

**NYNÍ VE FILMOVÉM ZPRACOVÁNÍ**



**ERIC LOMAX**  
**KOLEJE OSUDU**

**PRAVDIVÝ PŘÍBĚH Z JAPONSKÉHO VÁLEČNÉHO ZAJETÍ**



Mladá fronta

ERIC LOMAX

# Koleje osudu

PRAVDIVÝ PŘÍBĚH Z JAPONSKÉHO VÁLEČNÉHO ZAJETÍ

Mladá fronta

Přeložil Milan Lžička

Copyright © Eric Lomax 1995

First published as *The Railway Man* by Jonathan Cape,  
an imprint of The Random House Group Ltd.

Eric Lomax has asserted his right to be identified  
as the author of this work.

Translation © Milan Lžička, 2014

VĚNOVÁNO  
ELIZABETH SUTHERLANDOVÉ LOMAXOVÉ  
(1877–1942)

A JEJÍM VNOUČATŮM LINDĚ,  
ERICOVI A CHARMAINE,  
KTERÁ TENTO PŘÍBĚH NEZNALA.

A TAKÉ MÉ ŽENĚ PATTI,  
BEZ JEJÍŽ PODPORY  
BYCH TENTO PŘÍBĚH  
NIKDY NEODVYPRÁVĚL.

## KOLEJE OSUDU

Eric Lomax se narodil roku 1919. Ve dvaceti letech narukoval ke Královskému spojovacímu vojsku a za druhé světové války padl do zajetí japonské armády. Svůj příběh válečného zajatce později odvyprávěl v knize *Koleje osudu*, jež se po vydání roku 1995 dočkala nadšeného přijetí a za niž rok nato obdržel ocenění NCR Book Award. Eric Sutherland Lomax zemřel 8. října 2012 v městě Berwick-upon-Tweed.

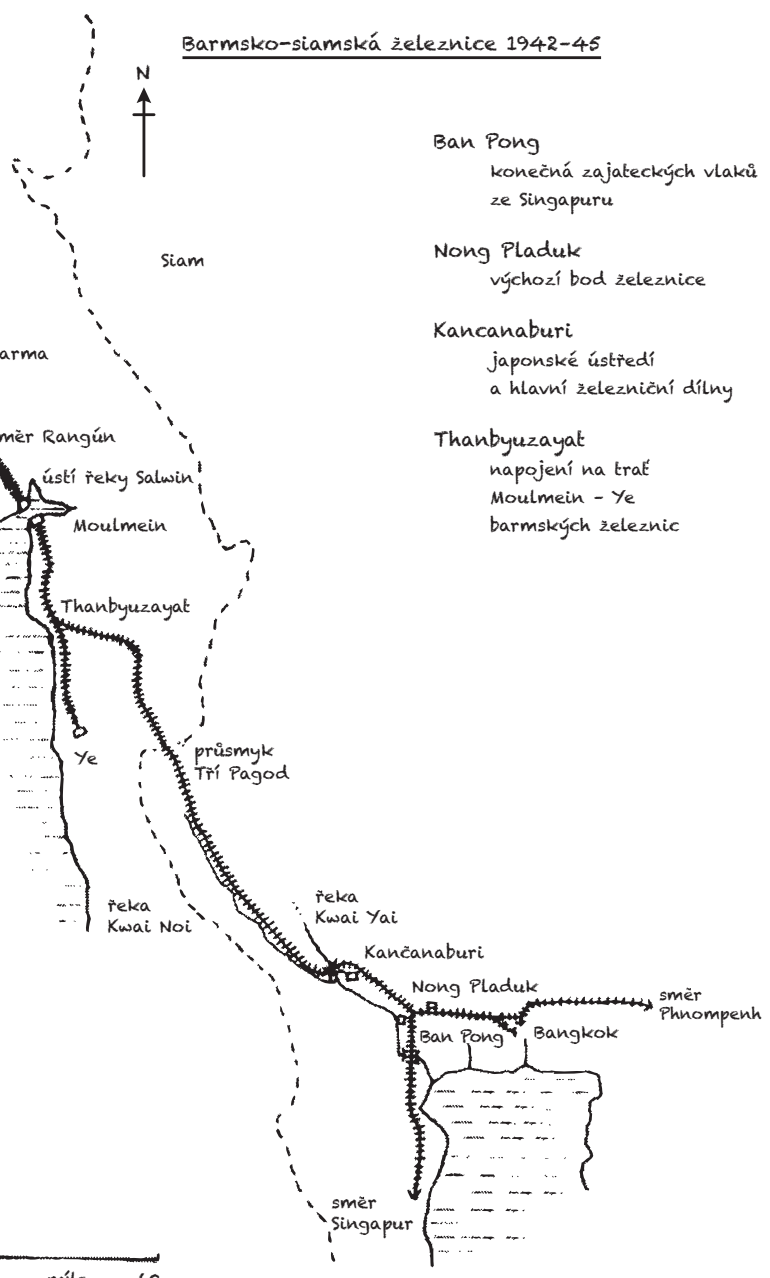
Tato kniha za mnohé nesmírně vděčí tvořivosti a umu Neila Bentona. Jeho neocenitelný příspěvek k finální podobě textu dalece překročil obvyklý vztah mezi autorem a vydavatelem. Lze zcela oprávněně tvrdit, že bez jeho pomoci bych mnoha věcmi, o nichž jsem přemýšlel posledních padesát let, nedokázal vtisknout konečnou podobu.

Byl jsem mrtev – a hle, živ jsem na věky věků...

Napiš tedy, co jsi viděl.

Zjevení Janovo 1, 18–19

# Barmsko-siamská železnice 1942-45



Ban Pong

konečná zajateckých vlaků  
ze Singapuru

Nong Pladuk

výchozí bod železnice

Kančanaburi

japonské ústředí  
a hlavní železniční dílny

Thanbyuzayat

napojení na trať  
Moulmein - Ye  
barmských železnic

Siam

armá

směr Rangún

ústí řeky Salwin

Moulmein

Thanbyuzayat

Ye

průsmyk  
Tří Pagod

řeka  
Kwai Noi

řeka  
Kwai Yai

Kančanaburi

Nong Pladuk

Ban Pong

Bangkok

směr  
Phnompenh

směr  
Singapur



## PRVNÍ KAPITOLA

V PŘEDSÍNI SVÉHO DOMU v městečku Berwick-upon-Tweed mám pověšený obraz od skotského malíře Duncana Mackellara. Jedná se o rozměrné dílo zachycující glasgowské nádraží St. Enoch jednoho kalného letního večera v osmdesátých letech devatenáctého století. V napjaté, rozrušené póze na něm stojí žena pokročilého středního věku v prostých tmavých šatech se slunečníkem v ruce a dívá se kamsi za nás, netečná k dění kolem sebe. Za ní strmí do výše stěny nádraží z očouzeného skla a tepaného železa. Žena se z okraje nástupiště dívá za odjíždějícím vlakem a my očima vzdalujícího se pasažéra vidíme její prázdnou, zdrženlivou tvář člověka, jenž se naučil polykat zármutek. Uvržena do nenadálého osamění, snaží se uchovat si v mysli obraz svého dítěte, aspoň tak se můžeme domnívat, které míří vlakem na vystěhovaleckou loď či do koloniální války – do Indie, Afghánistánu, na Zlatonosné pobřeží.

Přestože se jedná o konvenční výjev, dokáže opravdově dojmout. Odjakživa ho mám rád. Nádraží mě vždy přitahovala, nejenom proto, že tam jsou vlaky, ale i proto, že se jedná o místa takříkajíc rozpolcená, kde lze zaslechnout ozvěny završených cest i melancholické zvuky odjezdů. Mackellarův obraz pojednává o nevyhnutelnosti odloučení, o ceně placené za cestování. A dodnes jsme nevytvořili zvuk, který by tolik evokoval odloučení jako hvízdot parní lokomotivy, ona vysoká nota nelidského uvolnění, kdy se vypustí voda přeměněná v páru a smísí se s chladným vzduchem.

Někdy v sedmdesátých letech dvacátého století jsem se na nádraží St. Enoch vydal, a když jsem se zastavil na nástupišti právě na místě, které Mackellarův obraz divákovi zpřítomňuje, připadalo mi, že se zadní část té velké haly, podobné obřímú viktoriánskému skleníku,

téměř nezměnila. Nádraží nebylo ještě zcela opuštěné a ztichlé, ačkoliv pár let nato je zbořili, stejně jako mnoho dalších katedrál páry. Tato doba už jednou provždy patří minulosti, ovšem skutečnost zármutku a jeho následky, z nichž Mackellar na svém obraze cosi zachytil, tak snadno rozptýlit nelze.

Vášeň pro vlaky a železnice je prý nevyléčitelná. Stejně tak jsem zjistil, že neexistuje lék na mučení. Tyto dva neduhy se v průběhu mého života důvěrně propojily, a přesto jsem je díky jakési nahodilé směsici štěstí a milosrdenství dokázal oba přečkat. Překonat následky mučení mi však trvalo bezmála padesát let.

\* \* \*

Narodil jsem se roku 1919, v roce, kdy formálně skončila první světová válka a kdy se aviatci Alcock a Brown vynořili z deště nad Atlantickým oceánem a zabořili svůj křehký bombardér do irského mokřadu. Pamatuju si, že mi o této neobyčejné ukázce leteckého inženýrství a umu kdosi vyprávěl už ve velmi raném věku a že jsem na ty dva neohrožené piloty myslel, když jsem s rodiči kráčel po šedavé promenádě na nábreží v Joppě, východním předměstí Edinburghu. Název Joppa je odvozen od biblického města Jaffa, kam se uchýlil Jonáš, když prchal před Hospodinem, a odkud vyplul na moře. Velmi záhy jsem zjistil, byť to bylo ještě dávno předtím, než pro mě začaly tak širé dálavy znamenat něco víc, že toto moře je vlastně krytá zátoka, Forthský záliv, a že ačkoliv je vzdálené pobřeží Fifu vidět jen za pěkného počasí, existují kdesi za mlhou a vichrem daleko krutější oceány.

Můj otec John Lomax byl tichý, spořádaný, vážný člověk, který věděl, co je pro jeho ženu a dítě nejlepší, a který nebyl zvyklý na to, aby mu v jeho domě někdo odmlouval. Až do čtrnácti let pracoval u zastavárníka ve Stockportu, na periferii průmyslového Manchesteru, a roku 1893 se pak jakýmsi způsobem uchytil na poště, úřadu, kde setrval dalších bezmála padesát let, než odešel do důchodu. Začínal jako „telegrafní poslíček“, což tehdy býval nejnižší existující post, dokonce ještě nižší než vstupní pracovní zařazení, které vybral mně, když jsem dosáhl šestnácti let. V době, kdy jsem se narodil, už z něj byl

státní zaměstnanec středně vysokého postavení, získal na edinburské hlavní poště funkci vedoucího osobního oddělení, spolehlivého a důvěryhodného úředníka.

Roku 1909 přesídlil otec do Edinburghu, města politiky, práva a služeb, celý život však zůstal dítětem průmyslové revoluce, překypoval živými vzpomínkami na uhlí, dým, smog a parní pohon, na mohutná tovární soukolí a železniční lokomotivy a Manchesterský průplav. Mladým lidem narozeným v zemích, kde těžký průmysl téměř upadl v zapomnění, se těžko vysvětluje, jak úchvatné dokázaly být samotné procesy, jež utvářely náš život; pro otce, a později ani pro mě, nebyly velké stroje zdrojem děsu či znepokojení, nýbrž čímsi, co je třeba oslavovat, čímsi stejně fascinujícím jako přirozený svět, výtvořeny zhotovenými člověkem.

V době, kdy už jsem podobné věci dokázal vnímat, patřil otec mezi členy čtenářského kroužku zhruba patnácti přátel, mužů i žen, kteří se vzájemně navštěvovali a předčítali si pojednání o takových tématech jako romány Arnolda Bennetta, které otec hltal, jelikož mu tato díla nejvíc připomínala literaturu světa jeho dětství, nebo Edinburgh očima sira Waltera Scotta. Tatínek byl rovněž oblastním redaktorem *Listu sdružení poštovních elektroinženýrů*, do nějž přispíval místními zprávami. A stejně jako každý zanícený věrozvěst pokroku a vynálezů četl H. G. Wellse. Takovýchto svazků nashromáždil menší knihovnu. Pamatuju si, že měl na policích *Edinburský almanach* nakladatelství Oliver & Boyd ze třicátých let devatenáctého století, několik populárně-naučných spisků a rovněž *Životy inženýrů* z pera Samuela Smilese.

Vzpomínám si také na tatínkovu knihu *Dějiny lidstva* od Hendrika Willema van Loona, která vyšla roku 1931. Jednalo se o podnětné vyprávění o úspěších a pokroku a jako malý jsem ten příběh o optimismu a důvtipu hltal, neboť každý nový posun jako by sliboval větší rychlost, jednoduchost a rozjitření. Jednou z nejsilnějších událostí mého dětství bylo objevení tajného diagramu „velkých objevů“ skrytého v ozdobném přebalu van Loonovy knihy. Byl jsem přesvědčený, že tisíce čtenářů zadní část obálky vůbec neprozkoumaly a že ten úchvatně rozvětvený strom lidské vynalézavosti mám jen a jen pro sebe.

Moje první vzpomínka na svět za hranicemi mých dětských potřeb nepatřila zvířátku nebo parku, nýbrž zvláštnímu mechanickému

soukolí. Jedním z častých cílů oněch procházek s tatínkem podél moře bývala konečná stanice tramvají v Joppě, jež se nacházela v místech, kde se historická hlavní silnice z Edinburghu do Londýna dotýkala Forthského zálivu. Na jedné z těchto vycházek, když jsem byl ještě hodně malý, jsme obešli roh Di Rollovy zmrzlinárny a spatřili, jak je ulice Joppa Road zatarasená mohutnou barikádou tramvajových vozů, hradbou temně rudého a bílého kovu. Každou tramvaj tvořil elegantní poschodový vagón s ladně vyhlížejícími dřevěnými rámy kolem oken a všechny byly oboustranné, přičemž okna na obou koncích tvořila pětiboký hranol. Tramvaje měly vpředu i vzadu otevřené plošiny a z nich stoupaly vzhůru pravoúhlé schody, vábivě mizející v nekrytých horních poschodích. Čekaly tam, aby odvezly zpátky do Edinburghu návštěvníky odcházející z dostihů v nedalekém Musselburghu. Jen jsem na tu masu strojů civěl. Netušil jsem, že je na světě tolik tramvají.

Naneštěstí pro mou počínající fascinaci dopravními prostředky jezdícími po kolejích byla Joppa doslova tramvajovým rájem. Nacházela se tam konečná stanice jednoho z posledních systémů lanové dráhy na světě, jejíž vozy byly ke spodku trati připojeny pomocí ocelových lan. Ta měřila na délku až osm kilometrů a obíhala kolem dokola ve žlábků mezi kolejemi díky pohonu obřích stacionárních parních strojů ve vozovnách. Záhy poté, co jsem spatřil shromážděné tramvajové vozy, mě tatínek vzal na prohlídku umaštěné šachty pod povrchem vozovky na konečné v Joppě. Tato místnost byla strojovna a nacházelo se v ní velikánské kolo s okolky, kolem nějž se točilo ocelové lano přitahující vůz z Portobella, nejbližšího západního předměstí. Každých několik minut přijela tramvaj, odpojila se od kabelu směřujícího k východu a poté, co se přicvakla k lanu vedoucímu na západ, zamířila impozantní rychlostí dvacet kilometrů v hodině zpátky do Edinburghu.

Na předvídatelnosti tohoto systému bylo cosi nesmírně uklidňujícího: těžké dvoupatrové tramvaje vlečené ulicemi, pojíždějící městem křížem krážem, nikoliv však nazdařbůh, vytrvale se proplétající mlýnicí bicyklů, koňských zásobovacích povozů i chodců. Jako by tramvaje chaotickému životu města vtiskovaly pravidelný řád.

Nedlouho nato, co jsem se s těmito zastaralými lanovými vozy seznámil, musely ustoupit tramvajím elektrickým. Když mi byly asi tak čtyři roky, korzoval jsem s matkou po promenádě a ona najednou ukázala na dle svých slov první elektriku jedoucí do Edinburghu. Obrovitý parní stroj supící v místní vozovně byl vyřazen z provozu jednou pozdě v noci zhruba měsíc nato. Otec mi o tom pověděl hned druhý den; došlo mi, že to pro něj byl závažný okamžik, konec čehosi, a že ho rozesmutnil.

Jako děti jsme v tramvajích rádi jezdili a také si v nich hráli, poznávali povahu jednotlivých průvodčích – někteří z nich malé kluky zrovna v lásce neměli – a zjišťovali, že i řidiči mají každý určitou náuru, neboť neměnné peší tempo starých lanových vozů již bylo minulostí a někteří tramvajáci stlačili páku až úplně dolů a hnali své jiskřící vagóny ostošest. Jednoho dne v zatáčce na King's Road v Portobellu jedna tramvaj vykolejila, prorazila zeď dvora portobellské elektrárny a zůstala viset nad železniční tratí, jež elektrárnu zásobovala uhlím. Na ten velký zelený tramvajový vůz, tak podivně balancující na zcela nepatřičném místě, byl věru pohled: náznak, že řádné spojení mezi dvěma místy lze násilně přerušit, že svět dokáže být nebezpečný. Přesto představovaly elektriky pokrok a každý posun vpřed se v těch těžkých a střídmych časech setkával spíš s uznáním než s lítostí. Pokrok nás uchvacoval, což už dnešní lidé neznají. Tehdy jsem ještě netušil, kam díky němu dospěju já.

Moji maminku divy techniky až tolik neokouzlovaly, což nijak nepřekvapuje u člověka, který vyrůstal skoro dvě stě padesát kilometrů od severního pobřeží Skotska, na Shetlandských ostrovech. Byla to nesmírně laskavá žena důstojného vystupování a vizionářských schopností, což jsem si odjakživa spojoval s tím, že vyrůstala ve společenství, kde se stále ještě hovořilo dialektem staré norštiny. Byla pátým z osmi dětí. Sotva si lze představit větší kontrast oproti poměrům, z nichž pocházel otec. Generace jejích rodinných předků vyrazily v malých rybářských člunech na moře. Její tatínek vybudoval prosperující obchod s rybami, poté přesídlil na jih a rok před mým narozením zemřel jako zámožný obyvatel edinburského přístavu Leith.

I co do snů a tradic se maminka od otce zásadně lišila. Mluvívala o osamělých záhumencích, lovení sledů, požárech rašelinišť a nikdy

neutichajícím hlasu moře; líčila nám letní dny, kdy bývalo světlo celých čtyřadvacet hodin, senoseče, trsy trávníček na bělostných plátech se slídovým pískem i nelítostné vichry, které v zimních měsících vyrvou z půdy všechno kromě nejodolnějších a nejprizpůsobivějších forem života. I v letopisech její rodiny, Sutherlandových, se nacházely chmurné události: její předek John Sutherland patřil mezi 105 rybářů, kteří utonuli roku 1832, kdy osmnáct otevřených člunů pohltila červencová bouře, a další dva Sutherlandové zahynuli za shetlandské letní bouře roku 1881. Rodina žila v tak blízkém kontaktu se smrtí, že to lidi z města nedovedou pochopit. Maminka v sobě chovala romantismus člověka opustivšího nelítostné venkovské společnosti, byť věděla, že není cesty zpět. Přesto přese všechno patrně po celý zbytek života v Edinburghu tesknila po domově.

Svému potomkovi dala do vínku smysl pro tajemno. Dokonce i shetlandské místní názvy budily dojem nepostižitelné krásy: kde jinde se nacházejí ostrovy se jmény jako Vaila, Trondra, Balta či Unst? Matka měla skromné literární ambice, psala, jak ona říkala, „eseje“ a básně a k tomu hodně četla. Přísný realismus Arnolda Bennetta by nedokázal učinit zadost rozbujele ostrovní obrazotvornosti a maminkinou oblíbenou četbou bylo patrně dílo Jessie Margaret Edmonston Saxbyové, nejproslulejší shetlandské spisovatelky, s níž se znala a které už táhlo na osmdesát, když jsem se narodil. Tato žena se nakonec dožila ještě počátku druhé světové války.

Matka mě měla nesmírně ráda, zřejmě až příliš úzkostlivě mě ochraňovala a chovala se i trochu majetnický. Jako dítě jsem býval náročný, s oblibou jsem sestavoval různé seznamy, kdeco si zapisoval, sbíral výstřižky z novin a maminka mi to všechno tolerovala, dokonce mě v tom podporovala a neustále pro mě měla v zásobě kancelářské potřeby. Říkávala mi „profesůrek“. Moc jsem ji miloval, ale svět, do něž jsem se narodil, jaksi nepřál ztotožnění s její nostalgií po minulosti; vrylo se do mě cosi hrubšího a to mě vtáhlo do otcova světa, což se konec konců ve dvacátých letech dvacátého století od chlapců očekávalo.

Jedním z trvalých důsledků matčina vlivu byla poloha domu, v němž jsem se narodil – stál na svahu v Joppě skýtajícím úchvatný

výhled na Forthský záliv. Patrně toužila žít u vodní plochy, odkud není alespoň povětšinou vidět pevnina, a z našeho svahu se člověk mohl dívat oknem na širé moře, jež bývalo zpravidla šedavé a studené. Vlivem jeho krátkých neklidných vln nám až do morku kostí zalézal vzpružující chlad, jenž nám připomínal, jaké máme štěstí, že žijeme na souši, aniž by nám dal možnost podléhat iluzi, že jsme pány země.

Dětství bylo dobou strohých citů. Vychovávali mě vážní, staromilští lidé, a to jako svého „jedináčka“, přičemž tento výraz naznačoval jistou nepřízeň osudu, jako by jedináčci byli nějak znevýhodněni, jako by šlo o šťastný důsledek jakési poruchy v dědičném materiálu. Pro své rodiče jsem byl možná překvapením. A často jsem si říkal, že je možná lepší, že jsem pouze jeden.

Otec každý den dodržoval pevně daný stereotyp a já jej stále vidím, jak ráno co ráno odchází z domu na elektriku číslo 20, která ho zavezla na edinburskou hlavní poštu v ulici Waterloo Place. Pokud šlo o jízdní řády a cestovní doby, byl puntičkář, což jsem po něm podědil, onu potřebu vědět, že mohu někam přijet a zase odjet dle očekávání.

O prázdninách nás brával na místa jako Aberdour ve Fifu či Glenfarg v Pertshiru, a to ve vagónu taženém jednou z krásných lokomotiv Atlantic někdejší železnice North British Railway přes vysoký a široký Forthský most. Šinout se po tomto mostě znamenalo drkotat chřestícím světem oceli a studeného vzduchu, kde se nám nad hlavou tyčily vysoké konzolové nosníky a hluboko pod námi hučelo moře, prosvítající mezi kovovými vzpěrami. Ten most byl větším divem než pyramidy, nejnádhernějším mostem na světě: jak věděl každý skotský kluk, byl zhruba míli dlouhý, spotřebovalo se na něj osm milionů nýtů a jen natření barvou si vyžádalo práci devětadvaceti chlapů na plný úvazek.

Když jsem byl pořád ještě malý hoch, vzal nás otec na Shetlandy. To už byla opravdická výprava, pětihodinová cesta vlakem do Aberdeenu a pak noční plavba parníkem do Lerwicku. Loď se jmenovala *St. Sunniva* a byla to pýcha paroplavební společnosti s předlouhým názvem North of Scotland and Orkney and Shetland Steam Navigation Company Limited. Jednalo se o elegantní plavidlo, přestavěnou výletní jachtu, která nástrahy Severního moře bez potíží zvládala.

Maminka se zřejmě znala s hlavním lodním inženýrem, protože když jsme vypluli na moře, vzali mě do strojovny, ze které mě pak téměř nemohli dostat. Byla pro mě dalším dětským zjevením: to nadšení z horkého oleje, z pocitu obklopení rázně vibrujícím kovem, z hlučného rytmického dunění pístů ve válcích, z teplého chvějivého vzduchu, z pachu spalovaného uhlí, z důmyslného pohybu ojníc plovoucích tam a zpátky. Jestliže jsem měl před sebou stroj, toužil jsem se zase co nevidět v blízkosti nějakého octnout.

Na Shetlandských ostrovech jsme pobýli měsíc. Vzpomínám si, jak jsem spadl do moře a jak jsem celé odpoledne lítal polonahý, neboť se mi kalhoty zatím sušily rozprostřené na sluníčku na skále, a také na to, jak jsem si v Lerwicku hrál na pláži a házel po hladině žabky. Jeden z oblázků byl vlastně střepem lahvového skla, jenž mi rozřízl koneček prstu. Ale jinak to nemělo chybu, ztuhlá průsvitná vrstvička soli na rozpálené pokožce a chalužová vůně moře. Slavnostním zlatým hřebem prázdnin byla návštěva prastrýce Archibalda, jenž v shetlandském správním obvodu zastával úřad tajemníka. Bydlel v rezidenci Lystina House, jež byla považována za nejlepší adresu na celých Shetlandech. Maminka byla nesmírně pyšná, že je neteří předního činitele místního zastupitelstva, kdežto otec i já jsme spíše žasli nad sbírkou známek prastrýčka Archieho, která byla vpravdě skvostná.

Už tehdy jsem za svou všetečnost málem zaplatil životem. Několik rybářů mě s tatínkem vzalo v pramici na jezero Spiggie v jižní části ostrova. Jelikož jsem nedokázal ukojit zvědavost, vytáhl jsem špunt z trupu loďky a zvedl ho v ruce. „Co to je?“ zeptal jsem se. Vybavuju si, jak dospělé ovládl nával hněvu a z jejich chování náhle vyzařovala zdrženlivá naléhavost. Provedl jsem něco nebezpečného. Veslař zamířil ke břehu a jeho pramice se pod námi pozvolna potápěla.

\* \* \*

Nedlouho po této první návštěvě Shetland roku 1924 jsem chtě nechtě začal chodit na Královské gymnázium v Edinburghu. Mohu-li soudit, volba na tuto instituci padla nikoliv kvůli její osmisetleté historii,



ale čistě díky příhodné obslužnosti novými elektrickými tramvajemi a přímému spojení od dveří našeho domu až k budově školy.

Přes můj pozdější zájem o techniku jej ve mně škola nijak nepodněcovala: dokonce se tam ani řádně nevyučovala fyzika. Mezi naše předměty patřila matematika, angličtina, latina, řečtina a franština. Jednalo se o hluboce tradiční školu a bylo těžké vymanit ji z posedlosti klasickými studii.

Nepřipadal jsem si jako nějak zvlášť osamělé dítě, kvůli návykům jedináčka jsem však patrně projevoval větší odtažitost, osvojil jsem si jistý prvek soběstačnosti, který ostatní nepotřebovali nebo jej zkrátka postrádali. Kupříkladu jsem se s neústupnou tvrdohlavostí stranil organizovaného sportu i her a takováto nekonformnost se v dobách, kdy byl klíčem k mužnosti kolektivní duch, považovala za podivinství. Jednou jedinkrát jsem se vydal na fotbalový zápas, myslím, že zhruba stejně často jsem hrál ragby, a sem tam jsem si zahrál kriket. Na druhou stranu jsem zjistil, že umím výjimečně dobře plavat, obzvlášť se mi dařilo v rámci velmi náročných závodů na dlouhých tratích. Nikdy jsem nezjistil, kde leží mé hranice, dokázal jsem však uplatvat bez přestávky několik kilometrů. Byla to schopnost osamělá a zarputilá a já miloval ten opojný rytmus, v němž jsem rozčesával hladinu, to zvláštní anestetikum zvané vytrvalost otupující bolest unavených svalů. Ač samotář, byl jsem nesmírně pyšný na odznak Portobellského amatérského plaveckého klubu, přestože v předpisových barvách hnědé a žluté vypadal člověk jako vosa. Ani to mě však neuchránilo před neustálým nátlakem ze strany kantorů i ostatních spolužáků, abych se přizpůsobil a abych svou očividnou kondici zužitkoval v mlýnech a skrumážích na ragbyovém hřišti. Odpovídal jsem nabídkou prodiskutovat tuto záležitost na plavecké trati zvící pár kilometrů, což mým kritikům zpravidla zavřelo ústa.

Vzpomínám si na jeden důsledek zmírnění svého odporu vůči kolektivním činnostem, jelikož se při zpětném pohledu stal předzvěstí věcí příštích. Přidal jsem se k Soví hlídce 12. oddílu skautů edinburského Královského gymnázia a stejně jako všichni ostatní chlapci začal nosit hnědý stejnokroj. Scházeli jsme se každý týden ve školní tělocvičně. Jednou večer počátkem třicátých let nás vedoucí učil, jak

dlouhými tyčemi usměrňovat davy – to byla činnost zcela neskautská, zaznívala v ní ozvěna generální stávky z roku 1926, nebo šlo možná o další z náznaků toho, že svět, do nějž se chystáme vstoupit, natolik překypuje konflikty, že je třeba se na něj připravovat i pomocí her.

Když spěl večer ke konci, rozhodl se vedoucí předvést nám vše názorně. Seřadil nás jako nějakou lidskou hradbu, tyče nachystané, a několik dalších skautů dostalo za úkol ztělesňovat dav. Vypustili je na nás dveřmi, které se nenadále rozletěly, pustili se do nás hlava nehlava, neboť to měli dovolené, a mladá těla se s přátelskou krutostí divoce srážela. Nedokázali jsme jim čelit a vedoucí našeho oddílu nedokázal zvládnout nás. Nápor útočníků mě zastihl s napřaženou rukou. Dodnes cítím, jak se mi pravá paže ohýbá stále více dozadu, až se zlomila. V tu ránu se mě zmocnilo čiré zděšení a šok, načež mě zaplavila úděsná bolest prasklé končetiny.

Hlavní vedoucí, jenž neztrácel duchapřítomnost za žádných okolností, změnil svůj nezdařený experiment s umravňováním davu v ukázkou první pomoci. Nestávalo se každý den, aby oddílu mohl předvést skutečně zlomenou ruku. Přepůlil dlouhé pravítko, udělal z něj dvojici dlah, pak sehnal i obvazy a přivolal taxi. Když mě dopravili na pohotovost edinburské Královské nemocnice, musel jsem čekat pouze chvíli, načež mě převezli na operační sál, kde jsem dostal naprosto nedostatečnou dávku anestetika: chloroform mi sotva otupil poškozené nervy. Cítil jsem, jak mi ruku natahují a rovnají, aby polámané kosti vrátili do patřičné polohy. Je zvláštní, jak snadno si člověk zapamatuje bolest.

\* \* \*

Ve škole se mi nelíbilo, a přestože jsem byl v raném dospívání v některých předmětech premiantem – jednou jsem u zkoušky z latiny získal sto procent –, připadalo mi učivo nesnesitelně nudné. Postupem času jsem o akademické výsledky zcela ztratil zájem. Uchvacovaly mě totiž předměty, které s osnovami na Královském gymnáziu příliš neladily.

Jako mnohé jiné děti školou povinné jsem sbíral různé věci, abych zmatku světa vtiskl jistý smysl a řád. V srpnu roku 1926 vzal otec mě

i maminku na několikadenní výlet do Invernessu, neboť tam měl na místním poštovním úřadě jakési vyřizování. Ubytovali jsme se v hotelu Glen Mhor na jižním břehu řeky Ness. Abych se zabavil, koupil mi na invernesském tržišti velké balení směsice cizozemských známek. To bylo pro zvědavé a neposedné děcko dobré šidítka, probudilo však ve mně první ze sběratelských vášní, totiž filatelii, jež mě dosud neopustila. Později se tato mánie rozšířila i na sbírání mincí, kartiček přidávaných k cigaretám a nakonec i obrázkových pohlednic. Podobné sklony však naštěstí měli i další chlupci a stejným štěstím bylo, že byla tato surovina laciná, takže budovat rozsáhlé sbírky nebylo nic obtížného. Tato lačnost po drobných kolujících symbolech průmyslového hospodářství dokázala obsáhnout cokoli a v našem případě se rozrostla i na vlakové jízdenky, etikety z krabiček od zápalek, autogramy či kuličky. V porovnání se svody, které lákají dnešní děti, nebyly ty naše nebezpečným nutkáním a rodiče, kteří se nás snažili této sběratelské vášni odnaučovat, by žasli, že dnes se tyto klukovské sbírky prodávají za horentní částky.

To však byly jen druhořadé kratochvíle, pouhé rozptýlení ve srovnání s objevem, který jsem učinil jednoho vlahého podzimního večera roku 1932, když jsem se šel s maminkou projít po čtvrti Portobello. Dokonce si pamatuju přesné datum: dvanáctého září. Zrovna jsme přecházeli Park Bridge, dlouhý most pro pěší překlenující široké prostranství mezi golfovým hřištěm a obytnou čtvrtí. Z jakéhosi nedůležitého popudu jsem se na lávce zastavil a shlédl dolů – do zcela nového světa. Pode mnou se rozkládala mohutná blyštivá pavučina z železa a dřeva, přísně rovnoběžné úsečky kovu, jež se zčistajasna zakřivovaly a hladce splývaly s dalšími sadami kolejí; žebříky připevněné k zemi, šplhající do dálí. Za mostem se rozbíhaly do všech směrů a větvyly se; zblízka jsem viděl odřené stříbro povrchu kolejnic i tmavou ocel stoliček a dřevo pražců. Za soumraku koleje připomínaly linky rtuti na dřevě a štěrku potřísněném olejem.

Shlížel jsem na portobellské nákladové nádraží, jedno z největších a nejrušnějších železničních překladišť v zemi. Nebylo prázdné dokonce ani toho tichého večera koncem léta. Poblíž mostu supěla dvojice parovozů, pár posunovacích lokomotiv šibujících vlaky i samostatné

prázdné vagóny kamsi do útrob nádraží. Přečetl jsem si jejich čísla: 9387 a 9388. Šlo o masivní mašiny s nelichotivými obrysy a velkými nádržemi zakrývajícími po obou stranách křivky parního kotle, byly však úchvatné. Každá měla vysoký komín ve tvaru cylindru, jaký měl na hlavě Isambard Kingdom Brunel, když při vzniku slavné fotografie pózoval před obřím lopatkovým kolesem své parolodi *Great Eastern*. Vůbec mě nepřekvapovalo, jak sebevědomě se tvářil, jestliže dokázal vytvořit podobné stroje. Šestice hnacích kol mašin se otáčela pomalu, leč nepoddajně a tlačila před sebou mnohatunový železniční park; slyšel jsem skřípot namáhaného kovu, jak spráhla vstřebávala napětí a hmotnost nákladu; znovu jsem ucítil směsici horkého oleje a uhelného dýmu, kterou jsem si pamatoval z návštěvy strojozny na shetlandském parníku. Z komína hřmotné posunovací lokomotivy ladně stoupal šedavý sloup kouře a kolem trubicovitého kotle ubíhala vzad pírká páry, olizující nablýskanou mosaz přetlakových ventilů v parojemu podobném zvonu umístěném před budkou. Tehdy jsem to netušil, ale sledoval jsem dobře řízenou lokomotivu v ruce zručného mašinfíry.

Tam na mostě mi připadalo, jako bych se nad těmi pracujícími lokomotivami, větvíci se kolejemi, traťovými návěstidly, nádražními nástupišti a cihlovými skladišti vznášel. Ten, kdo nespatriel velký železniční uzel za slunného podvečera ve věku páry, si nedokáže představit, jak byl takový pohled fascinující. Pro malého kluka – pro mě – to byl doslova oživlý tajuplný mechanický ráj.

V jiné části nádraží o kus dál popojíždělo několik ještě větších a od pohledu výkonnějších lokomotiv, jejichž obří paprsková kola propojovala spojovací táhla, která mi připadala stejně mohutná jako nosníky toho mostu pro pěší. Za těmi propojenými koly, táhly a písty se ukrýval nezměrný potenciál – odpočívající síla. Kousek za Portobellem zastavila jiná lokomotiva vedle očouzené dřevěné boudy a z vysokých dvířek na jejím boku se k tendru za mašinou vysunul dřevěný žlab. Jakýsi muž ve vestě a látkové čepici žlab plnil z velkého uhláku a hrudky se sypaly na černé haldy, které přehazoval lopatou a urovnával jiný člověk v začernalém šedém kabátu z hrubého sukna.

To byl počátek mého nevyčerpitelného zájmu o železnici. Od toho dne jsem na mostě Park Bridge trávil spoustu času a zanedlouho jsem

si všiml i dalších hochů s podobnými zájmy, kteří se vykláněli za lokomotivami, jež pomalu zajížděly na nákladové nádraží, případně v dále uháněly po hlavní trati při východním pobřeží mezi Edinburghem a Londýnem. Edinburgh totiž býval železničním uzlem a já bydlel u východního konce rozsáhlé smyčky linek, kde se to hemžilo zastávkami, depy, tunely, opravami i překladišti. Mohl jsem sledovat, jak kolem projíždějí lokomotivy, jež byly chloubou Londýnské a severovýchodní železnice a které za sebou na Edinburgh Waverley – domovské nádraží této společnosti a Mekku milovníků vlaků – táhly dlouhatánské konvoje vagonů, anebo chytat menší a starší lokomotivy v čele předměstských a venkovských vlaků. Všechno to byly vlaky a to mi v danou chvíli stačilo.

\* \* \*

Bylo to jako láska, ta moje fascinace obřími hlučnými stroji, které již spěly ke konci svého zlatého věku. Pohybovaly se s tak majestátní odhodlaností. Byly živé, měly páru, kouř a vůni nerostů, zcela nepokrytě spalovaly energii a člověk viděl jejich oheň. Závodily samy se sebou, ztrácely více tepla, než spotřebovaly, pohánělo je spalování vlastního nákladu uhlí; na nutnosti udržovat oheň ručně, nabírat palivo lopatou a sledovat je, ani na vteřinu nesmět pustit ze zřetele zodpovědnost za cestu i tento úkol, však bylo cosi velice lidského. Jejich odpad nebylo třeba ukládat do rakví vyložených olovem, ten se vypouštěl v podobě uhlíku, síry a dusíku či vyfukoval a rozptyloval coby popílek, přičemž nám nespálené částičky uhlí zlehka ulpávaly na šatech a vlasech.

Jisté věci vytvořené člověkem překračují svoji funkci; přístroje dovedou být kouzelné. Onen ohlušující rytmický zvuk, jemuž říkáme bafání či odfukování, vypovídá o vůni dálek, o odjíždění víc než vrčení benzínového pohonu; patrně se blíží našemu srdečnímu tepu. I kdybychom v těch dobách až příliš vyčerpávali a zahřívali planetu, a nikdo o tom tehdy nevěděl, v případě parních lokomotiv by bývalo stálo za to udělat výjimku. Byly to překrásné mašiny, nejnádhernější stroje stvořené za průmyslové revoluce.

Reverend Awdry, autor dětských knížek o mašině Tomášovi, jež

vábily miliony malých čtenářů ještě dlouho poté, co už jejich rodiče na věk páry zapomněli, kdysi prohlásil, že železnice dokáže člověka „zasáhnout“, že v nás probouzí podivínství; a přesto zjišťujeme, že téměř totožný účinek má i na všechny ostatní. I já si bezpochyby občas připadal maličko jako podivín, mám však za to, že kdesi hluboko uvnitř jsme milovníky železnice všichni.

Prostá síla parní lokomotivy je neodolatelná – většina z jejích důležitých částí je všem na očích. Vidíte obří válec s klikami a mechanismy na vnější straně, vidíte důmyslné napojení pák a táhel na mamutí kola a ihned je vám jasné, že tato kombinace součástek bude fungovat, a dokonce vše můžete přímo sledovat. Na rozdíl od automobilu či atomové lodi parní lokomotiva svůj pohon nikterak neskrývá. To, co inženýři nazývají „pohyb“, propojené hřídele a písty a kola, jež lokomotivu pohánějí, je stejně fascinující jako chod hodinek. A opracování je podobné jako u drahokamů, protože spřáhla a ojnice se po zbrúšení frézou často musela dále otlouct a ohladit kladivem a dlátem. Části těchto mašin nadále vyráběly lidské ruce, a tak není divu, že o nich mašinfírové hovořili jako o živých tvorech. V zásadě byla však taková lokomotiva kotel usazený v těžkém rámu na soupravě ocelových kol.

Tato jednoduchost mě fascinovala. Spalování uhlí v topeništi obklopeném vodou vytvářelo páru, pára uzavřená ve válci poháněla píst a díky napojení kol na táhla, která měnila posuvný tah pístu na otáčivý pohyb, lokomotiva fungovala a pohybovala se. Pomyšlení, že se masy lidí i zboží mohou přepravovat tak neskutečně vysokou rychlostí díky jakémusi spřaženému hrnci, v němž voda nikdy nesmí klesnout pod vršek topeniště, jinak by došlo k výbuchu, mi připadalo úžasné. Od dnešních elektrických železnic, kde se jezdí konstantní rychlostí, se ta tehdejší výrazně odlišovala nutností mít v každičkém okamžiku pod kontrolou nebezpečnou rovnováhu ohně a vody, která strojvůdci, byl-li zručný, rovněž skýtala možnost jet trochu rychleji, anebo hrozila pohromou, pokud šlo o nešiku.

Stejně jako v případě všeho ostatního, co vyrábíme – kupříkladu střelných zbraní –, se i tento prostý nápad dal donekonečna cizelovat, rozvíjet a zkrášlovat. Vlaky jsem objevil v době jejich největší slávy, kdy se s pomocí tlaku páry dosahovalo hotových divů. O vylepšování

Wattovy prvotní ideje byly popsány stohy knih. Důmyslnější ventilové rozvody umožnily přesnější ovládání tlaku, pára se dala přehřívát, čímž vznikal větší tlak, spleť měděných žárových trubek v kotli se dala rozšířit o několik dalších metrů, a větší výhřevná plocha tak skýtala více tepla a páry. Hlavní však bylo, jak to všechno fungovalo dohromady, ona poetika obřích lokomotiv, jejich vzhledu, rychlosti a tajemna.

\* \* \*

Naučil jsem se mašiny rozeznávat, mít některé rád víc než jiné. Tehdy jezdily třeba impozantní lokomotivy typu Atlantic, nejvýkonnější skotské parovozy počátku dvacátého století, které měly čtveřice velkých hnacích kol zpola kryté mohutnými blatníky a k tomu masivní menší kola se silnými paprsky. Takováto mašina vypadala zblízka přímo monstrózně – hřmotný válec kotle měla natřený sytou zelenou barvou, předeek byl leskle černý a vše spočívalo na šest metrů dlouhých železných rámech. Hnací kolo bylo větší než malý chlapec, ten mohl dosahovat o něco výš, než kde se nacházel stříbřitý čep uprostřed prstence černě natřených paprsků. Propojené pístnice byly stejně masivní jako jedna z kolejnic, po nichž tak ztěžka běhala kola, která tyče roztáčela. Vahadla vnějších ventilů připomínala paže plavců zmrazené uprostřed tempa. Nahoře se podél celého kotle táhly roury, kouřové trubky a vzpěry z leštěné mosazi a mědi a ještě výše se nacházel cylindr komína.

Koncem třicátých let dvacátého století už tato majestátní lokomotiva začínala působit poněkud archaicky, připomínala spíš tak trochu parní válec, neboť mezitím dospěli poslední a nejbáječnější z těchto dinosaurů, kteří se pohybovali rychleji a měli větší výdrž než ostatní z jejich druhu. Mezi ně patřily lokomotivy typu Pacific, které jezdily na expresní trati z Londýna do Edinburghu a které byly tak těžké a výkonné, že se před šestici velkých hnacích kol musela přidat ještě čtyři menší a k tomu dvě dozadu, aby se jejich hmotnost vyvážila. Byla to impozantní stvoření, mašiny, jež působily dojmem, že by projely i skrz zeměkouli. Návalu vzrušení, jaké jsem pociťoval, když kolem mě některý z těchto Pacifiků, pýcha britského inženýrství, prosvištěl a proudem zvrženého vzduchu mě přitiskl k rámu bicyklu, se patrně dala