LITERÁTI NA TRATI

ANTOLOGIE PÍŠÍCÍCH ŽELEZNIČÁŘŮ



FRANTIŠEK TYLŠAR & SPOL.

Literáti na trati

Antologie píšících železničářů

Jan Dvořák, Zdeněk Herzig, Věra Homolková, Zdeněk Horenský, Hanka Hosnedlová, Oldřich Hostaša, Liboslav Kučera, Josef Matucha, Martin Měkuta, Evžen Mikolajek, Miloslav Ondra, Václav Rubeš, Pavel Stejskal, Miloš Šťastný, František Tylšar, Martin Vídenský, Pavel Zeman, Zdeněk Žemlička

Slovo na úvod

S nápadem vydat tuto antologii jsem si pohrával několik roků. Nebylo snadné si představit, jak vše vymyslet, zorganizovat a dotáhnout do úspěšného konce. Postupem času jsem ale získával stále víc a více zkušeností s knižní tvorbou, a pokud čtete tyto řádky, tak se to nakonec přeci jen povedlo.

V minulosti jsem dělal „školaře" a práce na antologii mi toto krásné období připomněla. Bylo to podobné jako na vstupním školení o bezpečnosti – tzv. kabinetu. Asi ho absolvovali i všichni autoři této knihy, protože se jedná o základní školení pro všechny, kteří se dráhy jakkoli profesionálně dotknou.

V předstihu se musí vydat pozvánka na školení, kterou v mém případě nahradila zpráva ve všech významných železničních periodikách. Proto bych hned zde v úvodu poděkoval redakčním radám časopisů Železničář, Zájmy strojvůdce, Obzor, Cargovák a Moderní železnice za spolupráci minulou i za tu budoucí…

Nakonec přišel čas, kdy jsem s napětím čekal v prázdné učebně, kdo se na školení dostaví. A byl jsem mile překvapen. Nejprve se objevil zaměstnanec externí firmy, který mi vyprávěl o svých železničních předcích, o svém vztahu k železnici i o tom, co dělá v současnosti. Přišel hodně brzy, aby ani slovo nezmeškal. Následovali dva zástupci železničního tisku, jeden specialista přes zabezpečovací techniku, paní výpravčí, revizor, průvodčí, vlakvedoucí, několik strojvedoucích ČD i Carga. A i po zahájení přicházeli někteří

opozdilci, kteří neměli vhodnější spojení. Nakonec se nás sešlo celkem osmnáct posluchačů – spolutvůrců našeho projektu.

Práce s takto širokou skupinou není při školení, ani při přípravě knihy jednoduchá. Proto jsme se nejprve profesně i lidsky seznámili, a věřte mi, ve skupině byli železničáři – počínaje těmi, kteří jeli jen párkrát vlakem, až po předpisové specialisty, před kterými jsem musel vážit každé slovo, a nakonec i železniční fandové, kteří železnicí žijí. Podobně i literáti od těch, kteří vystavili svoji duši na milost či nemilost kritice čtenářů poprvé, až po zkušené matadory – vítěze literárních soutěží, známé spisovatele a novináře.

Každé školení je interakcí mezi lektorem a posluchači. V podobném duchu se nesla i příprava knihy. Po celou dobu jsme byli v kontaktu, ať už e-mailem, dopisem či telefonicky. Pilovali jsme každý detail, společně vybírali název či obálku knihy. Byla to hezká a naplňující práce, která ve svém závěru přinesla první knihu svého druhu.

Najdete v ní prózu, poezii i články doplňující fotografickou činnost železničních nadšenců. Nejedná se o výběrové dílo typu

„The best of". Jde spíš o průřez literární činností železničářů, která však může v mnoha ohledech konkurovat i antologiím výběrovým.

Ale dost už povídání, konečné hodnocení bude na vás – milí čtenáři.

Tak ať se vám kniha líbí a ať s ní zažijete hodně hezkých chvil.

Za všechny literáty na trati

Fanda :-) Tylšar

DVOŘÁK JAN

* 1957, v Praze

Má dva syny, manželku a psa. Typograf, který prošel v tiskárnách několika povoláními od knihtiskaře a předáka novinových rotaček až po vedoucího výroby, řídil i tramvaj, myslivec, absolvoval kurz redaktorů neperiodického tisku, prožil si členství v redakční radě a v letech 1976 – 1981 se podílel jako tiskař na výrobě časopisu Železničář (vycházel dvakrát měsíčně). Od dětství se staly dráhy a tratě jeho koníčkem, k čemuž později přibylo i vojenství. Tyto vědomosti publikuje od roku 1984 (v Železničáři poprvé roku 1988) v různých periodikách v článcích, které jsou doprovázeny fotografiemi a v menší míře i kresbami. Některé jeho texty byly přeloženy a publikovány v jazyce slovenském a anglickém.

„Co bychom dnes byli bez kolejí, silnic, vlaků, trolejbusů, tramvají či autobusů, prostě všeho, co nás v dopravě obklopuje. Co veřejná doprava obnáší, jsem zjistil až za řídícím pultem tramvaje a pochopil, že automobilisté (jakožto zástupci individuální dopravy) nejsou při řízení svého plechového miláčka k ostatním účastníkům dopravního provozu přátelští. V omezování jejich jízdy jim vadí semafory, značky, chodci a jiné věci. Každý z nich je uzavřen nejen svou karoserií, ale i pocitem práva před druhými. Utváří si svůj vlastní svět, který si ospravedlňuje svými důvody, výmysly, povídkami… Jsou povídky, jimiž žijí celé národy. Jsou povídky, které jako mohutní giganti podpírají žití lidstva. Každý člověk si vymýšlí povídku o sobě samém, kteroužto povídkou žije, dýchá, věří, doufá, miluje,

pracuje nebo i zoufá. Člověk svůj život neprožije, člověk svůj život propovídkaří. Zlé na tom je, že každého z nás napadnou lepší, důvtipnější a rozumnější povídky, zpravidla když už je pozdě. Měli bychom se proto snažit o takové povídky vlastního života, aby si je s radostným nadšením, pro příkladné povzbuzení, vypravovali ještě naši pravnuci. Je známo, že člověk se přenáší svou myslí při čtení povídek do jiných krajů a prožívá osudy jednotlivých postav. Tak je tomu i v této, obsahem neobvyklé, knížce," říká sám autor.

CESTA DO BATUMI

Červený autobus MHD mne vyplivl před ruzyňským letištěm, a protože je málo času do odletu mého letadla, spěchám rychle k odbavení. Zavazadla cestujících proudí v nekonečné frontě rentgenovým zařízením a někde mezi nimi i ta moje. A teď jede po pásu do zařízení i má osobní taška přes rameno, kterou na konci tohoto procesu chtějí celníci vidět.

„Mohl byste všechno z tašky vyndat ven, pane?" slyším z úst ozbrojeného personálu v uniformě. „A postavte se, prosím, sem!" a rukou mi vyčlenili můj prostor.

Vyndavám věci na stůl: mapy, tužky, blok, fotografický aparát, filmy a už mi svítá - velký zavírací nůž, který jsem si přibalil k budoucímu krájení chleba, salámu a ke spoustě jiných věcí. Nůž se ocitá v rukou bezpečnostních orgánů a je odnášen kamsi pryč a já

zůstávám sám v mém novém vyhraženém prostoru, odkud se nesmím hnout, na což dohlíží ozbrojená stráž.

Za čtvrt hodiny mi to letí, myslím si. Ostatní cestující si mne prohlíží jako teroristu a mně je docela krušno, až stydno. Asi za pět minut je mi vrácen nůž, ve speciální neprůsvitné obálce o velikosti formátu A5, a poslán s ostatními zavazadly do letadla.

„Ve Tbilisi si ho vyzvednete s ostatní bagáží," bylo mi stroze řečeno příslušnicí v uniformě.

Jsem šťastný, že není větší ostuda, beru si zbytek věcí a prchám k letadlu. Je to typ z Tupolevovy konstrukční kanceláře – TU 154 společnosti Aeroflot, který je zaplněn asi z poloviny a drtivá většina cestujících je namačkána k pilotní kabině. Jdu si sednout, abych viděl ven, až za křídla do ocasu letadla, kde jsou tři tryskové motory, které odradily ostatní spolupasažéry, domnívající se, že budou hlučné. Sedím tak sám a okolo mne je všude spousty volného místa a jenom tři odvážlivci jako já. A v letadle šustí řemeny a cvakají opasky a uzávěry a už se roluje na startovací dráhu. Motory nabírají na otáčkách, vzduch za nimi se rozvlnil, stroj se rozjíždí po krásně rovné ranveji ruzyňského letiště a mírně stoupá k bílým mrakům. Dole vidím Kladno a potom Prahu a pak už jenom malinkatá sídla a lesy, silnice, řeky a železniční tratě jako nitky a pole a louky a slunce mi svítí do očí, a tak je zavírám a podřimuji.

A pak procitám při změně letu, kdy cítím, že klesáme. Dívám se ven a vidím velké vodní plochy Zlatých Piesků a přibližující se zemi a asfaltovou ranvej a už sedíme, stroj brzdí a roluje k budově s nápisem BRATISLAVA.

Mezipřistání. Půvabná letuška se ptá cestujících a tedy i mne: „Budete si přát jídlo hned, nebo jenom pití?"

Odpovídám: „Mohu hned a k pití prosím pivo."

Byl krásný letní den a horko. Tupolev znovu roluje ke startu, tentokrát z hlavního města Slovenska a já si pouštím, od horní odkládací police na zavazadla, proud vzduchu k osvěžení. Létající prostředek veřejné hromadné dopravy se odlepil ze slovenské hroudy a stoupal východně k oblakům. Kolem oken bylo modro, potom šedobílo a přijela půvabná letuška s vozíčkem a podává mi pivo Ostravar ze severní Moravy a kuřecí stehno s rýží, nevím odkud, se slovy: „Teď poletíme ve výšce deseti kilometrů až do Tbilisi. Tam budete přesedat na jiné letadlo místní společnosti do Batumi. Bude určitě plné, tak se snažte být první, ať si dobře sednete. A nelekejte se, lítají tam vysloužilí vojenští piloti ze stíhaček." Ani jsem nestačil poděkovat a ujížděla pryč.

Tupolev vystoupal do více než deseti kilometrů nad zeměkouli a začalo mi hučet trochu v hlavě. Občas sebou mírně trhnul a zhoupnul se, ale jinak byl let klidný. Odpoutávám se a chci si na sebe pustit více vzduchu, ale víc to nejde, rosí se mi čelo a občas oknem vpadne mohutný svit slunce, jinak letíme v mracích. Je mi horko, a tak jsem vypil půl litru ostravského piva naráz a chopil se umělohmotného příboru, že se pustím do kuřete. Nešlo to. Jakýsi tlak v hlavě a pohled očí na jídlo mi rozhoupaly žaludek, ve kterém šplouchalo pivo. A tak jenom sedím, zavírám oči a lapám po dechu.

„Budete si přát ještě pivo?" slyším nade mnou.

Otvírám oči a sděluji půvabné letušce, že ne a že ani nemohu jíst. A tak se kus mrtvé vařené drůbeže s rýží odváží zpět na příď letadla do kuchyňky a já mám pocit, že ostravská vařená voda chce z mého žaludku ven.

Vstávám a vybírám si jeden ze dvou záchodů v ocasu letadla, jiné v něm už nejsou. Usedám v oné místnosti, snad metr krát metr, a pouštím si vzduch na sebe, přičemž zjišťuji, že tady daleko více fouká než na mém sedadle. Žaludek se mi divně hýbe, ale Ostravar z něho jít nechce, a tak se uvelebuji, zhluboka dýchám a těším se, až vystoupím na pevnou asijskou zem. Natáčím hlavu na proud vzduchu, který suší mé orosené čelo, zavírám oči a klimbám.

Buch, buch… Vzbudí mne rány do dveří. Již citelně vzpamatovaný z neblahých pocitů mého těla otvírám dveře a dovnitř se rve někdo, kdo záchod více potřebuje než já. Trochu malátně docházím ke svému sedadlu a než dosedám, všímám si, že asi další tři lidi přibyli do této zadní části stroje z té přední. Pohled na ně mi prozrazuje, že důvodem je blízkost WC.

Schoulil jsem se na sedadlo do proudu vzduchu, který na mne shora proudí, zavřel oči a oddávám se sladkému nicnedělání a přání, aby mi bylo dobře. Vtom slyším nějaký šum kolem sebe, což mne donutilo otevřít oči, které vidí, že další cestující přibyli na volná sedadla na zádi letadla a že se živě pendluje do oněch dvou místností v ocasu stroje. Dívám se z okna, kde není nic vidět, a tak opět zavírám oči, stejnoměrně oddechuji v proudu vzduchu a přemýšlím, že nikdy mi nebylo v tomto dopravním prostředku tak zle jako teď. Letěl jsem i proudovým boeingem a v pohodě, ale nejvíce jsem se nalétal

turbovrtulovými letadly typu IL 18 a párkrát i malými stroji AN 22 či Turbolet L 410. Stroje typu Iljušin i Antonov byly výborné, s českým turboletem z Kunovic to bylo horší, protože je lehký a ve velkém větru jsem se třískal do hlavy o okno, jak to s letounem házelo. Ale nic proti tomu co tenhle ruský tupolev. A tak si při letu vzpomínám na své první lety; na letiště v Berlíně, Varšavě, Petrohradě i ve Splitu. Ovšem i na některá malá česká letiště jako Příbram, Vlašim, pražská Točná, Bubovice či vojenská v pražských Kbelích, v Žatci, v Hradčanech, v Čáslavi…

Vybavuji si za zavřenýma očima ty různé letištní budovy, hangáry, ranveje, až zjišťuji, že se mi chce spát, a zívám a zároveň i hluboce dýchám.

Ze spaní mne probudil čísi hlas. Oči mám zavřené a začínám vnímat okolí v hukotu motorů.

„Rychle, honem! Ještě jeden pytlík," slyším a otvírám oči, abych obhlédnul situaci. A co nevidím? Snad všechna volná sedadla mezi křídly a ocasem letounu byla obsazena těmi zepředu. Něčí ruka přes uličku chytá papírový sáček v kapse sedadla a podává ho za sebe dál. Tam ho chytá jedna z cestujících a už ho plní. Přede mnou to samé a za mnou do jiného pytlíku tlačí své vnitřnosti někdo také. Dívám se, že můj pytlík ve své kapse není, a to znamená, že si ho někdo nenávratně půjčil, když jsem spal. A tak teď vím, že já nesmím… „Dělejte!" slyším od WC, kam se chce další cestující dostat. Zavírám oči a snažím se myslet na něco krásného a neposlouchat a neslyšet.

Po několika hodinách letu cítím, že tupolev začíná klesat, otvírám oči a dívám se ven. Vidím pohoří Kavkazu a vršek zasněžené hory

Elbrus, přes 5630 metrů nad mořem a hluboko pode mnou. Letadlo se naklání a otáčí, vlevo v dálce je vidět písečná krajina vzdáleného Íránu a blíže nějaké vodní plochy. Tělo se mi uklidňuje, venku je nádherný den a stroj klesá a klesá, až se gumová kola pod křídly se zakouřením protočí na betonové dráze. V dálce vpravo je vidět budova letiště hlavního města Gruzie, vlevo načervenalé holé kopce a shluky letadel a vrtulníků, stojících různě po prostoru. A už stojíme i my.

Všichni s úlevou vyrážejí do slunkem ozářeného teplého podvečerního podnebí na čerstvý vzduch a já rychle do budovy k pásu, kde vyjedou zavazadla, a čekám na svůj důležitý nůž. Vyjel, ale jako snad poslední. Beru svoji obálku a láskyplně ji vkládám do svého velkého cestovního zavazadla a prchám k dalšímu místnímu stroji, kterým je ten samý typ tupolevu, ale v jiných barvách.

Toto letadlo TU 154 je plné až k prasknutí. Usedám a dělám automaticky to, co ostatní místní obyvatelé. Babky, ženy s dětmi, muži, vojáci, všichni i já se pásáme k sedadlům, aniž by přišla s tímto sdělením nějaká letuška. Tentokrát sedím před křídly, blíže k pilotní kabině. Na chodbičce u vstupních dveří jsou sklopná sedadla po obou stranách, jako ta v kině, kam usedají další cestující a automaticky se pásají. Uvědomuji si, že několik z nich bude vlastně couvat – letět pozpátku. V letadle vidím spoustu různých batožin a zavazadel, dokonce i husu nebo husáka v košíku, zadělaném plachtou, jenom ta hlava s krkem se mu tyčí nad proutěné ucho. Je potichu, třeba je zvyklý, myslím si.

Pilotní kabina je otevřená, ale letadlo už pojíždí po gruzínské půdě ke startu. Vidím osádku, pak čísi ruka dveře zavírá, motory bouří a Tupolev se řítí po ranveji. Venku se míhají odstavená letadla i vrtulníky, stroje vypadají jako vraky, v dálce ubíhají lysé kopce s několika jehličnatými stromy…

Najednou se předek letounu prudce zvedá, až mám pocit, že ocas tupolevu škrtá o zem a střemhlav se vznesl nad zem. Kolena mám skoro ve výšce brady, záda téměř ve vodorovné poloze a hned je mi jasné, co myslela půvabná letuška bývalými vojenskými piloty. Takhle kolmý start jsem ještě nezažil. Jeho příčinou se překotil nikým nedržený proutěný koš a do uličky mezi sedadly se vydává za hlasitého kejhání husa. Pak si sedá na zadek, jak příď klesla, aby se vyrovnal do roviny trup letadla, a hned ji jakýsi bodrý Gruzínec podává babce se šátkem na hlavě, která ji ukládá zpět do koše. Letadlo letí západním směrem v daleko nižší výšce než to do Tbilisi a za jednu hodinu letu prudkým klesáním nad Černým mořem, do něhož ústí viditelně špinavá řeka, se otočkou řítí k zemi, aby za hrozného pocitu snad všech cestujících dosedlo na letišti v Batumi. Na nerovném betonu poskakuje a tuším, že se pilot vyhýbá děrám na dráze, a těším se, až vystoupím. Prudké zabrzdění, až se opět ozvala husa, a stojíme.

V příručkách psychologie je možné se dočíst, že z hlediska chování a temperamentu se lidští jedinci dělí na čtyři kategorie: choleriky, melancholiky, sangviniky a flegmatiky. Na základě zkušeností jsem si rozdělil piloty na několik typů: pilot normální (řadový), pilot frajer, pilot hazardér, pilot smolař a pilot zmatkař. Na tůčkách asi létají pouze

hazardéři. S touto myšlenkou jsem vylezl z ocelového ptáka ven, kde mne ovál slaně vlhký mořský vzduch.

Ve vánku ševelí listy palem a já se děsím už teď zpáteční cesty, která vypukne za pár týdnů, až nafotím a získám informace pro některé redakce o několika místních exotických trolejbusových provozech. Odcházím dát si někde k snědku výtečný kavkazský šašlik a už se těším na vůně nám v Česku nepoznané čajové plantáže a vůně vinohradů. A to je nádherné dobrodružství, o které by se nikdo neměl připravit.

JÍZDENKA DO NEBE

František Ráž, posluchač Univerzity Karlovy v Praze, opustil spěšně aulu a spěchal na Willsonovo nádraží, aby stihl vlak do nového do mova, kam se s rodiči před pár lety přestěhoval z Hradce. Pohodlně se uvelebil na dřevěné lavici ve vagónu třetí třídy a nechal se odvézt do Bohumína.

Na třetí koleji bohumínského nádraží, v šeru nadcházejícího večera, tiše oddechoval kompresor parní lokomotivy stojící v čele vlaku Košicko – bohumínské dráhy. František při přestupování na tento vlak si zkontroloval kapsy: peníze, jízdenka, legitimace, hodinky. Do jedné ruky vzal kufr a do druhé aktovku a už byl v druhém vlaku. Usedl a začal podřimovat.

Probudil ho až staniční zřízenec, který za vyzvánění ručního zvonu na nástupišti vyvolával: „Český Těšín, Český Těšín."

František Ráž rychle sebral své věci a vkročil na těšínském nádraží do tmy. S někým se pozdravil ve staniční hale a pospíchal k domovu. Tam už ho čekala celá rodina. Prostorný byt na hlavní třídě svítil dlouho přes půlnoc a František musel vyprávět poslední události ze studií, o Praze, co nového v praxi v lékařství, co prezident Masaryk…

„…synu, a teď to překvapení. Sděl mu ho, Jiří."

„Františku, za chvíli dostaneš diplom a já tě vezmu na půl roku na stáž k sobě. Do nově otevřeného sanatoria na Pleši. Už funguje téměř čtyři roky a je to mezi Prahou a Dobříší," sděluje strýc synovci.

„Děkuji, rád si praxi rozšířím a jednou bych chtěl mít svoji ordinaci. Buď u nás v přízemí, nebo snad časem jít k otci na kliniku? Uvidím, ale nejdříve ze všeho půjdu za Anežkou, abychom dohodli, po mém definitivním návratu z Prahy, svatbu."

„No jen jdi, synu. Však už se na tebe těší a hlavně na stěhování sem, za řeku. Ale teď už všichni spát."

Slunce již vcházelo okny do domu a mladého pana Ráže ze spaní probudila pod otevřeným oknem jedoucí tramvaj. Kdysi jednotné město je již pár měsíců rozděleno mezi Československo a Polsko. Existence a poměry v dopravě jediné tramvajové linky v novém dvouměstí, vedené přes státní hranici, byla náročná. Vztahy mezi oběma státy na Těšínsku, kde se mluví třemi jazyky, jsou všelijaké a krátký vojenský konflikt mezi oběma státy z ledna 1919 je ještě v živé paměti. Obě strany si navzájem nic neodpustily a za této situace probíhají někdy i v tramvajích důkladné celní prohlídky, na hraničním mostě přes řeku Olši. Mnohdy se vyplatilo z celnice jít dál pěšky a nečekat na propuštění vozu veřejné dopravy.

Otec Františkovy vyvolené, se kterou plánoval cestu společným životem, pracuje právě jako řidič elektrické pouliční malodráhy, vedoucí od českého železničního nádraží do historického centra města na kopci, na polské straně. Jeho dcera a její tři sourozenci jsou zaměstnáni v Českém Těšíně, ve velké tiskárně, hned za hraničním mostem. A právě před tímto hraničním mostem naskakuje po snídani František na zeleně natřenou tramvaj, přijíždějící od nádraží.

„Kdo nemá jízdenku? Oplata za przewóz," hlásí procházející průvodčí.

František předává mince a bere si od průvodčího jízdenku. Tramvajový vůz pouliční malodráhy zastavuje před hraniční závorou. Několik nedočkavců vystupuje a jde dál pěšky. Ti, co jedou na kopec, na náměstí, či dál až na konečnou, zůstávají. Celníci překouknou letmo zavazadla, závora se zvedá a tramvaj přejíždí Olši. Stoupá ulicí na polský Rynek, kde vystupuje nejvíce lidí, a na konečnou k ulici Bielskej jede pouze rabín, dědeček s vnučkou a František Ráž, který ihned na konečné klepe klepadlem na dveře s cedulkou BOGDAN JANKOWSKI.

Dveře mu otvírá Agnieszka Jankowska a ihned se mu vrhá kolem krku. Aby je nikdo takto na veřejnosti neviděl, zaklapávají za nimi dveře a oba běží ruku v ruce do Agnieszina pokoje.

„Máme na sebe celé dwie godziny, Františku. Tatuš jezdí, mamuš s bratmi je u babči na sliwkách…"

A tak si povídali, co se událo za poslední měsíc, co se neviděli, plánovali, že po obdržení diplomu bude do měsíce svatba a přestěhují

se na českou stranu, aby Agnieszka nemusela do práce denně přes celnici, hladili se, líbali se…

„Tak zítra se ještě před odjezdem stavím. Naposledy pojedu do Prahy dodělat zkoušku, a pak už navždy spolu," povídá František, když odchází od Jankowských.

„A Františku, kup si bilet na tramvaj, wiesz, že nemám rada, kiedy za mnou ježdiš na zapřenou."

„No jó, ale já to dnes seběhnu kolem Studně tří bratrů dolů k řece a podél ní půjdu. Pozdravuj ostatní, až se vrátí."

Za starobylým městským mlýnem šel pomalu podél Olše a na chvíli se posadil na pařez po velkém javoru a díval se na řeku a na protější domy na české straně.

„Dzień dobry. Która ma pan godzine?" povídá příchozí. Byl to ortodoxní starý polský žid.

„Bude poledne."

Příchozí vytáhl na řetízku cibule a začal štelovat ručičky a natahovat pérko. Slovo dalo slovo a oba si povídali o rozděleném městě, jejich názory se kupodivu shodovaly, poslouchali tekoucí vodu, rozebírali politickou situaci, chvíli i mlčeli… Pak už museli jít každý svou cestou a na rozloučenou stařec vytáhl z aktovky láhev vína, kterou dal Františkovi. Byla košer, tedy vzácnost.

„Děkuji, mockrát děkuji, pane," zandal láhev pod sako a vyšel k celnici.

„To drobiazg," odvětil za ním starý žid.

Za celnicí naskočil do kolem projíždějící tramvaje, aby po několika desítkách metrů opět vyskakoval z její plošiny před novým

rodinným domovem. Jel zadarmo a na poslední chvíli si všiml, že tento zelený vůz řídí v parádně vyžehlené uniformě pan Jankowski, a tak se ještě stačili hlavou pozdravit.

Druhý den si budoucí doktor František Ráž sbalil vše potřebné ještě jednou do Prahy. Již toho moc nebylo a vyrazil na tramvaj do polské části města, rozloučit se s milovanou osobou.

Na rohu u Prochaskovy tiskárny se kluci rozpočítávali k nějaké hře:

„Hej, na moště trova roště a pod moštem fiolek! U Kalyša šumne děvče, u Kaluže pacholek. Idě baba z Těšyna, mo v gembě šeršeňa, kdo ji go vyženě, bydě panem v Těšyně…" Víc František neslyšel, protože mu přijela tramvaj, a jen si pomyslel: zvláštní to kraj, tolik různých jazyků a nářečí na jednom místě.

„Odjíždím do Prahy a až se vrátím a budeme svoji, já jistě dostanu práci, tak ty už nebudeš pak muset chodit do tiskárny, i když to budeš mít kousek. Jo, Anežko, úplně jsem zapomněl. Strýc Jiří mi slíbil půlroční praxi u něj v sanatoriu. Je to v Čechách u Dobříše. Tam bychom mohli jet už jako manželé. Pak se usadíme v našem domě, kde by mohla být ordinace. Otec by mi ze začátku pomáhal, ale na to je ještě čas nejméně rok."

„Zawiadomiem to našim. Chlopi budou mít przynajmniej o izbu wiecej, až tu nebudu."

„Přišla jsi do mého života, když jsem byl sám, teď tě budu potřebovat navždy. Tak já už běžím, Anežko. Vlak mi jede za půl hodiny."

Letmé pohlazení, pusa, do ruky už jen jedno zavazadlo a František vyrazil na tramvaj. Stál na otevřené plošině u dveří a zamyšleně hleděl do prázdna, i když se venku míhaly domy, obchody a lidé, jak vůz sjížděl z Rynku do Zamkowe ulice.

„…lísteček, prosím, máte?" povídá průvodčí.

Ale mladý pan Ráž se tupě dívá ven, usmívá se a je myšlenkama někde úplně jinde. Průvodčí pokrčí rameny a prodává jízdenky nově příchozím.

Tramvajový vůz zastavuje před hraniční závorou.

„Celny kontrola! Zollkontrolle!" zahřmotil z venku do vozu celník.

„Fahrkartenkontrolle, poproše bilety do kontroli, revize jízdenek!" ozval se ve voze revizor.

S Františkem to trhlo, uvědomil si, že nemá jízdenku. Zpanikařil. Sebral svoje zavazadlo, vyskočil z vozu a dal se na útěk k nádraží. Revizor píská na píšťalku, totéž opakuje celník. Revizor vyskakuje také z vozu a píská dál, když kolem právě projíždí poštovní vůz tažený dvěma koňmi, které nenadálá situace vyleká. Koně se plaší, jeden se vzepjal, strhává i druhého a odklánějí se od tramvaje a vyráží vpřed za nic netušícím Františkem. Míjejí ho na poslední chvíli, ale rozkolíbaný plný poštovní vůz ho zachytává a odhazuje na zábradlí mostu. Bohužel náraz je smrtelný a mladé tělo dopadá před dva kolemjdoucí chodce, kteří leknutím málem oněmí.

„Viděj to, Schiller?" povídá po chvíli jeden z nich. „Revizor, robi sa duležity, ale na to, jaké dusledky to može mať, na to nekóká."

„Grenzpolizei…" ozývá se od stojící tramvaje.

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázku z knihy ***Literáti na trati*.**
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.