



• Jiří Kostur

VIDĚT
SEKVOJE,
...A ZEMŘÍT

*Vidět sekvoje...
a zemřít*

Jiří Kostúr

(jiri.kostur@seznam.cz)

© **Jiří Kostúr, 2021**

Fotografie: Jiří Kostúr

a výběr z fotografií Dariuse Kinseye z 19. století.

ISBN: 978-80-88139-36-2 (PDF)

ISBN: 978-80-88139-37-9(EPUB)

ISBN: 978-80-88139-38-6(MOBI)

Bibliografie Jiřího Kostúra (1942):

Roční doby (přírodní lyrika), Severočeské nakladatelství, 1973.

Satori v Praze (autobiografické povídky), Pragma, 1993, rozebráno.

Lesní hovory (přírodní lyrika), Torst, 2000, rozebráno.

Toulavý kopyta (cestopis o putování s koněm po Šumavě a Vysočině, vlastní vydání, 2006.

Vidět sekvoje, a zemřít...(cestopis z amerického Jihozápadu), Akcent, 2008.

Baráky – souostroví svobody (se spoluautorem Františkem Stárkem Čuňasem kniha rozhovorů s aktéry undergroundových komun z komunistické doby), Pulchra, 2010, rozebráno.

Je zastoupen v Antologii české poezie I. díl (1966-2006), Dybbuk, 2009 a v antologii Chlévská lyrika (aneb zvířata nám odcházejí ze života), Sursum, 2010.

Časopis Revolver revui č. 83, 2011 otiskl kratší výběr ze sbírky milostné poezie **Stařec a láska**. V literární revui Pandora č. 24, 2012 vyšla ukázka z připravované knihy **Dobrý práskáč Švejk**, která vychází ze svazků StB, které byly na Jiřího Kostúra vedeny jako na nepřátelskou osobu a s nimiž se seznámil teprve po 23 letech, vlastní vydání, 2013. Tištěná kniha je už rozebrána a na jaře roku 2015 vyšla jako e-kniha.

Tančící derviš (cestopis o Turecku), e-kniha 2015.

Island-země v zrodu (cestopis o putování Islandem), e-kniha 2015.

Stařec a láska (troufalý milostný deník), *milostná lyrika, e-kniha 2015.*

Union Jack (cestopis o Anglii, Walesu, Skotsku a Irsku), e-kniha 2016.

Tří hároši v Pobaltí (cestopis o Litvě, Lotyšsku a Estonsku), e-kniha 2016.

Toulky Bosnou, Albánií a Řeckem (*cestopis*), *e-kniha 2016*.

Tři hároši na Sicílii (cestopis o Itálii), e-kniha 2017.

Tři hároši v Podněstří (cestopis o Rumunsku, Moldávii a Podněsterské Moldavské Republice), e-kniha 2017.

Ještě Evropou – Zámky na Loiře, Bretaň, Amsterdam, Hamburg, Skandinávie (cestopis), e-kniha 2017.

Povídky ze zadní kapsy – soubor povídek, e-kniha 2017

Drž ten volant oběma rukama – (cestopis o Korsice a Sardinii), e-kniha 2018.

Křížem krážem Zakavkazskem – (cestopis o Gruzii, Arménii a Náhorním Karabachu), e-kniha 2019.

Dva kretění na Krétě – Kosovo, Severní Makedonie, Řecko a Kréta, (cestopis), e-kniha 2020.

Kratochvíle s koronavirem v Itálii – cestopisný trip po nových místech na Apeninském poloostrově, e-kniha 2021.

Obsah:

Prolog

7. května

8. května

9. května

10. května

11. května

12. května

13. května

14. května

15. května

16. května

17. května

18. května

19. května

20. května

21. května

22. května

23. května

24. května

25. května

26. května

27. května

28. května

29. května

30. května

31. května

1. června

2. června

3. června

4. června

5. června

6. června

7. června

Prolog:

Měl jsem to štěstí, že jsem viděl pořádný kus světa. Procestoval jsem půlku Kanady, projel odspoda až nahoru celou Skandinávii a prokřížoval Island i jeho vnitrozemí. V letošních pětadesáti letech jsem měl poslední finanční šanci udělat si ještě jeden veliký výlet. Z výčtu navštívených částí světa je zřejmé, že upřednostňuju klimatické podmínky severní polokoule. Tropické a vlhké podnebí deštných pralesů není mojí parketou, když jsem mohl teprve kolem pětapadesáti (Kanada) a pak po šedesátce si vybrat kouty naší planety, které bych rád navštívil. Nebyl to jen věk a finance, ale především odstranění zadrátovaných hranic, což mi umožnilo po dlouhatánské době vystrčit nos opět za šumavské kopce. V šedesátém devátém roce minulého století, když už končilo tzv. pražské jaro v 40leté komunistické éře, jsem totiž strávil půl roku v alsaských horách ve Francii.

Delší dobu před odchodem do penze jsem se živil jako dřevorubec. Mimo ježdění s koňmi na horských boudách v Krkonoších to byla práce, kterou jsem měl opravdu rád. Pochopitelně nemám na mysli samotné kácení stromů, ale tohle „vražďení“ mi umožňovalo pobývat celoročně v prostředí, které si i v převážně monokulturních hospodářských podmínkách uchovává punc nejpřírodnějšího elementu – jakýkoliv les nemá charakter tovární haly. A kde rostou největší organismy na světě? Přece v Kalifornii, na západních svazích pohoří Sierra Nevady. Takže je jasné, o čem bývalá osoba samostatně výdělečně činná, vydělávající si se řvoucím instrumentem motorové pily v prackách, může ještě snít. Spatřit na vlastní oči nejvyšší a nejmohtnější stromy světa: *Sequoiadendron giganteum*, severoamerické sekvoje obrovské!

Když na to přijde, nemusí našinec za sekvojemi přelétat Atlantický oceán a pak se ještě přemístit přes celé Spojené státy na tichomořské pobřeží. V Česku se tato veledřevina nachází ve třech zámeckých parcích, kde byly její semenáčky zasazeny šlechtickými nadšenci v 19. století. Dvě tyto lokality jsem navštívil a každý kdo má jen trochu dendrologické sklony, může sekvoje vidět, když se vyzbrojí knížkou Památné stromy, průvodcem ke všem zajímavým stromům u nás. Je samozřejmé, že české sekvoje se nemohou růstově měřit s giganty starými přes dva a půl tisíce let, které se vynacházejí v kalifornských národních parcích. Ale jako předkrm pro možný budoucí zaoceánský „výlet“ jsou postačující. Dva exempláře v Ratměřicích,

obci na trase z Votic k hoře Blaník, za vyjížděku z Prahy či odjinud určitě stojí.

Jihozápad a Západ USA skýtá i další cestovatelské možnosti. Je to svět pouští a polopouští Coloradské náhorní plošiny s řadou světoznámých geologických národních parků, jako je např. Grand Canyon, westernové Monument Valley a jiné. Lze tam najít „nahrážku“ za světové pouště, jako jsou Sahara, poušť Gobi nebo australské pouštní pustiny. Pro svůj poslední velký trip jsem chtěl krajinnou změnu, a tak jsem vynechal návštěvu nejznámějšího amerického národního parku Yellowstone a i Kaskádového pohoří a Skalistých hor. V Rocky Mountains jsem už pobýval v Britské Kolumbii v Kanadě a horám vzdám poctu v Sierrách výstupem na Mount Whitney, který je svými 4418 metry nejvyšší horou 48 států USA, bez Aljašky a Havajských ostrovů. Tedy pokud se tam ve svém věku vůbec doplahočím.

Přemýšlet o cestě do Spojených států je možné teprve po udělení víza. To jsem získal jako penzista celkem bez problémů. Při osobním pohovoru na Americkém velvyslanectví v Praze se sice vyskytl menší zádrhel, neboť přes potvrzení banky o výši mého dolarového vkladu se konzulovi středního věku nezdálo, že hodlám se svou vizáží stříbrovlasatého a vousatého kmeta cestovat po Americe sólo, bez záštity nějaké cestovní kanceláře. Poodešel k okénku, kde jsem předtím odevzdal pas a útržek složanky o zaplaceném vízovém poplatku a přivedl si na mě mladého českého úředníka, který už předtím obdivoval moje cestovní plány. „Pan konzul chce vědět, čím jste se živil. A jestli umíte anglicky,“ bylo mi sděleno.

Já jsem konzulově češtině rozuměl a oznámil jsem, že jsem pracoval jako lesní dělník. Jemu ale asi nešlo na mysl, že by byl nějaký český manuální pracovník schopný se samostatně pohybovat po Spojených státech amerických. O mém zaměstnání ho podrobněji informoval úředník a své znalosti angličtiny jsem dokumentoval aspoň tím, že jsem řekl „A little“ s americkým tvrdým přízvukem. A ještě jsem přidal: „I want to see the sequoia trees.“

Teď mi rozuměl. „Oh, Red wood,“ zvolal, jak se také anglicky říká sekvojím, protože mají červenohnědou barvu kůry a dřeva.

„Yes,“ řekl jsem a potvrdil, že chci navštívit The Sequoia National Park.

Cestovat po Americe stopem jako za beatnických časů Jacka Kerouaca, asi lze i dnes. Za jeden týden na Východě a tři neděle na Zá-

padě zakotvený celý den vedle škarpy se zdviženým palcem u natažené ruky bych toho moc neviděl. Amerika je zemí velkého množství půjčoven aut, akorát jde o to, jestli bych se svou znalostí angličtiny, kterou jsem přes 30 let téměř nepoužíval, svedl si nějaké vypůjčit. Věděl jsem ale, že existují české cestovky, které to zařizují na domácím území, dokonce pohodlně na internetu.

Vyhledat nejlacinější letecký spoj do New Yorku s týdenním přerušením letu a pak pokračovat do Los Angeles jsem svěřil pobočce Student Agency v Českých Budějovicích, kam to mám ze svého bydliště 20 km. Zapůjčení auta jsem vyřizoval po internetu s jednou pražskou cestovkou. Na jejich webových stránkách mě upoutala výzva, že když najdu cestovku s ještě nižšími cenami, tak tu jejich sníží na úroveň z toho lacinějšího kraje. Takovéto reklamě se dá těžko odolat, když jsem líný se proklikávat všemi weby, protože mám pomalý internet. Navíc jsem přece jednoduchý drvoštěp.

Do pouštních oblastí jihozápadu jsem si vybral měsíc květen. To tam ještě nevládnou čtyřicetistupňové teplotní výhně a také se tam neprovozuje letní turistický nával. Sněhu v Sierrách začíná být odzvoněno, i když ty chci právě kvůli bezsněžné jistotě na komunikacích (Yosemitský průsmyk Tioga Pass s výškou 3030 metrů může být uzavřen i do začátku června) navštívit až ke konci Velkého okruhu, tzv. Grand Cycle, který chci přes území čtyř států – Kalifornie, Arizony, Utahu a Nevady – podniknout.

První týden rozpulím v New Yorku na dvě části. Tu první věnuji téhle metropoli, i když města, natož s tímhle cvrkotem, vůbec nemiluju. Ale mám tam bývalé underground'ácké přátelé z chomutovské komuny na Nové Vísce a tak u nich tři noci přenocuju. Kdo by také N. Y. City s jeho Manhattanem vynechal, když se tu nepochopitelně vyskytne, s čímž v životě nikdy nepočítal?

V druhé půlce týdne hodlám projet vlakem Novou Anglii do Vermontu, kde žijí další přátelé. Jejich návštěvu chci spojit s brouzdáním v lesích této oblasti amerického Východu, která je známá především čarovnou podzimní barevnou paletou. Rudnoucí koruny javorů a dubů sice neuvidím, ale zase zde budu v období jejich světlezeleného rašení. Vidět bych měl i jehličnany Hemlock, kanadské jedlovce, které společně s borovicí vejmutovkou a dalšími dřevinami nacházejí v lesích Nové Anglie svá přirozená stanoviště. Tuto oblast tvoří šest států: Connecticut, Rhode Island, Massachusetts, New Hampshire, Vermont a Maine. Čtyři pětiny celkové

plochy tohoto území pokrývají rozsáhlé lesy. Ty se na počátku kolonizace Nové Anglie, doby, ve které se odehrávají příběhy spisovatele J. F. Coopera jako např. Poslední Mohykán, svými hustými pralesními porosty rozkládaly od atlantického pobřeží přes Appalačské pohoří až za řeku Mississippi k prérijním oblastem Středozápadu. Východní lesy tvořily tehdy třetinu rozlohy celých Spojených států!

Student Agency vybrala pro nejlacinější možnost přepravy na jihozápadní pobřeží do Los Angeles s přerušením letu v New Yorku maďarskou leteckou společnost Malev. Koštovalo to akorát letět s ní přes Budapešť, což mi bylo putna, pokud je cena 21 000 Kč opravdu ta nejlacinější. Pravděpodobně tak tomu bylo, protože mi majitel pražské cestovky, která mimo pronájmu aut zařizuje i letenky, telefonicky sdělil, že tato cena je skutečně přijatelná, protože ani on by nemohl jít pod ní už níž. Projevit vlastenecké cítění českým aerolinkám jsem neměl proto potřebu, jelikož létají jen do N. Y. a navíc jsou dražší. Ať si s nimi létá jejich bývalý ředitel a bývalý socanský ministr obrany Jaroslav Tvrdík.

Pronajimatelem mého vypůjčeného auta se stala společnost Alamo. Cena pronájmu na tři neděle, byla myslím, 15 000 Kč, ale už si to přesně nepamatuju, protože u mě nejspíš propuká počáteční stádium alzheimera. Nakonec je to jedno, protože to stejně nebyla cena konečná. Z nabídky typu vozu jsem si pochopitelně vybral tzv. economy class dvoudveřovou, která byla nejlacinější. O jakou tovární značku by se mělo jednat, majitel cestovky nevěděl, pouze něco říkal o velikosti jako u malého Chevroletu. Na internetu jsem si českou pobočku americké firmy Chevrolet našel, ale z technického popisu jejich malého městského vozu jménem Spark (v češtině to znamená jiskra nebo švihák, elegán) se nedalo vyčíst, jestli se dají sedadla sklopit na spací úpravu. U mého japonského off roadu, který se nevyznačuje obzvláštní velikostí, to lze, takže mi šetřil výdaje na nocování při cestách po Norsku a Švédsku a také na Islandu. Přepřavit ho do USA, což by bylo možné jen lodí, by to bylo ovšem finanční šílenství. Ke krosně budu stejně mít přibalený stan a v nejhorším případě ho budu muset nerad každodenně stavět.

S českými cestovkami je potíž, že musí vyrobit vždycky nějaký informační problém. Alespoň tedy já mám takovou zkušenost. Při loňské přepravě Jimnyho trajektem firmy Smyril Line na Island mi tvrdila zaměstnankyně pražské cestovky, kde jsem vyřizoval koupi lodních lístků – jel se mnou také můj syn –, že na Faerských

ostrovech musíme nechat auto na lodi, přestože tam máme strávit 3 dny, než loď Norröna se vrátí z Bergenu, kam mezitím zajíždí. Auto tedy cestovalo po moři do Norska a zpět do Tórshavnu bez nás a my s Cyrilem jsme byli jediní blbci, kteří po Faerách cestovali místní autobusovou dopravou. Po návratu do Česka jsem se chystal cestovce pekelně vynadat, ale protože jsem neměl čas se v Praze zdržovat, někdy na podzim jsem se aspoň přihlásil po internetu, abych ochránil další milovníky Islandu, kteří tam pojedou z dánského Hanstholmu. Zaměstnankyně si mě pamatovala a e-mailem mi děkovala, že má konečně správné informace. Přidávat k tomu nějaký komentář snad není potřeba.

Cestovka Jedu.cz se pro změnu vyznamenala tím, že společnosti Alamo oznámila nesprávný den započetí mého pronájmu jejich vozidla. Naštěstí jsem na chybný údaj přišel ještě v Česku při převzetí tzv. voucheru, což je potvrzení o sjednání pronájmu. V kanceláři cestovky jsem zacvakal v hotovosti doplatek k 3000 Kč zálohy, kterou jsem předtím zaslal poštou, a než mi byla vydána účetní stvrzenka, převracel jsem stránky knížečky voucheru. Najednou jsem strnul, když jsem objevil, že pronájem auta započíná až druhý den po přiletu do Los Angeles. „Slečno,“ řekl jsem, když mladá zaměstnankyně přišla se stvrzenkou k svému pracovnímu stolu, „moje letadlo přilítá do L. A. o den dřív než je uvedeno na tom voucheru. To bych v tom pověstném smogu musel strávit den a noc, než by mi Alamo vydalo půjčený aut'ák. V tý objednávkce jste museli udělat chybu!“

„To není možné!“ zněla nepřekvapivá odpověď.

Svou další trampotu s cestovkami zkrátím. Zaměstnankyně napřed vylučovala, že by chybné objednání pocházelo z jejich „firemní“ dílny. S otráveným výrazem při sondování na monitoru počítače musela nakonec přiznat, že ten, kdo moji objednávku vyřizoval, se skutečně v datumu spletl. Firemní minelu vyrobil její majitel, který se momentálně pohyboval pracovně v Austrálii. Tmavovlasá slečna se omlouvala, ale nazpátek na Českokrumlovsko jsem odjížděl bez voucheru, byť jsem byl o 12 000 Kč finančně lehčí. Musel jsem se spokojit s příslibem, že okamžitě bude zjednána náprava a v co nejkratší době mi bude nový voucher vyřízen. Když uplynul týden a nic se nedělo, musel jsem si při telefonickém urgování vyslechnout rozčilující hlas navrátilce ze země medvídko koaly a klokana, že chybné objednání mám na svědomí vlastně já. „Já mám tady práce, že nevím, kde mi hlava stojí,“ štěkal na mě Jedu.cz, že si ho jako zá-

kazník firmy dovoluju obtěžovat. Že bych tedy vyplázl další škvarky a obrátil se na konkurenci?

7. května

Z Prahy do maďarské metropole odstartovalo menší letadlo Malev Air po desáté odpoledne. Nevyplnilo se našťástí to, že by v tuto dobu vyhlásili zaměstnanci této letecké společnosti stávkou, jak jsem asi před měsícem četl v novinách. Hungarian Airlines koupil od maďarské vlády totiž ruský magnát Roman Abrahamovič, který vlastní též anglický fotbalový velkoklub Chelsea a nejspíš přitáhl u provozování svého leteckého majetku šrouby. To se žádným zaměstnancům pochopitelně nelíbí.

Kdy daly tamní letecké odbory průchod svému znepokojení, že jejich řady prořídnu, nevím. Stevardi a letušky fungovali i na trase do N. Y. City a pak zpět v docela hojném počtu. Na Ruzyni letištní personál pracoval také normálně, protože jsem pět minut před nástupem do letadla konečně viděl, že k nákladovému prostoru přijíždí zavazadlová souprava vozíků i s mojí krosnou červené barvy. Pracovním odletového prostoru jsem se tedy omluvil za cestovní nervozitu, kterou jsem projevoval dotazy, kdy se budou naše zavazadla nakládat. Nějak se mi nechtělo letět do Ameriky jen s bývalou vojenskou brašnou, sloužící dřív pro uskladnění plynové masky.

Let do Budapešti má trvat hodinu a pět minut. Musím konstatovat, že firma Malev dodržuje letový řád na chlup přesně. Zaznamenání hodné je ještě to, že když jsme přelétali nad hnědou stuhou Dunaje, nad Slovenskem se rozestoupila mračná vrstva a byly vidět oboje Tatry: Nízké a Vysoké. Pohled na ně z nadoblačné výšky naladil moje nové cestovatelské očekávání víc než příznivě.

Na přestup do Boeingu 767 bylo cestujícím vyhrazeno 40 minut. Projítí tranzitu a pasovou kontrolou mi připadlo, jako kdybych přestupoval v pražském metru z trasy C na trasu B. Počítám, že i tam budou kvůli Al Kajdě zavedeny bezpečnostní rámy a kontrolní rentgenové prohlížeče zavazadel, bot a obsahu kapes. Mazlení s teroristy a hájení jejich práv se Evropské unii může brzy ještě nevyplatit než doposud.

V odletovém terminálu jsem měl čas i na kontrolní pohled, jestli i zde je nakládána moje krosna, dodržující závaznou váhu 23 kg se skoro odřenýma ušima. V zástupu několika černochoů a velkého hou-

fce amerických židů maďarského původu s příslušnými ortodoxními pejzy a jarmulkami jsem šel zaujmout své místo do laciné ekonomické třídy. Bohužel jsem zjistil, že přidělené číslo sedadla se nenachází u okna, jak jsem si přál. Bylo od něho umístěno až druhé v pořadí. Hledět na Atlantický oceán 9 a půl hodiny v celku bych tak jako tak nevydržel. Kolem Islandu a jižního cípu Grónska trasa do New Yorku stejně nevede, jako tomu bylo při severnějším letu z Londýna do kanadského Calgary v roce 1997. To jsem seděl v Jumbu Jet ale na druhé straně stroje.

V dnešní době skoro už každý seděl v letadle, takže k této přepravě není nutné něco přidávat. Zaoceánský let má ale svá specifika jako pohyb ve výšce 11 000 metrů při rychlosti 825 km/hod. K tomu se váže i příslušná venkovní teplota, která koštuje mínus 67 °C. Pro Američany, vracející se do USA, to znamená – 74 °F, jak bylo uvedeno na televizních obrazovkách, kde se za letu prezentují letové údaje a situační mapy, než nastoupí reklamní bloky a stupidní filmové komedie. Při nich mě vůbec netrápí moje slabá znalost angličtiny. Naopak jsem rád, že poslech roznášenými sluchátky není povinný.

Kdo vedle mě seděl, to si už nepamatuju. Dotyčná osoba, nejspíš mužského pohlaví – soudím tak proto, že ženskou bych nejspíš registroval –, byla pro mě ordinérní jako já pro ni. K nějaké komunikaci, která by mi utkvěla v mysli, nedošlo a své alzheimerové výpadky jsem už zmiňoval. Dlouhý čas letu jsem si krátil četbou střídanou s gastronomickými přestávkami letištní stravy. Hydratační deficit jsem odstraňoval nějakým německým plechovkáčem, který mi byl dodáván zadarmo. Židovští cestující, jak jsem si všiml, dostávali ohřátou krmi v košér provedení.

Z Budapešti jsme vzlétli za pět minut poledne a na letiště Johna Fitzgeralda Kennedyho máme přistát v 15.30. To bude v Evropě už půl desáté večer. Protože se pohybujeme západním směrem, slunce se stále poflakuje za zádi letadla. Díky časovému posunu budu mít dnešní pondělí sakramensky dlouhé.

Po skončení nějaké další filmové slátaniny naskočila na obrazovce lokační mapka, kde se letadlo nachází. Už jsme blízko pevniny a já se cítím jako Vikingové, když 500 let před Křištofem Kolumbem sem dopluli na svých dračích lodích a objevenou zemi nazvali Vinland. Boeing se vznáší v blízkosti pobřeží nejsevernějšího východního státu Maine, pak protíná New Hampshire a blíží se k Bostonu.

Z hlášení palubních reproduktorů vyrozumím, že poslední opozdilci mají vyplnit celní prohlášení, protože za půl hodiny budeme provádět přistávací manévr nad New Yorkem.

Letadlo klesá nad nedohlednou plochou předměstské zástavby. Přes svého spolucestujícího vyhlížím okénkem, kdy se objeví zdvižené prsty mrakodrapů na Manhattenu. Boeing se nakloní v zatáčce a už vidím sluncem ozářenou skrumáž vysokých věží budov z betonu, oceli a skla na vzdáleném protáhlém ostrově. Rozeznám nejvyšší špici Empire State Buildingu, který se po zničení budov Světového obchodního centra opět stal nejvyšším mrakodrapem N. Y. Kloužeme stále níž, pravoúhlé ulice se přibližují s ohromným počtem teček aut, a že ten obraz obrovského mraveniště s 16 miliony obyvatel není jen sen, připomíná kontrolní chůze letušek v uličkách, jestli máme všichni zapnuté bezpečnostní pásy.

Pasová kontrola proběhla bez nesnází, můj palec a další prsty ruky obstály na daktyloskopické čtečce. Byl jsem vpuštěn na území Spojených států amerických. V letištním mumraji Kennedyho letiště jsem se setkal i se svou krosnou, ležící s ostatními zavazadly srovnanými na podlaze v koutě příletového prostoru z Budapešti. Protože jsem se musel dopravit do newyorské čtvrti Queens k bydlišti Vendelína a Lenky samostatně, nadhodil jsem si těžký náklad na ramena a vydal se s mapou N. Y. City v ruce vyhledat letištní vlak, který mě dopraví k stanici metra na cestu do lůna téhle megapole!

Na stanici Steinway street nedaleko Astorie jsem dorazil v pohodě. Newyorská subway vykazuje stejný přepravní systém jako metro v Praze. Má sice neporovnatelně hustší a delší síť, ale člověk s normálním fištrómem se musí na mapě metra v barevných drahách jednotlivých linek vyznat bez problémů. Zakoupení jízdenky v prodejním automatu také nečiní žádnou potíž, dá se vyřídit za pomoci nejbližšího cestujícího, když jako já chcete uplatnit kreditní kartu poprvé v životě. Finanční rezervu dolarů v hotovosti nechci prozatím používat, šetřím si ji pro případná loupežná přepadení, až mi někdo na ulici vtlačí hlaveň revolveru do boku se zlověstným usyknutím: „Naval money!“ Snad ale potlačení pověstné kriminality bývalým starostou N. Y. Giulianim stále platí.

Na rohu místní queenské 42 ulice jsem nevěděl, jestli čísla adresy jsou napravo nebo nalevo. Odhodlal jsem se k použití své angličtiny a oslovil postaršího chlápka, který směrem hledat číselnou lichou stranu. Než mi stačil odpovědět, položila se mi na rameno ruka a Vende-

lín v krátkém zástříhu bez svého dřívějšího hára řekl: „Tak jsi to našel. Zrovna se vracím z práce a říkám si, že s tou krosnou to musíš být ty!“

S Vendelínem a jeho ženou Lenkou jsem se seznámil v komunitě severočeských hárošů na baráku na nové Vísce. Prožil jsem s nimi i s dalšími aktéry slavná léta českého undergroundu za husákovské normalizace. Na rozdíl od literárních hrdinů Jana Pelce z jeho románu A bude hůř byl životní styl severočeských kluků a holek přece jen konstruktivnější než pocity nesvobody utápět jen v alkoholu a sexuálních radovánkách. „Máničky“ na Nové Vísce byly prakticky všichni signatáři Charty 77 (stal jsem se jím brzy také) a umožňovaly v hospodářských objektech své usedlosti kulturní počiny, jako byly koncerty „The Plastic people of Universe, DG 307 a řadu dalších hudebních akcí. Za tuto činnost, která byla trnem v očích tamních okresních stranických orgánů a tamní StB, byly nuceny zaplatit vyvlastněním své nemovitosti a i odchodem do emigrace.

Vendelína a Lenku jsem naposled viděl, když přijeli společně s Jardou Kukalem se podívat za mnou na pronajmutou faru do Rejšic na Mladoboleslavsku. To bylo, myslím, v létě v roce 1982. Teď jsme se setkali na jaře r. 2007, Tedy po 25 letech. Když mě Lenka v jejich newyorském bytě uvítala, řekla: „On vypadá pořád stejně.“



Vendelín má v Americe shozené háro, Lenka vypadá stejně

Vendelín za času Nové Visky pracoval také jako dřevorubec. Společně jsme se na baráku střídali s motorovou pilou na výrobě stolů do hospody z klád do hospody, která se budovala v jednom chlěvě. Dneska se Venda žíví na Manhattanu jako instalatér a dokonce je majitelem tam podnikající firmy. Zvláštním řízením osudu ho v Americe postihla alergická reakce na pyl, takže má neustále potíže s rýmou atp. Mezi vyprávěním také k tomu řekl: „Zrovna začaly kvést pampelišky a v New Yorku je ovzduší od nich zamořené!“

Vendelín s Lenkou provozují hru v šipky. Je to taková amatérská soutěž mezi blízkými okrsky v Queens. Zrovna dneska mají večer trénink se svými přáteli v jedné hospodě. Byl jsem na nohou dneska už od sedmé ráno, v Česku bylo teď kolem jedné po půlnoci, ale zvydlý jsem ještě nebyl. Strávit první večer v newyorské hospodě, to je skutečné terno. Navíc tam točí Staropramen a Plzeň, protože nájemci jsou Češi. Měl jsem pocit, jako kdybych si do New Yorku zaletěl na pivo.

8. května

Když jsem se ráno probudil, Vendelín už zařezával v práci. Lenka je toho času v domácnosti, Venda je užíví oba. Při snídani mi Lenka vyprávěla, že dělala naposled v newyorské pobočce Českých aerolinií, ale byl tam pro ni nepochopitelný obchodní binec, tak odtamtud odešla. Být doma jí vyhovuje, přes víkend s Vendelínem jezdí na jejich chatu někde v lesích v Pennsylvánii. Ukazovala mi fotky.

Lenka šla se mnou na stanici Steinway street, aby mi znovu předvedla, jak si na kreditku koupit jízdenky na subway. Nedaleko prodejního automatu stáli dva černošští policajti a Lenka mě informovala, že od toho 11. září, co šmejdi z Al Kajdy naprali Boeingy do věží dvojčat, tak probíhají kontroly i v metru. Protože jako přestárlý hipík vypadám nejspíš neškodně, černoši po mně neskočili, neflákli se mnou o zed' a nerozkopli mi nohy od sebe, abych nemohl dosáhnout na kvér připnutý u kotníku. Přesto jsem byl lehce rozrušený, jelikož jsem si opět nezapamatoval, jak přístroj na výdej jízdenek kreditkou správně obsluhovat. Lenka mi naštěstí koupila rovnou deset tickets, na což se vztahovala menší množstevní sleva. Mohl jsem tedy vyrazit do „města“.

O newyorském metru se vyprávějí legendy, jak je zanedbané a plné podivných individuí atp. Mně subway přišla normální a spousta

Afroameričanů také, protože když jejich předci byli na americký kontinent dovezeni jako otroci, tak je teď holt tady mají. Dredy a další afroúčesy mně nic neříkají, ale neupírám právo nikomu, aby si nosil na hlavě, co chce. Vypulírované pražské metro je pěkné, ale bylo stavěno v sedmdesátých letech minulého století, zatímco kachličky subway pamatují třicátá a čtyřicátá léta. Bordel a nepořádek jsem nikde neviděl a tance skupiny výrostků rapperů jsou příjemnou oázou ve shonu a v návalu cestujících.

Prvním mým cílem bylo železniční nádraží Pennsylvania Station na 32 ulici. Chtěl jsem si koupit jízdenku na vlak na čtvrtěční cestu do Vermontu, abych to měl z krku. Bylo to moje první vystrčení nosu z podzemí Manhattanu. Divím se, že mi od té doby nezůstal vyvrácený krk, když jsem si ho málem ulomil při pohledu na nedaleký Empire State Building, který svou televizní věží na střeše se zdvihá do výšky 448 metrů. S dalšími mrakodrapy jsem si připadal na chodníku uliční soutěsky jak na dně hluboké propasti. Pravda ovšem je, že Grand Canyon to tedy není. To ani náhodou!

Kreditka dělá zázraky. Okraj lakovaného papíru s číselným kódem projede zaměstnankyně pokladny strojkem, vy se podškrábnete na kontrolní doklad a už je vám předávaná vlaková jízdenka, pro kterou nemusíte lovit dolárky z peněženky. Takhle to funguje i vstupného pro rychlovýtahy do 80. a i 86. patra Empiru, stejně tak reaguje čtečka ve foyeru Amerického muzea přírodní historie u Central Park, nebo v pizzerii mezinárodní karta Visa zařídí tu italskou tenkou placku jakékoliv velikosti a s jakoukoliv náplní atd. atd. Pokud si uděláte omezení výběru peněz, je nutné sledovat utracené částky, aby se vešly do sjednaného časového limitu. To však předbílám událostem, na které teprve dojde.

Pohled z otevřené terasy Empire State Buildingu, která se nachází ve výšce 320 metrů, je skutečně impozantní. Je zde rozhled na celý New York do všech stran. Okolní Manhattan, sevřený z obou stran řekou Hudson, má délku téměř 22 kilometrů a šířku přes tři kilometry a tento novodobý Babylon je z „leteckého“ výhledu nabízen ve své rozlehlé urbanistické plasticitě. První ohromení ale u mě brzy vystřídal pocit, že civilizace v průběhu času ukrajuje z naší planety víc a víc přírodní krajinné krásy a proměňuje ji v betonovou pustinu podobnou jako u pověstných amerických „Badlands“, které se vyskytují na Středozápadě. Termiti také provrtávají a sežerou všechno, na co přijdou. Tři dny v New Yorku budou pro mě skutečně akorát.

9. května

Včera jsem prošel celou Broadway přes Times Square až do newyorské Stromovky Central Park. Po setmění mě Vendelín provedl autem po nočním rozzářeném Manhattanu. Bylo to oslnivé, ale jako bývalý Pražák, který žije přes čtyřicet let na venkově, vnímám městská pozlátka střízlivě. New York je v mém snění o sekvojích pouze pomíjivou atrakcí při cestě.



Dneska jsem se vypravil do Downtownu na projížďku lodí k soše Svobody. Na ostrov k té 93 metrů vysoké měděné skulptuře s pochodní v ruce, která jako první symbolicky vítala všechny přistěhovalce do Nového světa, jsem ale nevystoupil. Pokračoval jsem v plavbě k jinému ostrovu se jménem Elis Island, kde se v letech 1892 až 1943 nacházela hlavní imigrační stanice. Do roku 1945 zde byli internováni také osoby se sporným vízem nebo ti, co měli být deportováni z USA.



„Ostrovem slz“ prošlo přes 12 milionu lidí. Byla jim tady také poameričtění jejich „nevyslovitelná“ jména. Dneska je ostrov Ellis národní kulturní památkou a historické objekty byly na něm zrestaurovány. V budově muzea je k dispozici databáze přistěhovalců, kde lze vyhledat své americké příbuzné, datum jejich příjezdu a i jméno lodi, na které se do Ameriky přepravili. Protože vím, že z mojí slovenské příbuzenské větve k odstěhování do USA došlo, zapnul jsem monitor počítače, jestli v příbuzenské databázi nějaké jméno jako moje figuruje. Nalezl jsem tam dva Kostúry – jeden pocházel z Maďarska a druhý ze Slovenska, ale neměl bydliště pod Nizkými Tatrami, kde pásal ovce můj dědeček bača. Na jméno svého prastrýce z babiččiny strany, jehož dědictví mi od roku 2002 umožňuje cestovat po světě, jsem si nemohl zaboža vzpomenout. Odpusť, Martine Franku Turčane!

V dolní části Manhattanu se nachází též Muzeum amerických indiánů. Odtamtud jsem byl vypoklonkován, protože kontrolním ren-genem neprošel můj švýcarský nůž, který jsem měl u sebe pro případnou sebeobranu. Problém s tímhle armádním nožem, který je mimo pěticentimetrové zavírací čepele ještě vybaven takovým vojenským arzenálem, jako je např. pinzeta nebo zubní párátka, jsem měl už v přístavu Battery Park při koupi lodního lístku k Statue of Li-

berty. Policisté nakonec nad tím zbrojním šidítkem mávli rukou. Uniformovaný černocho, hlídající indiánské sbírky, byl ale jiného názoru.



Newyorská jízdní policie

Do sbírkových místností jsem byl připuštěn, až když jsem kožené pouzdro s nožem schoval za jeden vchodový sloup. Bylo to riziko, že o něj přijdu, avšak indiánské artefakty jsem si nechtěl nechat ujít. Černošský svalovec v bílé košili a s čepicí newyorského policajta nejspíš nevedl můj bělošský ksicht už v paměti a máchl světle růžovou dlaní, že je vše O. K. Nůž za sloupem mě očekával i po hodině a půl, kterou jsem v prostorách muzea strávil. Ještě několik dnů jsem se z jeho desetiletého vlastnictví – zakoupil jsem ho v Kanadě – mohl těšit. O jeho dalším osudu se zmíním o několik stránek dál.

Muzeum amerických přírodních národů mě trochu zklamalo. Byly v něm jen o trochu větší sbírky, než jsou v pražském Náprstkově muzeu. V Kanadě jsem viděl staré totemy, které stály v původním umístění na posvátném místě místního kmene. Zub času neubral animistickým řezbách nic na jejich podmanivém dojmu. Severoameričtí indiáni byli přesluhující lovci a sběrači z časů mladší doby kamenné. Neměli prostředky, jak odpovědět na expanzi Evropanů. Jejich ná-

jezdy a krádeže, které realizovali v čase sklizně úrody farmářů, jsou pravým obsahem okřídlených slov: Indiánské léto.

Nedaleký shluk mrakodrapů si vysloužil u komunistické propagandy nálepku symbolu prohnílého kapitalismu. Šel jsem se tam tedy podívat. Dnešní Wall Street ze skla a oceli žádnou hnilobou netrpí. Možná ji zastírá tou obří vlajkou s pruhy a hvězdami, umístěnou na sloupech pseudořímského chrámu newyorské burzy. Proto jsou na prostranství před ní nainstalované pohyby turistů omezující pásky a zatarasy, jako kdyby se zde vyšetřovala vražda. Patrolující policisté burzu hlídají jako oko v hlavě, protože je to dobrý terč pro další zviditelnění cvoka Bin Ládina.



Newyorská burza

Kolem novogotického kostela Trinity Church, utopeného pod mrakodrapy, se dá zajít k perfektně odvedené práci tohoto arabského „revolucionáře“. Provedl ji v známém září roku 2001. Na místě newyorských „Twins“, které dosahovaly výšky 411 metrů, dneska zeje

obrovská díra oploceného stanoviště. Jsou tu i vyklizené prostory po spadlém hotelu Marriot a dvou dalších budovách. Dnes se toto místo nešťěstí nazývá „Ground Zerou“, což volně přeloženo znamená Místo nebo Bod nula. Newyorčané zde chtějí postavit jako symbol nezdolnosti nový mrakodrap, který by měl svou výškou Americe vrátit ztracený světový primát. To se jim ale těžko podaří, protože nejvyšší budovu s 509 metry v Taipei na Tajvanu už dnes překonává šejky budovaný mrakodrap v Dubaji. Ten má „prozatím“ 555 metrů z projektované výšky 800 metrů o 161 podlaží. V roce 2009 se má vedle Burj Dubai začít stavět další nový mrakodrap Al-Burj, který má mít dokonce 228 podlaží a výšku 1200 metrů. Al-Kajda se má na co těšit!



Novogotický kostel Trinity Church

V ulici u plechové ohrady „Ground Zero“, kde se zvedají vysoké jeřáby a pletivovou bránou vjíždějí a vyjíždějí obří nákladáky, je malá požární stanice. Za otevřenými vraty jsou na stěně nad nablýskanou chromovou helmou a květinami umístěny dvě zasklené fotografie. Jsou to dva hasiči, kteří s dalšími svými newyorskými kolegy zahynuli při záchranných pracích v hořících a sesouvajících se věžích Světového obchodního centra. Postál jsem tam chvíli a přitom si vzpomněl na jednoho chlápka, který je prototypem postkomunistických poměrů u nás. Dostavil se na kole k mému domu, protože ho iritovala moje propagační skříňka s volebními materiály (byl jsem v tu dobu lídrem Pravého Bloku za jihočeský kraj). Přijel mi sdělit, že po zářijové události Američané uváděli, že obětí může být až 50 000, ale že jich nakonec bylo „jen pouhých“ 3000. Nechápu, že jsem mu nenatáhl hned jednu na čumák!



Staveniště „Ground Zerou“

10. května

Vendelín s Lenkou a jejich přáteli měli ve včerejším večeru soutěžní mač s šipkami a tak jsem si zase lehce zahodoval na Staropramenu. Byl jsem sice trochu unaven, protože jsem na Manhattanu absolvoval

ještě pochodování skrz Čínskou čtvrt', ale dneska ráno jsem byl čerstvý jako rybička. Čekal mě odjezd vlakem kolem poledne do Vermontu a už jsem byl v New Yorku jako na trní. Měl jsem betonu a asfaltu plné zuby.

Jack Kerouac napsal jednu povídku s názvem Říjen v železniční zemi. Při výjezdu z Pennsylvánského nádraží se železniční země skutečně objevila. Pražské Wilsonovo nádraží má vcelku velké kolejiště, ale proti tomu newyorskému je to jenom hračka na hraní. Tolik kolejí mají snad všechna nádraží u nás dohromady. Koukal jsem jako blázen, jaký obrovský vějíř výhybek a tratí se na tomto vlakovém seřadišti nachází. Amerika je skutečně zemí neomezených možností!

New York mi připadal, že nikdy neskončí. Jeho předměstí směrem na sever pokračovalo pořádnou porcí desítek mil. Železnice se proplétala periferií s množstvím domků v jednotném stavebním stylu a se stejnými rozměry sestříhaných trávníků. Nastoupil také svět továrních hal a skladištních plotů a jako i u nás to je přízračný svět pusto-ty, vytvářený zhnědlými trsy vysokého plevele, torzy ukřižovaných stromů a zanedbaných křovin. Odvrácená strana civilizace je s kolorem zrezavělých autovrakovišť a vyhrězlým odpadem velkoměsta vsutku neutěšená.

Konečně zmizely obytné a průmyslové aglomerace. Začaly se objevovat malé farmy střídané stále rozsáhlejšími lesnatými plochami. Cesta do Vermontu má podle jízdního řádu trvat pět hodin a vlak bude projíždět skoro celou Novou Anglií, která nemá bůhvíjakou rozlohu. Ze státu New York se přesuneme do maličkého Connecticutu, protneme větší Massachussets a pak zamíříme do Brattleboro, městečka ve Vermontu nedaleko hranic s New Hampshire.

Oběd jsem odbyl kusem klobásy a bagetou. Těmi mě vybavila Lenka z jugoslávského uzenářství, nacházejícího se nedaleko od jejich ulice. Žízeň jsem uhasil jedním budweiserem, zakoupeným ve vlakovém jídelním Pullmanu. Pivo nebylo uvařeno v Českých Budějovicích, ale malý plechovkáč byl výrobkem pivovarským koncernem Anheuser Busch. Stál jen jeden dolar a na jeho kvalitě to bylo znát. Privatizovat tzv. „jihočeské rodinné stříbro“ do těchto amerických rukou, to nebude zrovna to pravé ořechové.

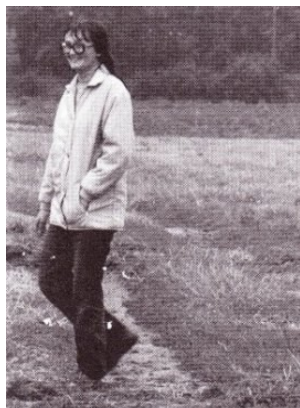
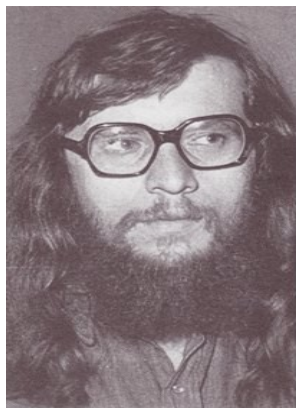
Za oknem stříbřitého vagónu železniční společnosti Amtrack prchají kmeny a větve stromů Východního lesa. Krajina je podobná střední a severní Evropě. Vzpomněl jsem si na Alexandra Isajoviče Solženicyna, který si zvolil pro život v USA právě lesnatý stát Ver-

mont. Připomínal mu rodné Rusko, z něhož byl za sovětského režimu vyhnán. Četl jsem od něho naposled jeho vzpomínkové knihy Trkalo se tele s dubem a Mezi žernovy, kde své osudy popisuje. Za Jelcina se vrátil do vlasti a byl s ním natočen dokumentární film o jeho cestě vlakem po postkomunistickém Rusku.

V Brattleboro už na mě čekal Vladimír. „Tak ahoj,“ zahlaholil a od té doby mě prakticky nepustil ke slovu. Je totiž vášnivým řečníkem a vítá každou příležitost k promluvě v rodném jazyce. Stát se tři dny obětí jeho výřečnosti se ale dá vydržet.

Než jsme odjeli za jeho ženou Xeňou na 15 mil vzdálenou polosamotu v Brookline, zajeli jsme pro karton piv. „V New Hampshire ho mají lacinější, zajedeme tam,“ řekl Vladimír. Kupodivu jsme přešli jen most přes řeku a byli jsme v dalším státě. Měl jsem tedy další položku ve svých amerických cestovatelských trofejích.

V jejich domku při silnici pod lesnatými kopci jsem se přivítal s kamarádkou své ženy Xeňou. Než s Vladimírem z Česka Eminovali, měli barák ve vesnici Kotelsko v Českém ráji. Hárošských objektů bylo v Čechách víc, ale na tomhle jsem nikdy nebyl. S Vladimírem a se Xeňou jsem se seznámil teprve v devadesátých letech, kdy začli jezdit z USA se podívat na příbuzné a přátelé. Vladimír jezdí do Čech každoročně, Xeňa tak často ne, ale vždycky zavítá k nám do jižních Čech.



Vladimír už taky shodil háro a Xeňa je stále stejná

Z vojenského ruksaku z 1. republiky jsem vybalil igelitku s jugoslávskými uzenářskými výrobky. Lenka je koupila i pro mlsný jazý-