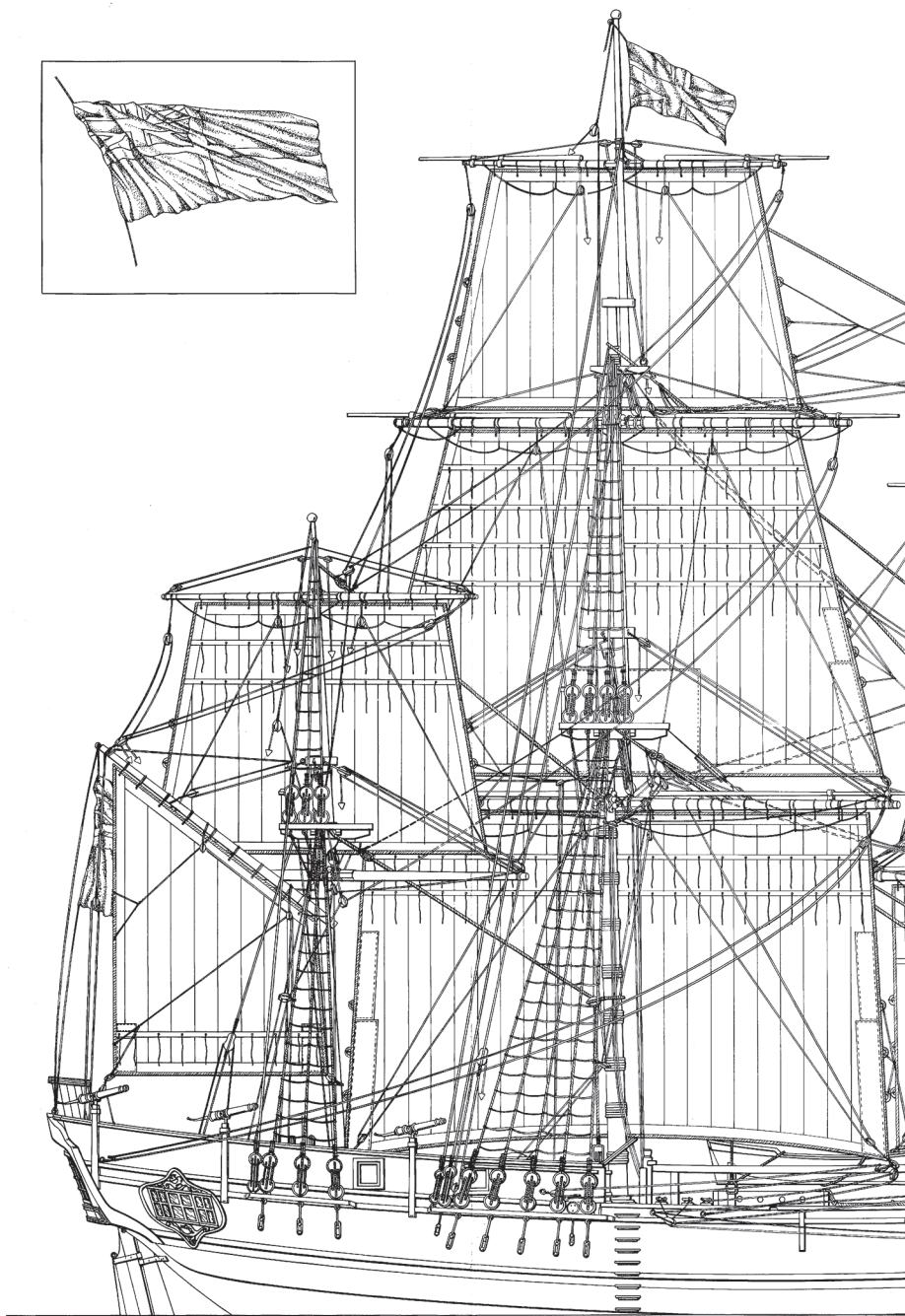
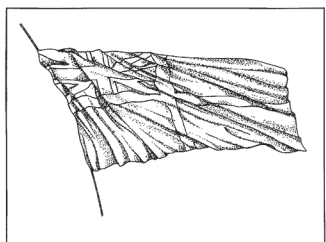
DRAMA BOUNTY A PANDORY



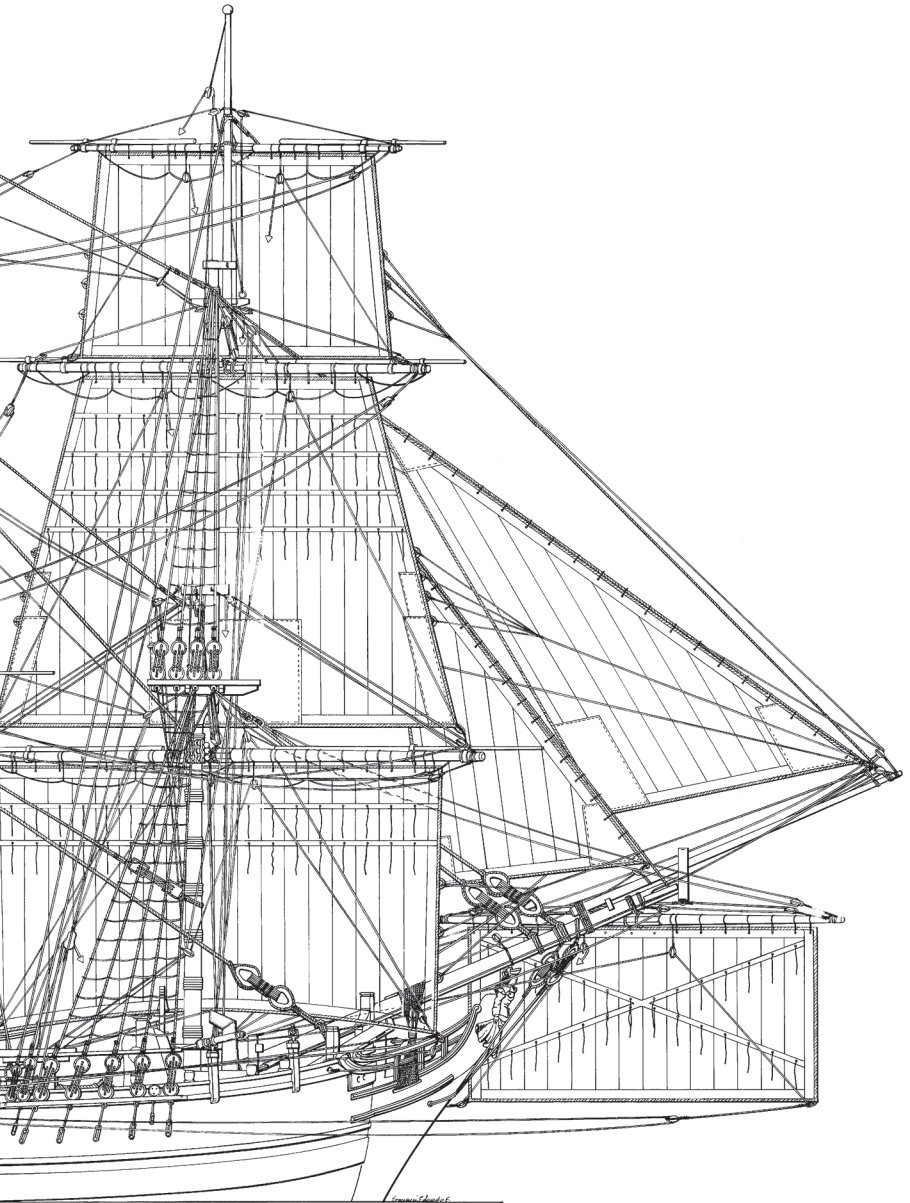
PRAŽSKÁ
VYDAVATELSKÁ
SPOLEČNOST

EDICE
MAGNETKA

NAKLADATELSTVÍ
EPOCHA



HMAV Bounty





Václav Králíček

Vzbouřenci a ztroskotanci

DRAMA BOUNTY A PANDORY

NAKLADATELSTVÍ EPOCHA
PRAŽSKÁ VYDAVATELSKÁ SPOLEČNOST

Ediční rada Edice Magnetka:

Prof. PhDr. Robert Kvaček, CSc., (FF UK Praha, Technická univerzita Liberec)

Doc. PhDr. Jan Halada, Csc., (FSV UK Praha, Institut komunikačních studií)

Prof. PhDr. Radek Fukala, Ph.D. (Univerzita Hradec Králové)

PhDr. Miloslav Martínek, CSc.

JUDr. František Čermák

Copyright © Václav Králíček, 2015

Czech edition © Nakladatelství EPOCH, 2015

ISBN 978-80-7425-469-7 (pdf)

Obsah

PÁR ŘÁDEK NA VYSVĚTLENOU	9
KAPITOLA PRVNÍ	
Vzbouřenci / HMAV Bounty	13
KAPITOLA DRUHÁ	
Ztroskotanci / HMS Pandora	83
MÍSTO ZÁVĚRU	129
PŘÍLOHY	
Rozkaz Admirality veliteli HMAV Bounty	129
Dopis poručíka Bonda	132
CHRONOLOGIE UDÁLOSTÍ	134
LITERATURA	140
O AUTOROVÍ	141

Motto:

Když se v dáli ztrácel přetížený člun s nepatrným množstvím zásob, které by za normálních okolností vydržely osazenstvu tak na pět dní, nikdo na palubě HMAV Bounty by na jejich životy nevsadil snad ani penny.

Začala neuvěřitelná anabáze malé skupinky mužů v otevřeném člunu pod velením pětatřicetiletého poručíka, který měl k dispozici jen jedny staré hodinky, malý kompas a fenomenální navigátorskou paměť. To, že dokázal urazit přes 3600 námořních mil neznámým oceánem, z toho takřka polovinu cesty v bouřích, chladu a zimě, vzbuzuje obdiv dodnes.

Jaké asi musel zažívat pocity guvernér holandského Coupangu, když se jednoho červnového dne roku 1789 u mola znenadání objevila tahle skupina otrhaných, špinavých, nemocných a doslova vychrtlých Angličanů na pokraji smrti?

A co se mu odehrávalo v hlavě o dva roky později, když u mola opětovně přistály čluny přeplněné Angličany, tentokrát s trosečníky z HMS Pandora...?

Pár řádek na vysvětlenou

Jako kluk jsem se s partou kamarádů jedno odpoledne usadil v pražském kině Alfa (mělo tehdy největší plátno v celé zemi, mnohem větší než tenisový kurt) ve druhé řadě, takže jsme seděli přímo pod ním. Přesto jsme byli nadšeni, že jsme lístky vůbec sehnali.

Zatímco mí kamarádi hltali hollywoodsky cudně odhalené tahtanky, já jsem o trochu víc obdivoval krásnou loď. Za pár dní jsem proto v modelářské prodejně zakoupil plány HMAV Bounty a pustil se do stavby. Nedokončený trup a ještě pár drobností dodnes uchovávám s pietou na polici a už přes čtyřicet let z nich stírám prach.

Jsem velmi vděčný mé ženě, dceři, synovi a nakladatelství Epocha za jejich trpělivost a podporu. Mohl jsem alespoň přeneseně dostavět svůj dětský sen.

Praha, léto 2015

MALÁ, ALE DŮLEŽITÁ POZNÁMKA

Základní anglickou námořní mírou v XVIII. století nebyla míle, jak je tomu dnes, ale jednotka zvaná league (nemá český ekvivalent ani název) odpovídající délce 2,6 námořní míle, tedy 4,828 km.

V textu zachovávám původní názvy ostrovů, tak jak je znali současníci (v závorkách pak uvádím názvy současné). Například ostrov Otaheite, jeden z hlavních hrdinů následujícího příběhu, známe jako Tahiti. A stejně krkolomně jako místopisné názvy nám občas připadají i fonetické přepisy jmen ostrovních panovníků.

KDYBY TĚCH FILMAŘŮ NEBYLO

O vzpouře na lodi *Bounty* vyšlo a stále vychází nepřeborné množství knih (nakonec i tato publikace je toho důkazem). Přesto k její slávě nejvíce přispěl filmový průmysl. Onen úžasný konflikt mezi kapitánem, prvním důstojníkem, posádkou, a především katastrofické vyvrcholení jejich vzájemných vztahů mohl film nechat jen stěží nepovšimnutým.

Poprvé drama vzpoury přenesli na filmové plátno v roce 1933, kdy si Fletchera Christiana zahrál Errol Flynn, ale to se film ještě jmenoval *In the Wake of the Bounty*. O dva roky později už studio Metro-Goldwyn-Mayer natáčelo *The Mutiny on the Bounty*. Hlavní roli poručíka Christiana ztvárnil proslavený miláček žen Clark Gable, zlého kapitána Charles Laughton a režie se ujal Frank Lloyd. Historická přesnost ale dostala trochu na frak, scénář vycházel z bestselleru K. Nordhoffa a J. N. Halla, přesněji z prvních dvou dílů *The Bounty Trilogy* (*Mutiny on the Bounty*, *Men Against the Sea* a *Pitcairn Island*). Velkofilm zaznamenal úžasný úspěch nejen díky představitelům hlavních rolí. Už tehdy se pro zvýšení autenticity natáčelo přímo na Tahiti.

V roce 1962 se studio Metro-Goldwyn-Mayer pokusilo úspěch zopakovat. Scénář opět vycházel z trilogie K. Nordhoffa a J. N. Halla a do hry o přízeň diváků nasadilo těžký kalibr. Proti sobě stáli Marlon Brando a Trevor Howard, režii vedl Lewis Milestone. Aby si studio pojistilo úspěch, vynaložilo na výrobu filmu tehdy astronomickou částku 19 milionů dolarů. Výsledek byl tristní. Film vydělal v distribucích jen dvě třetiny vložených peněz.

Přesto bylo natáčení filmu velmi zajímavé: poprvé použili skutečnou repliku lodi, nikoliv již existující upravené plavidlo. *Bounty* stavěli v Novém Skotsku a na moře ji spustili v roce 1960. Při stavbě vycházeli z archivních plánů Admirality, přesto byla filmová *Bounty* o deset metrů delší. Měřila 36,6 metrů a spolu s větším výtlačkem dostala i královské plachty na přední a hlavní stěžeň. Původní *Bounty* nesla jen tři – hlavní, košovou a brámovou. Ke zvětšení lodě došlo především kvůli tomu, aby se na ni vešel filmový štáb.

Loď prožila velmi pestré osudy. Roky kotvila v St. Petersburgu na Floridě, kde ji až do poloviny osmdesátých let minulého století

obdivovaly zástupy turistů. Později, to už patřila Tedu Turnerovi, který ji společně s filmovým archívem MGM koupil v roce 1986, hrála ve filmu *Ostrov pokladů* (Charlton Heston a Christian Bale). Technický stav loď se rapidně zhoršoval, také nepochopitelným zásahem kapitána Robina Walbridge, který nechal odstranit měděné obložení a nahradit je barvami údajně mnohem vydatněji odpuzujícími mořské živočichy. Loď ztratila licenci pro plavbu, a proto v roce 2002 prošla velmi důkladnou rekonstrukcí. To už od roku 2001 patřila *HMS Bounty Foundation*. Opět se vydávala na výletní plavby a byla i k dispozici filmařům. Ti ji využili například ve dvou dílech *Pirátů z Karibiku* a také v pornofilmu *Piráti* z roku 2005.

V dubnu 2006 došlo opětovně na opravy, které o rok později stály další tři miliony dolarů. Loď se pak vydala na sedmitýdenní turné ve stopách původní *HMAV Bounty*. Pro neustále vzrůstající náklady na údržbu se jí od roku 2010 pokoušeli majitelé zbavit. Během zpáteční plavby se dostala 25. října 2012 vinou kapitána Walbridge (alespoň tak vyzněl výsledek vyšetřování) do hurikánu Sandy. Nabírala vodu a posádka se ji rozhodla opustit. *Bounty* se potopila asi 260 kilometrů od pobřeží Severní Karolíny. Ze šestnáctičlenné posádky se podařilo zachránit čtrnáct lidí, ale Claudene Christiana (údajně potomka Fletchera Christiana) se již oživit nepodařilo. Moře si vzalo i kapitána Walbridge, bezvýsledné pátrání ukončila US Coast Guard 1. listopadu 2012.

Přes propadák ze šedesátých let se filmaři námětu nevzdali a v roce 1984 režisér Roger Donaldson opětovně oživil dávný příběh. Adaptace se pravděpodobně nejvíce přiblížila historické pravdě, ale děj částečně přišel o atraktivnost. Najednou nic nebylo černobílé a pravda se hledala jen obtížně. Christian i Bligh byli mnohem více lidmi se všemi přednostmi a chybami. Přestože se film hemžil slavnými jmény (Mel Gibson jako Christian, Anthony Hopkins v roli Blighe, sir Laurence Olivier si s chutí zahrál starého admirála Hooda, mezi námořníky vyčníval Liam Neeson), fronty u pokladen nestály a kasovní trhák to nebyl.

I pro tento film si nechali filmaři postavit kopii *HMAV Bounty*. A i tentokrát byla mnohem delší. Při délce 40,5 metru dokonce o 13 metrů oproti původní a pochopitelně i s více jak o třetinu větší tonáží. Loď s kovovým trupem stavěli ve Whangarei na Novém

Zélandu a na moře spustili už v roce 1979. Kromě moderního navigačního vybavení dostala diesel o výkonu 415 koňských sil (309 kW), který jí umožňoval plavbu rychlostí až 8 mil.

Po dokončení filmu loď pobývala ještě dva roky v Los Angeles. Tady ji koupila společnost zabývající se rekreačními plavbami v Austrálii. Dnes je v majetku čínské společnosti sídlící v Discovery Bay v Hongkongu a na výletní plavby se vydává pod svým počinštěným jménem.

Vzbouřenci / HMAV Bounty

KDYŽ SE ZE SOUKROMÝCH ZÁJMŮ STANOU ZÁLEŽITOSTI KORUNY

Dělo a děje se to odjakživa. Nahradí-li soukromý zájem státní, okamžitě všechno jde. Karibská oblast byla vždy nesmírně bohatá na třtinový cukr, rum, mahagon, koření, ovoce, kávu či kokos a jako taková se velmi rychle ocitla v hledáčku španělských a poté francouzských, holandských i anglických obchodníků. Po rozdělení sfér vlivu sestávala anglická Západní Indie z Baham, Barbadosu, Britské Guyany, Hondurasu, Jamajky, Tobaga a Závětrných i Návětrných ostrovů. Na plantážích pracovaly ke všeobecné spokojenosti tisíce otroků dovezených z Afriky. V onom bezchybném soukolí vyvstala nepříjemná potíž, a tou se stalo zásobování. Po desetiletí se řešilo bezproblémovým dovozem z nedalekého amerického kontinentu, ale tato výhoda po vyhlášení nezávislosti kolonií roku 1776 zmizela v nenávratnu.

Ale již drahnou dobu předtím se dostatečným přísunem potravin zabývali kromě jiných i velcí obchodníci, jakými byl například Duncan Campbell a zejména Joseph Banks, který v těchto oblastech vlastnil své finančně velmi výnosné latifundie. Obchodníci proto v roce 1775 vytvořili Výbor pro Západní Indii. Tuto silnou zájmovou lobby zaujala myšlenka dovozu chlebovníku, asi kilogram těžkých plodů, které jsou vynikajícím zdrojem škrobu, pečou se, vaří a nahrazují brambory. Další vyhledávanou plodinou byl mangostan, přibližně o velikosti rajčete, bohatý na vitamin C, cukr a škrob. Je známý především pro své antibiotické a antiparazitní účinky na hojení ran, tuberkulózu a malárii, ale užívány i při průjmecích či katarrech.

V roce 1777 vznikl dokonce fond s vypsanou odměnou pro toho, kdo úspěšně dopraví chlebovník do Západní Indie z Polynésie.

Právě tady se s jeho přednostmi seznámil Joseph Banks. Jenže uběhlo deset let a nic se nedělo. Možná i proto se počátkem roku 1787 dohodli pánové Banks, Townshend a lord Sydney na iniciativě ohledně přestěhování chlebovníkových rostlin. Sešly se zde společné zájmy vynikajícího botanika a zároveň úspěšného obchodníka s mužem, který vykonával nejvyšší politické funkce v království. Nedalo jim mnoho práce přesvědčit o výhodnosti celého podniku krále Jiřího III., který byl sám zaníceným botanikem. Proto mohl již 5. května 1787 zaslat lord Sydney dopis Admiraltě, ve kterém se z celého záměru stal důležitý zájem Koruny.

Konkrétní kroky k prozkoumání možnosti přesunu chlebovníkových rostlin uskutečnil právě sir Joseph Banks (1743–1820), který byl snad nejvýznamnějším botanikem své doby. Zkušenosti měl, zúčastnil se první velké objevitelské cesty kapitána Jamese Cooka (1728–1779) v letech 1768–1771, která ho proslavila. Na výpravu podporovanou panovníkem se Joseph Banks vydal z titulu oficiálního botanika. V té době už byl členem Královské společnosti. Ze svého financoval dva přírodovědce, Švéda Daniela Solandera a Fina Hermana Spöringa. Banksův tým dále tvořili dva výtvarníci, sekretář a dva černošští sloužící. Nalodili je včetně velkého množství přístrojů, celé knihovny, nádob pro uchovávání vzorků a pomůcek k lovu a odchytu. Aby se Banks mohl výpravy zúčastnit, dotoval svou přítomnost včetně plně profesionálního týmu spolupracovníků na tehdejší dobu královskou částkou 10 000 liber. Celkové náklady na výpravu se přitom vyšplhaly jen na 5394 liber.

Během plavby s Cookem se Banks dostal na Nový Zéland: po 127 letech tu byli prvními Evropany po Abelu Tasmanovi (1603–1659). Putovali ještě dál. Takřka polovinu roku 1770 strávili u pobřeží Nového Holandska (Austrálie) a studiem Velkého bariérového útesu. Podrobné znalosti nových území mu následně umožnily vášnivě obhajovat osídlování Nového Jižního Walesu a kolonizaci Austrálie všeobecně. Za vstupní bránu považoval zcela logicky Botany Bay: posádka zde dlouhé týdny opravovala *HMS Endeavour* poškozenou Velkým bariérovým útesem.

Na podzim se Cook vydal do Holandské Východní Indie. Ještě před přistáním v Batavii (Jakarta) musela posádka kapitánovi přísahat mlčenlivost o nově objevených územích. Po provedených

opravách se nakonec po třech letech výprava vrátila 12. července 1771 zpět do vlasti.

Pilný, zámožný a vzdělaný Banks vzápětí udělal závratnou kariéru a 30. listopadu 1778 dosáhl pomyslného vrcholu – byl zvolen prezidentem Královské společnosti (*The Royal Society*). Vedl ji celých 41 let. Záběr jeho činnosti by se do několika řádek rozhodně nevešel, ale pro nás je důležité, že dobře znal a přesně odhadl schopnosti námořního poručíka Williama Blighe. Banks účinně radil králi Jiřímu III. při budování Royal Botanic Gardens a své emisary posílal na další botanické výpravy po celém známém světě. Na jeho impuls putoval George Vancouver severovýchodním Pacifikem, Allan Cunningham do Brazílie a k severozápadnímu pobřeží Austrálie. William Bligh se na jeho přímluvu měl postarat o transport chlebovníku z jižního Pacifiku do karibské oblasti.

Naposledy se Joseph Banks osobně angažoval ve prospěch Williama Blighe v roce 1805. Tehdy jej doporučil do funkce guvernéra Nového Jižního Walesu.

SPOŘIVÁ ADMIRALITA

Přestože první Lord Admirality lord Howe neustále bojoval se snižujícím se rozpočtem, ani na chvíli neuvažoval o použití vlastní lodě. Admiralita proto vypsala 9. května 1787 jakési výběrové řízení na odkup vhodného plavidla daných technických parametrů. Usoudili, že k účelu postačí nepříliš velká loď s tonáží okolo 250 tun.

Do užšího výběru majitelé nabídli pět lodí. *Lynx* o tonáži 300 tun – majitelem nebyl nikdo jiný než obchodník Campbell, který požadoval 2200 liber šterlingů. Pánové Wellbank, Sharp a Brown nabídli loď dvě – *Shepherdess* (o výtaku 270 tun) za cenu 2050 liber a *Bethii* (230 tun) za 2600 liber. Dawson navrhl loď *William Pitt* (240 tun) za 1200 liber. A loďař Elches navrhl postavit úplně novou loď o tonáži okolo 250 tun za cenu 9 liber a 10 šilinků za tunu. Dodatečně se ještě přihlásil majitel lodi *Harriot*.

Po pečlivém zvážení komise doporučila Admiralitě odkup lodě *Bethia*. Počkala nicméně na posudek sira Bankse, který poměrně novou loď zhlédl 21. května 1787. Komise pro jistotu vyslala

na obhlídku lodě i pracovníky loděnice v Deptfordu. Nakonec Admirálita koupila loď laciněji, jen za 1950 liber – možná i proto, že odhadované změny se s ohledem na potřeby výpravy vyšplhaly mnohem výše.

Původně *Bethii* stavěli pro přepravu uhlí. Takových se u pobřeží Anglie plavily desítky, možná i stovky. Když vybírali loď pro první Cookovu výpravu, také *Earl of Pembroke* postavená v roce 1764 a přejmenovaná na *HMS Endeavour* sloužila k témuž účelu. K jejím základním charakteristickým znakům patřilo i poměrně ploché dno.

Ještě v den koupě, 26. května 1787, *Bethii* přepravili do loděnice v Deptfordu k provedení patřičných úprav před cestou. Neuběhlo ani čtrnáct dní, a 8. června Královské námořnictvo loď zapsalo do stavu pod novým jménem *HMAV Bounty* (Štědrá). Ačkoliv patřila válečnému námořnictvu, válečnou lodí de facto nebyla. Proto také k jejímu jménu nepřipsali obvyklou zkratku HMS, ale HMAV – His Majesty's Armed Vessel (Ozbrojená loď Jeho Veličenstva). Podle klasifikace patřila do šesté třídy, měla plné ráhnové oplachtění, ale nemusel jí velet kapitán či post-kapitán (vyšší velitelská hodnota); plně dostačovala hodnota poručíka.

O VELITELI SE ROZHODOVALO MEZI PŘÁTELI

Ideoví spoluautoři připravované výpravy se poměrně lehce domluvili na veliteli. Vždyť přímo jedné z Campbellových lodí velel vynikající navigátor a přímý účastník tragické třetí Cookovy výpravy William Bligh. Jako nepřímý důkaz kvalit zmíněného důstojníka posloužilo i to, že se při sestavování posádek jeho lodí námořníci nijak nevyhýbali a rádi zde sloužili.

William Bligh se narodil 6. září 1754 v malém městě St. Tudy v Cornwallu v rodině celníka. O budoucnosti malého Williama měli rodiče od počátku jasno, a když mu bylo sedm let, zapsali ho 1. června 1761 jako „kapitánského sluhu“ na *HMS Monmouth*. Řádová válečná loď třetí třídy vyzbrojená 70 děly byla i na poměry Královského námořnictva velmi stará. Při nástupu malého Williama sloužila už takřka sto let (do služby vstoupila v roce 1667) a její stav tomu odpovídal. Prošla sice několika přestavbami, ale poslední proběhla v roce 1742. William na její palubě prodělal

válečné tažení u Belle Île. Traumatické zážitky sedmiletého chlapce se v každém případě natrvalo podepsaly na jeho charakteru.

V šestnácti letech už patřil mezi zkušené námořníky (Able Seaman) a pomalými krůčky postupoval výš a výš. Naštěstí se neustále válčilo, a tak měl o práci postaráno. V roce 1776 sloužil už jako velitel (angl. Master byla hodnost blízká se důstojnické). Vedl loď, měl na starosti vše včetně navigace, technického stavu a podepisoval zápisy v lodním deníku a plavebním deníku i účetní knihu. Kariéru mu trochu usnadňovala i dětská touha stát se umělcem. Skvěle kreslil a docela dobře psal. Vynikal ve studiu a okolí jej brzy považovalo za zázračného navigátora a kartografa.

Jeho pověst se dostala i ke Cookovi a zajistila mu místo na palubě *HMS Resolution* při třetí objevitelské výpravě. Bligh se pro své odborné kvality i přes své mládí (bylo mu pouhých jednadvacet let) stal navigátorem této výpravy a jeho služeb si Cook velmi cenil. To, že plavba nakonec vyústí v zabití geniálního mořeplavce, nikdo nepředpokládal, tím méně Bligh. Stal se dokonce přímým svědkem smrti obdivovaného velitele.

HMS Resolution vybavili jedním z nejpresnějších přístrojů své doby, azimutálním kompasem. Cookovi jej věnoval na jeho druhou výpravu sir Banks a zaplatil za něj hodináři a výrobci přesných přístrojů Gregorymu z Londýna tehdy neuvěřitelných 80 liber. Během cesty se William Bligh poprvé setkal s fenoménem chlebovníku, jehož plantáže poznal na Havaji. Díky obdivu k rostlině dokonce dostal mírně hanlivou přezdívku „Chlebovníkový Bligh“. I to v budoucnu přispělo k jeho jmenování velitelem *HMAV Bounty*.

Po návratu do vlasti se mladý námořník oženil. Zamiloval se do slečny Elizabeth Bethamové, dcery výběrčího cel. Betsy, jak jí po celý život něžně říkal, pojal 4. února 1781 za svou zákonnou choť. Postupně mu porodila šest dcer a byla mu jedinou opravdovou oporou ve všech potížích.

V témže roce se konečně dočkal důstojnické hodnosti na *HMS Berwick*, řadové lodi o 74 dělech. Vystřídal ještě *HMS Princess Amelie* a *HMS Cambridge*, obě o 80 dělech, když najednou v roce 1782 přišel mír. Americká válka o nezávislost skončila a žádný válečný konflikt na obzoru nebyl. Pro mladého čerstvě ženatého poručíka

to znamenalo kariérní katastrofu. Velké množství válečných lodí najednou přecházelo do rezervy a nepotřebné důstojníky posílali na tzv. half-pay, čili vynucenou dovolenou s polovičním platem.

Naštěstí měla Betsy strýčka. Sir Duncan Campbell se ani chvíli nerozmýšlel a důstojníka s takovou praxí okamžitě zaměstnal na své lodi ve Východoindické společnosti. Bligh nejdříve velel obchodní lodi *Lynx* a poté dostal velení úplně nové lodi *Britannia*. Zatímco sir Campbell seznamoval navigátora Williama Bligha se sirem Banksem, což se pro jeho budoucnost nakonec vyjevilo jako klíčové, manželka Betsy mu představila mladého muže z příbuzenstva, toužícího po námořní kariéře – Fletchera Christiana. Na Betsyinu přímlovu a hlavně s ohledem na velmi vlivné příbuzenstvo jej Bligh přijal nejen do posádky *Britannie*, ale také poměrně záhy i jako přítele.

TEN DRUHÝ

Fletcher Christian byl o deset let mladší. Narodil se 25. září 1764 ve velmi bohaté a vlivné rodině sídlící na ostrově Man a západním pobřeží Anglie v oblasti Cumberlandu. Naneštěstí mu záhy zemřel otec a rodinné poměry se podstatně zhoršily. Přesto se matka snažila všem svým žijícím dětem zajistit co nejlepší vzdělání. Fletcher se narodil v pořadí jako sedmý z deseti dětí, ale čtyři sourozenci zemřeli. Od devíti až do svých šestnácti let navštěvoval Cocker-mouth Free School. Starším Fletcherovým bratřím se totiž podařilo upsat matce rentu ve výši 40 liber ročně, takže byla jakžtakž finančně zajištěna.

Na moře údajně odešel v roce 1782, a první lodí, na které sloužil, měla být *HMS Cambridge*, kde byl tehdy šestým důstojníkem William Bligh. Prakticky tedy nebylo možné, aby se už tenkrát ti dva na palubě nepotkali. Plavidlo patřilo do doprovodu obchodních lodí vyslaných v témže roce na podporu Gibraltaru.

Dne 25. dubna 1783 se nechal Christian zapsat jako midshipman (kadet – také se někdy uvádí hodnost srovnatelná s podporučíkem nebo vyšším poddůstojníkem) do stavu *HMS Eurydice*, 24 dělové fregaty určené pro službu ve Východní Indii. Loď celých šest měsíců kotvila ve Spitheadu a na cestu do Indie se vydala až 11. října. Během plavby Christian rozhodně nezahálel, a kromě

toho, že poznal Indii, také velmi rychle postupoval v hodnostech – 24. května 1784, kdy kotvili v Madrasu, jej trochu překvapivě rychle povýšili na poručíka a velitele hlídky. *HMS Eurydice* se do vlasti vrátila v červnu 1785 a také Christian neměl náhle práci.

Podle dochovaného popisu z pera Williama Blighe byl Fletcher Christian vysoký 5 stop a 9 palců, s opálenou tmavou pletí a tmavě hnědými vlasy, dobře stavěný, ale s koleny více od sebe. I tak se diplomaticky dají popsat nohy do O. Když později *Bounty* opouštěla Otaheite, měl na levé straně prsou výrazné tetování zpodobňující hvězdu a další tetování na zádech. Bligh si povšiml jedné jeho negativní vlastnosti – patřil prý mezi výrazně potivé lidi. Trochu jinak Christiana popisovali ostatní. Shodovali se v tom, že byl hezký, vždy působil spokojeně a přátelsky a v komunikaci s ostatními dokázal být velmi okouzlující. Místo výrazu dobře stavěný používali výrazu atletická postava. Na palubě *Bounty* prý dokázal vyjít se všemi s výjimkou Haywarda a Halletta (ale toho prý neměl nikdo rád).

Naštěstí dobře fungovaly rodinné klany a Christianova rodina byla ve velmi přátelském vztahu s rodinou Bethamových. A ti zase s Campbellovými, takže se místo na lodi pochopitelně našlo. Christian nastoupil jako kadet na *Brittanii* a pod velením Blighe absolvoval dvě cesty do Západní Indie, během kterých se ještě více spřátelili. Již během první plavby, ačkoliv měl opravdu nízkou hodnost, překvapivě stoloval společně s důstojníky. Na druhé ho Bligh už jmenoval druhým důstojníkem. Příteli se velmi věnoval a jako excelentní navigátor mu pomáhal v dalším odborném zdokonalování.

Ze strany Blighe to tedy muselo být opravdové přátelství. Jen těžko by si jej vybral na cestu s *Bounty* a následně během plavby jej povýšil na prvního důstojníka.

MÁ PRESTIŽ, UBOHÝ PLAT, VELKOU ZODPOVĚDNOST A MALOU LOŤ

Na tom, že delikátního úkolu převézt tisíce chlebovníkových saze-
nic z Otaheitei byl schopen zdárně se zhostit jen vynikající námoř-
ník a především navigátor, se Banks a Campbell shodli již v květnu
1787. Stejně tak byli přesvědčeni, že William Bligh tento velmi

prestižní úkol, do budoucna zajišťující skvělou pověst, rozhodně neodmítne.

Tou dobou se *Britannia* plavila daleko od domova. Kapitán Bligh dovedl loď do přístavu až 5. srpna 1787; teprve tehdy bezpečně zakotvila na Temži. Bligh se cítil nabídkou velmi poctěn a dobře věděl, komu za ni vděčí. Přesto mu úspěšnou budoucnost kalily dvě drobnosti. Tou první byl plat. Obchodní loďstvo platilo námořníky a důstojníky mnohem štedřeji než válečné, a rozdíl byl v jeho případě více než šestinásobný. Ale tuto komplikaci slíbil sir Campbell vyřešit.

Mnohem nepříjemnější výhrada se týkala hodnosti. Ve Východoindické společnosti už byl kapitánem, ale s návratem k válečnému námořnictvu se stal opět poručíkem. Povýšení mu sice po návratu První Lord Admirality přislíbil, ale nyní se s hodností nedalo nic dělat.

Další nepříjemná překvapení na sebe nenechala dlouho čekat. Když se Bligh 16. srpna dostal do doků, aby si loď prohlédl, byly jeho první dojmy dost zdrcující. Dobře znal tento typ loď, a tak mu bylo jasné, že svými rozměry vyhovuje pro daný účel jen na hranici možného. Vždyť pro převoz tisíců sazenic přes polovinu zeměkoule dostal jen 27,7 metrů dlouhou loď. Navíc prováděné úpravy rapidně zmenšovaly už tak nepatrné prostory pro ubytování posádky a důstojníků.

Záď, kde se za normálních okolností nachází kajuta kapitána a menší kajuty určené důstojníkům, loděnice přestavěla na jeden veliký prostor určený pro převoz sazenic. Tento „skleník“ sahal od hlavního stěžně až po záď. Nad úpravami bděl botanik výpravy David Nelson. S Blighem se dobře znali ze třetí Cookovy výpravy. Nelson dostal k ruce pomocníka, mladého zahradníka Williama Browna.

Skleníku se podřídila celá loď. Sazenice vyžadovaly opatrné zacházení, neustálé zavlažování a důkladné větrání. Proto na bocích loď instalovali větrací okénka a obdobně větrání řešili i stropem. Horní palubu na dvou místech opatřili zasklenými otvory – za kotevním vrátkem umístěným za hlavním stěžněm a hned za kormidlem. Do zbývajících prostor se měla vejít celá posádka a vybavení naplánované na roční plavbu. Protože měla loď nekrytou palubu

a jen jednu palubu ubytovací, šlo doslova o sisyfovskou práci, i když Admiralita posádku údajně zredukovala na nezbytné minimum.

Původně podle běžných měřítek obchodního loďstva postačovalo k obsluze *Bethie* jen asi patnáct námořníků, ale válečné námořnictvo mělo jiné představy. Stanovilo počet členů posádky *Bounty* na čtyřicet pět. Na malý oddíl námořní pěchoty běžně sloužící na válečných lodích již místo nezbylo, bohužel k nelibosti kapitána. Do osádky musíme připočítat i jednu mrtvou duši známou jako „widow's man“. Plat tohoto neexistujícího člena posádky sloužil jako finanční výpomoc vdovám po skutečně zemřelých námořnících.

Posádku *Bounty* tvořili velící poručík/kapitán, velitel, dva pomocníci velitele, dva kadeti, dva kormidelníci, pomocník kormidelníka, bocman, střelecký mistr, tesař, chirurg, profous, pomocník bocmana, pomocník střeleckého mistra, dva pomocníci tesaře, plachtař, účetní a kapitánův sluha v jedné osobě a dvacet pět námořníků. Dva námořníky nahradili zbrojír a pomocník botanika. Protože se na palubě nacházel i botanik Nelson, ve skutečnosti se do už tak stísněných prostor muselo vejít čtyřicet šest lidí.

Díky stavbě skleníku přišel Bligh o svou kajutu a důstojnickou jídelnu, a proto mu vybudovali provizorní místnost na pravoboku hned za skleníkem. Obdobnou kajutu na protější straně dostal velitel Fryer. Mezi nimi vznikl menší prostor užívaný jako přípravná a jídelna zároveň. Kajuty ostatních poddůstojníků tvořily jen plátěné závěsy.

Obytné prostory posádky v nepříznivém počasí „dostatečně“ vytápěla nově instalovaná kamna. S ohledem na účel výpravy byla Admiralitou doplněna jakýmsi druhým provizorním vysoušečem určeným k udržování dostatečného tepla ve skleníku. Obě zařízení se dočkala velkého uznání kapitána Blighe. Během plavby okolo mysu Horn, i když s velkými obtížemi, dokázala alespoň částečně vysušet promočené oblečení námořníků.

Na lodi se pracovalo už téměř dva měsíce, když Bligh nařídil ještě jednu výraznou změnu. Pro zlepšení stability na volném moři nechal hlavní stěžeň zkrátit o tři stopy a 10 palců a přední stěžeň o dvě stopy. S tím souvisely úpravy rozpětí obou hlavních

ráhen. Loděnicí prodloužené hlavní ráhno nechal zkrátit takřka na původní délku, přední vykrátil o další dvě stopy. Výšku mizzenu zachoval, ale během dlouhého pobytu na Otaheite došlo i na něj. Nechal snížit i množství balastu uloženého na dně lodě ze 45 na 19 tun. Věděl, že jej dostatečně nahradí zásoby nakládané na dlouhou plavbu.

Bounty mezitím obdržela standardní měděnou obšívku trupu předepsanou Admirálitou k ochraně před mořskými živočichy jižních moří. S tím souvisela i výměna veškerých železných dílů na vnějším trupu za bronzové. Námořnictvo totiž už dříve ztratilo několik lodí, než zjistilo, že kombinace mědi, slané vody a železa vytváří dokonalý galvanický článek.

Ještě jednu důležitou změnu si poručík Bligh prosadil na základně předchozích zkušeností. Přesně podle standardů Admirality obdržela *Bounty* tři čluny: 20 stop dlouhou barkasu a dva kutry o délce 18 a 16 stop. Ty nechal nahradit jen barkasou o šesti veslech a délce 23 stop a kutrem o délce 20 stop. Tři čluny na palubu nedokázali umístit. Pokud byly dva vedle sebe a jeden vložený do většího, posádka nedokázala okolo nich procházet, v těch místech se navíc pracovalo s lany. A varianta umístění člunů do sebe od největšího po nejmenší by ohrožovala stabilitu lodě.

Že to bylo rozhodnutí správné, to pochopil Bligh později. Barkasa podle běžných měřitek pojala třináct osob. Později ji Bligh zhodnotil jako velmi vydařenou a pochvaloval si její nautické vlastnosti. Ačkoliv měla původně jen jeden stěžen poblíž příďe, s největší pravděpodobností nechal v průběhu plavby osadit ještě jeden, oba s luggrovým oplachtěním

Nakonec došlo i na vyzbrojení. Dne 4. října se na palubu dostavil lodivod a vyvedl loď dolů po řece, kde 9. října na Long Reach na žád instalovali čtyři standardní 4librová děla na lafetách (stejná kdysi obdržela i *HMS Endeavour*). Do bočních držáků umístili dalších deset swivelů (nejmenší 1/2librová děla na pivotových lafetách), námořnictvem užívaných pro boj zblízka.

Celou přestavbu korunovala příďová figurína ženy zobrazující štedrost a korespondující se jménem lodě. Když účetní loděnice sečetli veškeré náklady na přestavbu, došli k částce 4456 liber, tedy více než k dvojnásobku kupní ceny.