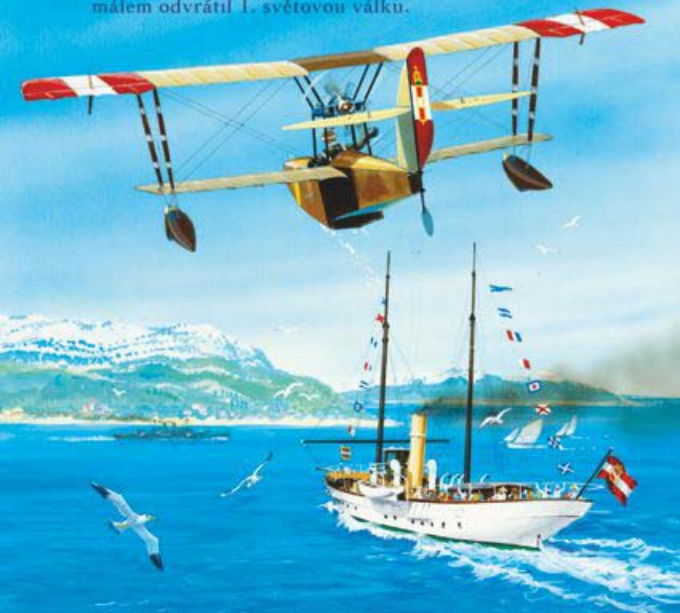


John Biggins

V CÍSAŘSKÝCH BARVÁCH

aneb jak budoucí hrdina Habsburské říše Otto Prohaska
málem odvrátil 1. světovou válku.





JOHN BIGGINS

**V CÍSAŘSKÝCH
BARVÁCH**

Elka Press, Praha 2017

Text © John Biggins 1992

České vydání a překlad © Leonid Křížek, Elka Press 2017

Ilustrace na přebalu © Jaroslav Velc 2017

ISBN 978-80-87057-30-8

*Tuto knihu věnuji své ženě Małgorzate za to,
že vydržela v domě plném duchů*

Rakousko-uherská monarchie, vzniklá na základě Vyrovnaní v roce 1867, byla unií dvou téměř nezávislých států, spojených osobou monarchy, císaře Rakouska a krále Uherska. Z toho důvodu měla téměř každá instituce a mnoho zaměstnanců tohoto téměř jedenapadesát let smíšeného státu před svým názvem či titulem iniciálky označující jejich postavení.

Instituce společné pro celé Rakousko-Uhersko byly císařské a královské: *kaiserlich und königlich*, neboli zkráceně *k. u. k.*¹. Ty instituce a zaměstnanci patřící k rakouské části monarchie (tj. všichni, kteří nenáleželi k Uherskému království) byli označeni jako císařsko-královské – *kaiserlich-königlich* neboli jednoduše *k.k.* – s ohledem na monarchovo postavení císaře Rakouska a krále Čech; přičemž čistě uherské instituce byly královsko-uherské: *königlich ungarisch* (*k.u.*) neboli *kiraly magyar* (*k.m.*).

Rakousko-uherské válečné loďstvo napodobilo tehdejší kontinentální praxi udávání vzdáleností v evropských námořních mílích (1 852 m), pozemních vzdáleností v kilometrech, dostřelu atd. v metrech a ráže děl v centimetrech. Rakousko-uherské válečné námořnictvo nicméně přejala britskou předválečnou praxi určování denního času po dvanácti hodinách. Plavidla rakousko-uherského námořnictva byla označena *Seiner Majestäts Schiff*, neboli S.M.S.

¹ V knize překládám českou zkratkou c. a k. (Pozn. překl.)

MÍSTNÍ JMÉNA

Slovníček místních jmen je přidán z toho důvodu, že hraniční a politické změny mezi léty 1914 a 1947 změnily mnohé z názvů použitých v tomto příběhu k nepoznání. Seznam zaznamenává pouze oficiální praxi v roce 1914 a nereflektuje žádné územní nároky at' minulé či současné.

Čínské místní názvy jsou přepisovány s ohledem na původní anglickou transliteraci (například „Peking“) a nikoliv s ohledem na současný úzus.

Abbazia	Opatija, Chorvatsko
Amboina	Ambon, Indonésie
Antivari	Stari Bar, Černá Hora
Batavia	Džakarta, Indonésie
Castellnuovo	Herzeg Novi, Černá Hora
Cattaro	Kotor, Černá Hora
Chefoo	Jentai, Čína
Fiume	Rijeka, Chorvatsko
Gródek Jagielloński	Gorodok, Ukrajina
Half-Athwart Island	Ostrov Sangiang
Lemberg	Lvov / Lwów, Ukrajina
Neugraditz	Novi Gradic, Bosna a Hercegovina
Pancsova	Pančevo, Srbsko
Petwardein	Petrovaradin, Srbsko
Pola	Pula, Chorvatsko
Porto Ré	Kraljevica, Chorvatsko
Jezero Scutari	Skadarské Jezero, na hranici Černé Hory a Albánie
Semandria	Smederevo, Srbsko
Spizza	Sutomore, Černá Hora
Temesvár	Timisoara, Rumunsko
Teodo	Tivat, Černá Hora
Ujvidek	Novi Sad, Srbsko
Zemlin	Zemun, Srbsko

VZDÁLENÉ OZVĚNY

U Sester řádu věčného uctívání
Plas Gaerllwydd
Leden 1987

Nikdy jsem nebyl dobrým pacientem, obávám se... Ani když jsem byl malý chlapec, zápasící o přežití běžných nemocí, jež mívaly koncem osmdesátých let devatenáctého století na svědomí tak mnoho kojeneckých úmrtí. A nejsem dobrým pacientem ani dnes, kdy mám za sebou tak nesnesitelně dlouhý život, že mi smrt připadá jako vítaný návštěvník. A rozhodně jsem nebyl dobrým pacientem ani v onom mezidobí, kdy mě dočasně položily na lopatky nějaká choroba či zranění.

Zápal plic mě složil týden před Vánoci, v době, kdy sestry měly plné ruce práce s přípravou předsváteční večeře pro nás, zapomenuté chovance tohoto domova pro polské uprchlíky. Uložily mě do postele a povolaly z vesnice Llangwynydd doktora Watkinse, aby se o mě postaral, ale byla to víceméně formalita. Nikdo nečekal, že bych navzdory injekci antibiotik a nasazení kyslíkové masky přežil následující den. Dokonce se ani neuvažovalo o tom, že by se zavolala sanitka, jež by mě převezla do nemocnice ve Swansea. To je docela rozumné, řekl jsem si: můžu stejně tak umřít tady jako tam, zvláště uprostřed prosincových dní, kdy záchranáři mají plné ruce práce s nehodami na silnicích. V každém případě jsem nebyl ve stavu, abych se mohl hádat, neboť jsem na lůžku zápasil o dech a uvažoval jsem jako každý trosečník přeživší v ledovém moři, kolika vlnám ještě dokážu vzdorovat, než se poddám nevyhnutelnému a půjdu naposled ke dnu. Není to rozhodně nijak nepříjemný pocit, tohle umírání, přinejmenším podle toho, co jsem zažíval. Bylo to tak trochu, jako když se člověk vzbudí časně ráno, potom si uvědomí, že je neděle, a líně se protáhne v hamaku, neboť ví, že trubač zatroubí *auspurren* až teprve za další hodinu.

Potom sestry přivedly otce McCaffreye, aby mi udělil poslední pomazání. Aby bylo jasno, nemám nic proti ctihodnému otci. Je to příjemný mladý Irčan s věčným úsměvem na lesknoucí se růžové tváři – vypadá tak trochu jako poražený vepř, který už byl spařen a jemuž byly oholeny štětiny. Navíc byl tak obětavý, že ujel třicet kilometrů pozdě v noci za deště a zimy, aby poskytl poslední útěchu Svaté matky církve takové

sevrklé slupce agnostika, jako jsem já, pokřtěný a biřmovaný katolík – stejně tak jako všichni ostatní poddaní vznešeného Domu rakouského, kteří se nevydávají za nic jiného – ale jinak jsou (jako většina Čechů) v srdci husité, a co se myšlení týče, skeptici. Ale bylo to právě poslední pomazání, jež to všechno způsobilo – ačkoliv si myslím, že ne tak docela podle jejich představ. Sloužil jsem v obou světových válkách a v řadě konfliktů mezi válkami a jsem skálopevně přesvědčen, že svévolné vnucování náboženského přesvědčení bezmocným nemocným a zraněným lidem ležícím v nemocnicích je praxe, jež by měla být na základě ženevské konvence postavena mimo zákon. Každopádně si vzpomínám, že jsem se asi před dvaceti lety pustil do vyčerpávající a nanejvýš nepříjemné hádky na toto téma s vrchní sestrou na ortopedické klinice ve Stanmoru, kde jsem ležel s nohou zlomenou v krčku. Objevila se tam tlupa blahobytných samaritánů, aby zapěli vánoční koledy a blahosklonně tak poskytli útěchu chovancům. Každopádně v daném případě, ať už jsem byl jakkoliv daleko, když na mě otec McCaffrey začal patlat ten olej a začal mumlat zaklínadla, bylo to víc, než jsem dokázal snést. Odstrčil jsem ho – ke zděšení shromážděných sester –, podařilo se mi posadit a popadl jsem dost dechu na to, abych mu řekl, ať mě nechá na pokoji a stará se o lidi, kteří o jeho služby stojí. Bylo to hanebné, já vím, ale zlost na mě zaučinkovala jako nějaký zázračný elixír. Námahou jsem se pořádně zapotil, srdce začalo znovu bít silněji a pravidelněji, dýchání se mi později v noci upravilo a během několika příštích dnů jsem se zotavil natolik, že jsem byl těsně před Silvestrem škrtnut ze seznamu ohrožených a oficiálně prohlášen za rekonvalescenta.

Stále jsem však upoután na lůžko až do dalšího rozhodnutí a sestra Felicija mě donutila k poslušnosti tím, že mi zabavila šaty. Já si ovšem myslím, že s ohledem na můj věk – v dubnu mi bylo sto let – by mi měli dovolit obléci se a vyrazit ven, abych tam ve sněhu skončil jako nějaký zestárlý a bezzubý indiánský válečník. Ale jejich mozky takhle nefungují – přemýšlejí jako ti vězeňští dozorcí, kteří odsouzenému na smrt odeberou tkaničky do bot, pásek a šle ze strachu, aby se neoběsil, a neušetřil jim tak námahu. Ale teď to vypadá tak, že prostě jenom nahradili smrt v důsledku selhání srdce a dýchacího systému smrtí z nudy, protože pravda je, že mě to válení se v posteli strašlivě vyčerpává. Poslední dny si nemůžu kvůli šedému zákalu moc číst a zjistil jsem, že také tranzistor začne být pekelná nuda, jakmile člověk po páté nebo po šesté vyslechne odpolední rozhlasový pořad o problémech plejtváků obrovských nebo o rozvrácených rodinách.

Musím však připustit, že i kdyby mi dovolili vstát, tak v tuhle chvíli by se tu nedalo nic moc dělat, protože minulé pondělí se náhle zhoršilo počasí. V sobotu odpoledne jsme na tomhle pásu velšského pobřeží Atlantiku zažívali ještě obvyklý lednový nárazový vítr a mrholení. Ale v neděli vítr začal měnit kurs a proměnil se v mrazivý, ocelově šedý severovýchodní víchř, skučící bez přestání nahoru k domu a zase zpátky k mysu. Ohýbal stromy a keře proti směru jejich vichřicí polámaných větví jako nějaká neviditelná ruka hladící kočičí hřbet proti srsti. A v pondělí večer začal padat sníh. Nebyly to velké, vlhké, mořem vonící vločky v těchto končinách obvyklé, ale husté, nepřetržité kaskády hrubého prašanu, skoro takového, jaký padá tam ve středu Evropy, odkud pocházím. V úterý ráno byly silnice neprůjezdné a úzká cesta do Llangwynyddu byla utopená pod dvěma či třemi metry závějí po celé délce. Místní lidé, kterým se v několika posledních dnech podařilo dostat do Plasu, říkali, že něco takového neviděli pětadvacet let.

Ne, že by to pro mě znamenalo nějakou změnu, jak tu tak ležím ve svém pokoji na patře. Všiml jsem si toho bledého, šedého světla odrážejícího se na stropě, když jsem se toho rána vzbudil, a potom ledových prstů rozkvétajících na okenních tabulkách. Ale teprve když se mi, ve chvíli, kdy ke mně sestry byly zády, podařilo zvednout se z postele a podívat se z okna, jsem uviděl terasovité zahrádky kolem domu uhlazené do jemně zvlněné bílé plochy a velký hřeben zvaný Cefn Gaerllwydd za nimi, proměněný v záda velrybího albína vztyčujícího se ostře a rozkaceně proti obloze barvy zašlého cínu. Moře zkrocené větrem vanoucím z pevniny do neobvyklého klidu šplouchalo rozmrzele na pobřeží zátoky Pengadog dole pod domem a zanechávalo za sebou při odlivu úlomký ledu. Všude panoval klid a mír.

Cestovat do Plasu a zpátky bylo v těchto posledních pár dnech nemožné, protože trčíme na samé špičce poloostrova, daleko dokonce i od vedlejších silnic; mezi námi a Llangwynyddem stojí jenom několik hospodářských usedlostí. Dneska časně zrána se ozval na obloze hlasitý klapot rotoru, jak nad námi přelétl vrtulník RAF a shodil ovčím na hřebeni krmivo. Ale jinak jsme od zbytku světa naprosto odříznuti, nepočítám-li telefon a rádio. Ne že by na tom v místě obývaném deseti jeptiškami a nějakými osmdesáti zestárlými a zbídačenými polskými emigranty, z nichž většina je stejně vetchých a sešlých věkem jako já, bůhvíjak záleželo. Ne, máme zásoby nejmíň na měsíc, aspoň si to myslím, a naftu pro ústřední topení ještě na delší dobu, takže podle mého odhadu nebude

kanibalismus nutný nejméně do konce února. Stejně tak pro nás neznámá žádná velké strádání přerušená dodávka mléka a pošty. Pocházíme ze střední Evropy, a tak si do čaje dáváme citron. A protože patříme k té naší prokleté generaci, dostáváme jen málo dopisů, protože nám zbylo ztraceně málo příbuzných či přátel, kteří by nám nějaké posílali. Dokonce tu v posledních pár dnech zavládla atmosféra jakési předsmrtné lehkomyšlnosti. Včera se pár mladších a frivolnějších sester dokonce nechalo přemluvit, aby se účastnily koulovačky s majorem Koziolkiewiczem a pár dalšími kavalíry, a potom jim pomohly postavit sněhuláka. Někde vyhrabali starý bíret a dotvořili sněhuláka tak, že vypadal jako nějaký kněz s prázdnou láhví vodky vraženou pod jednu paží a breviářem pod druhou. Ale když si v kuchyni vyžebřali mrkev, jež měla představovat nos, zapíchli ji na úplně jiné místo, a tak sestra Felicije usoudila, že legrace zašla příliš daleko, a nařídila jeptiškám, aby se vrátily ke svým povinnostem.

Co se mě týče, náhlý začátek prudké sněhové bouře a následující odloučenost od světa představovaly jednu nečekanou výhodu. V pondělí odpoledne přijel z Llanelli utěsnit kapající kohoutek můj mladý přítel Kevin Scully, nezaměstnaný bývalý námořní poddůstojník a v Plasu všeměl na poloviční úvazek, a jakmile se sníh začal prohánět uličkami, zůstal tu trčet. Už je tady šest dní. Ne že by mu to příliš vadilo; nemá nic na práci a jeho přerušovaný vztah s přítelkyní je nyní podle všeho ve fázi pauzy. A jako bývalý námořník stejně dokáže ocenit, že jednou z nepopíratelných výhod vojenského života je beztravná zahálka. Prokopal kolem domu několik cestiček, rozmrazil jednu nebo dvě trubky a je natolik svědomitý, že dvakrát denně kontroluje kotel a čerpadla topení v hospodářském stavení. Ale jinak se zdá, že mu vyhovuje vysedávání u mě v pokoji, daleko od sestry Felicije. Povídá si se mnou o všem možném, anebo si v tichosti čte. Pro nemocného je ideálním společníkem. Je instinktivně taktní a nevtíravý, nemá tu rozčilující tendenci mě za každou cenu pobavit, anebo jinak ospravedlňovat svou přítomnost. Je skutečně s podivem, když se nad tím zamyslíte, že zrovna v době, kdy se chystám opustit tento svět poté, co jsem přežil všechny své současníky, nacházím v pouhé přítomnosti tohoto nevzdělaného, nevychovaného mladého cizince takovou útěchu. Když jsem byl tenkrát v roce 1918 kapitánem ponorky, byli jsme jednou nakomandováni pomáhat torpédované rakouské vojenské transportní lodi u pobřeží Albánie. Dorazili jsme příliš pozdě, než abychom mohli nějak účinně zasáhnout, ale vylovili jsme několik mrtvých těl a já si vzpomínám, že když jsme je vlekli na palubu, zjistili jsme u několika

z nich, že ve ztuhlých rukou tisknou různé dojemné předměty každodenní potřeby – tužku nebo zapalovač – jako by se zoufale chytili tohoto posledního symbolu světa lidí, než jej nadobro opustí. Ale ať už je důvod jakýkoliv, Kevin pro mě znamená v těchto vyčerpávajících týdnech po překonání nemoci velkou útěchu. Podobně jako moje přítelkyně a důvěrnice sestra Elisabeth, která si ke mně přijde posedět, kdykoliv jí to povinnosti v kuchyni dovolí.

Právě Kevin Scully a sestra Elisabeth mě minulý podzim téměř násilím přinutili, abych nahrál vzpomínky na svoji kariéru c. a k. *linienschiffs-leutnanta* Ottokara, rytíře Prohasky, ponorkového esa první světové války a oficiálně potvrzeného válečného hrdiny rakousko-uherské monarchie. Možná si tyto memoáry jednoho dne poslechnete, pokud vás takové věci zajímají a pokud se najde někdo, kdo je uzná za hodna zredigování a uspořádání. Ale pokud vůbec někdy tyhle historky vyslechnete, možná se budete divit, stejně jako Kevin Scully, kterému jsem je vyprávěl poprvé, proč začínají až na jaře roku 1915, kdy jsem byl profesionálním důstojníkem habsburského válečného loďstva už téměř patnáct let a měl jsem za sebou devět měsíců bojů ve světové válce, jež nakonec přivedla rozpad mé vlasti. Řekl jsem Kevinovi, že když válka na konci července 1914 vypukla, byl jsem na palubě křižníku *Kaiserin Elisabeth* na Dálném východě, v Čching-tau na pobřeží severní Číny. Ale nezacházel jsem do podrobností, protože kdybych mu řekl o svých tamních zážitcích a o následujících šesti měsících dobrodružství na zpáteční cestě do Evropy, musel bych mu v první řadě také vysvětlit, jak jsem se tam dostal. A to je, obávám se, dlouhý a komplikovaný příběh, příběh, který jsem v té době z obzvláště závažných osobních důvodů vyprávět nechtěl. Řekl jsem však „nechtěl“ a nikoliv „nechci“, protože předevčírem, pozdě odpoledne, právě když se začalo stmívat, vyšla najevo zajímavá skutečnost, jež mi podle mého názoru dovoluje na příběh navázat. Samozřejmě za předpokladu, že ať už nad záležitostmi agnostických bývalých Rakušanů, bývalých Čechů, bývalých Poláků a dalších osob dnes bez státní příslušnosti bdí jakékoli zbývající božstvo, poskytne mi dostatek dechu a času na to, abych příběh dovyprávěl.

Seděl jsem na posteli, když přišla sestra Elisabeth, aby zatáhla záclony, a potom se vrátila dolů do kuchyně. Kevin mi přinesl několik posledních výtisků novin, jež dorazily do Plasu v neděli, než začala vánice. Probíral jsem se jejich stránkami a Kevin seděl v křesle a listoval barevnými přílohami. Zrovna jsem odložil nekonečně nudný polský deník vydávaný

v Londýně, *Dziennik Polski*, a sáhl jsem po pátečním vydání *Timesu*. Bylo to obvyklé tenké povánoční vydání, což mi nevadilo, protože když se člověk dožije mého věku, světové události ho už tolik nezajímají, vždyť už je všechny mnohokrát předtím zažil. Zběžně jsem prolistoval pár stránek – a najednou jsem cítil, jak mi něco přitahuje pohled zpátky k předchozí stránce, jako když se rukáv svetru zachytí za hřebík. Bylo to v kolonce nekrologů – kterou se normálně neobtěžuji, protože všichni mí současníci už jsou po smrti třicet i více let. Noticka se nacházela mezi drobnými oznámeními v patě sloupce, pod těmi šťastnějšími, jímž se dostalo prominentnějšího umístění na stránce. Byly to nekrology těch vážených osobností, jež byly za života příliš málo známé na to, aby upoutaly jakoukoliv pozornost, ale jejichž smrt je považována za dostatečně důležitou na to, aby si zasloužila pár řádků dole na stránce. Stálo tam:

Profesor Alois Fibich

Dne 23. prosince byla v Limburgu v Nebrasce oznámena smrt Aloise Fibicha, emeritního profesora ekonometrie, působícího v letech 1947–1963 na univerzitě v Omaze.

Profesor Fibich se narodil v roce 1897 v rakouském Klagenfurtu a během první světové války sloužil jako poručík v rakousko-uherském válečném loďstvu. Po rozpadu habsburské monarchie v roce 1918 studoval ekonomii v Budapešti a v roce 1929 emigroval do Spojených států. O dva roky později se stal americkým občanem a v letech Nového údělu byl členem ekonomického štábu prezidenta Roosevelta. Jeho studie „Na cestě k hromadným regresním analýzám křivky klesající poptávky“ mu zajistila podle všeobecného mínění místo mezi zakladateli ekonometrické vědy.

„Al“ Fibich bude citelně postrádán svými kolegy a několika generacemi studentů nejenom pro své vynikající příspěvky k moderní ekonomické vědě, ale také pro svůj velký osobní šarm a laskavost, jež vnesly dokonce i do větrem ošlehaného univerzitního kampusu na středozápadě vzdálenou ozvěnu onoho dávno zmizelého světa, v němž se narodil. Zanechal po sobě vdovu a tři dcery.

Kevin zvedl oči od časopisu. Vycítil, že se něco stalo, a tak vstal, přistoupil k posteli a uviděl, že můj prst spočívá na stránce. Okamžitě instinktivně uhodl, o co se jedná.

„Někdo, koho jste znal, žejo?“

„Ano, Kevine... ano, myslím, že jsem ho musel znát. Jistě není na světě moc lidí s tímhle jménem. Vzpomínám si, ale tak nějak...“ V hlavě se mi začaly hromadit a vířit vzpomínky jako vzdouvající se příliv v té malé jeskyni dole mezi skalami na úpatí Plasu.

„To je teda legrační náhoda. Byl to váš kámoš, vidíte? Znal jste ho teda dobře?“

„Ne, ne, vůbec ne dobře. Jestli je to ten člověk, kterého myslím, tak jsem se s ním setkal jenom jednou, nanejvýš na pět minut. Jde o to, že tam byl...“

Kevin pooděšel a přitáhl si křeslo, takže teď stálo vedle mé postele. Zaváhal.

„Tak teda, nechtěl byste mi o tom něco říct? Na všechno ostatní se můžu vybodnout. Spoléhám na předpověď počasí, dneska v noci má zase sněžit, a esli puđu dolů, ta stará kráva Asumpta mě akorát začne jebat za to, že jsem propáslul vystavení tý zatracený nejsvětější svátosti.“ Zakřenil se. „Hele, já vám něco řeknu. Mám dole v autě malej ohřívač vody a trochu vopravdovýho kafe v plechovce, fakt fajnovýho. Zaskočím pro něj dolů a potom si ho pěkně v pohodlíčku uvaříme, až je dole stará Felicije bude svolávat k večeri. Je to pěkně hnusný, zakázat vám pít kafe a tak vůbec. Jak dlouho počítaj, že ještě budete... sorry, fakt jsem to tak nemyslel...“

Zasmál jsem se. „Chceš říct, že v mém věku už na tom nezáleží? Máš pravdu. Sestry jsou nejšťastnější, když můžou někomu něco zakázat. Odpovídá to jejich instinktivní touze někoho ovládat. Umanuly si, že budu ta nejzdravější mrtvola na hřbitově. Ne, jdi a přines ty věci a začni dělat kafe. Potom si sedneme a snad ti to budu schopen vyličit.“

„Jste si fakt jistě? Říkaj, že na tom nejste moc dobře...“

„Co na tom záleží? Už tady z té nečinnosti umírám. Pomůže mi to zabít čas. A v každém pádě mi to pomůže před smrtí odvalit břímě, které mám na prsou.“

„Něco jako zpověď?“

„Přesně tak, jako když jde člověk ke zpovědi. Až na to, že neočekávám, že otec Kevin udrží tajemství. Vlastně mě napadá, že bychom si měli pro případ, že bych v půli cesty natáhl bačkory, pro tentokrát vypůjčit od sestry Elisabeth magnetofon.“

ŽIVOT NÁMOŘNÍKA

„Za posledních padesát let se nic nepříhodovalo...“ Proutěné křeslo zasrkřipalo, jak si *linienschiffslieutenant* Stefan Kaszala-Piotrowski natáhl nohy v elegantním hedvábném pyžamu a zívnu. „...A musíme si uvědomit, můj milý Prohasko, že nemáme nejmenší důvod předpokládat, že by se něco přihodilo v dalších padesáti.“ Domnívám se, že právě tehdy a tady se začala odvíjet ta moje podivuhodná dobrodružství – toho deštivého nedělního večera na jaře roku 1912. Tady, v přečpané malé záďové kajutě na dolní palubě císařské a královské bitevní lodi S.M.S. *Erzherzog Albrecht*, ležící na kotvě v přístavu Pula. Byl to skličující deštivý den a já jsem měl horší náladu než obvykle, takže jsem nebyl připravený či vstřícně naladěný příjemce procítěně verbalizovaného světobolu, z nějž poručík – Polák z Krakova – učinil v posledních pár měsících hotovou specialitu důstojnické jídelny.

„To jsou hovadiny, Kaszalo: zase šíříš paniku a vyvoláváš depresivní nálady jako nějaký podvrtný polský zemánek, což vlastně taky jsi. Každý říká, že do roku 1915 propukne evropská válka: my a Německo a Itálie proti Anglii a Francii a Rusku. A jestli nebude válka, můžeš mi, prosím tě, vysvětlit, proč všechny evropské vlády utrácení peníze za zbrojní arzenály, jako kdyby to byla dešťová voda? Dokonce i náš císařský skrblik vyklopil peníze na flotu moderních bitevních lodí – za lodě, jestli si můžu troufnout zaprorokovat – po jejichž velitelském můstku si jednoho dne možná budeš vykračovat jako velící důstojník. Takže k čemu by to všechno bylo, kdyby se to nemělo časem použít? Poslední komentář v *Reichspostu* konstatuje, že to všechno začne v létě 1915 a bude to trvat možná až dva měsíce, snad i tři.“

Zasmál se a znovu potáhl z cigarety.

„Teda, Prohasko, v tvém věku! Před týdnem ti bylo šestadvacet, a už mluvíš jako penzionovaný plukovník v nějaké kavárně v Grazu – nebo jako jeden z těch tvých idiotských redaktorů v *Reichspostu*, když na to přijde. Podvrtný polský zemánek, to určitě: to zní z úst nějakého Čecha úžasně, ať má sám modrou krev nebo ne. Pochybuji, že v celé podunajské monarchii existuje nějaká jiná národnost, která by byla tak naprosto neloajální – dokonce ani Italové ne, a ti to všechno myslí podle mého názoru sotva z poloviny vážně...“

„No a co ty, co třeba ta záležitost v důstojnické jídelně, tenkrát v New Yorku? Za to, jak jsi tenkrát připsal císařovu portrétu jako ‚tomu nudnému starému prďolovi‘, ses klidně mohl dostat před válečný soud. Kdyby tehdy GDO² rozuměl polsky, byl bys v oprávněném maléru. A všichni jsme kvůli tomu museli křivě přísahat, že ‚stary pierdola‘ znamená ‚moudrý a uctíváný monarcha.‘“

„No, akorát jsem toho trochu moc vypil, to je všechno: nevinná eskapáda. Ale fakticky, Prohasko, takhle to prostě není. Přes všechny ty svoje *kaisertreu* řeči a přes svoje černožluté spodřáry jsi příliš inteligentní, než abys neviděl pravdu.“

„Jakou pravdu?“

„Pravdu, kterou máš přímo u nosu: že válka je věcí minulosti, aspoň co se Evropy týče. No jistě, všichni se můžou po libosti naparovat v těch svých piklhaubnách a dragounských kyrysech, ale fakt je ten, že století vzdělávání, veřejného zdraví, vodovodního potrubí a tramvají možnost všeobecné války vyloučilo. Pořád ještě může dojít k tomu, že vyrazíme a postřílíme pár černochoů v afrických džunglích, ale skutečnost je taková, že na to, abychom vedli války doma, jsme teď už příliš vysoce rozvinutá civilizace. Všichni na sebe můžou klidně vrčet a vyhrožovat si a pořádát nekonečné vojenské přehlídky, ale to všechno je jen velké mámení. Nedávno jsem četl jednu knihu, jež nezvratně dokazuje, že dokonce i válka odstartovaná nějakou nešťastnou náhodou by skončila do týdne.“

„Proč?“

Vědoucně se usmál: byl to úsměv člověka seznámeného s nějakým tajemstvím, jež je nepřístupné plebejskému davu.

„Protože kromě všeho ostatního by brzy došly peníze. Moderní svět řídí Židi a finanční burzy a ekonomický život průmyslových států je příliš delikátní mechanismus, než aby mu byla válka nějak užitečná. Kdybys v novinách četl něco jiného než jen ty pitomé úvodníky, tak by sis všimnul, že německý ocelářský průmysl nedávno vytvořil kartel s francouzskými rudnými doly. Takže to rovnou vylučuje válku mezi Francií a Německem, ať už kaiser blábolí jakékoliv pitomosti. Ne, na to se můžeš spolehnout: při prvním náznaku vážných potíží zarazí finančníci tok peněz pro každou zemi, která by narušila mír. A i kdyby vojáci vyrazili

² Podle Meyers Großes Konversations-Lexikon byl GDO (*gesamtdetailoffizier*) v rakousko-uherském námořnictvu první důstojník (viz <http://www.zeno.org/Meyers-1905/A/Gesamtdetailoffizier>).

do pole, nikdy by nevydrželi strádání v konfrontaci s moderními zbraněmi. Bitvám odzvonilo, když se našemu milovanému císaři a Ludvíku Napoleonovi udělalo špatně u Solferina.“

„Ale co ty arzenály? Velmoci zbrojí jako nikdy předtím. Dokonce i c. a k. armáda vyrábí třiceticentimetrové mořďíře...“

„Veřejné práce, obyčejné veřejné práce: nic jiného než způsob, jak přerozdělit příjmy z daní zpátky do ekonomiky. Kdyby nestavěli bitevní lodě a děla a pevnosti, musela by to být mauzolea či pyramidy či něco jiného – cokoliv, co by polykalo peníze. Ale kdyby dnes vlády všude možně stavěly paláce, jako jsou Versailles, socialisté by spustili kravál, takže se musí utrácet za něco, co přináší peníze do kapes továrním dělníkům.“

„Chápu. Ovšem jestli je všechno, co říkáš, pravda, kde bude místo pro nás?“

„Pro nás? Něco ti řeknu, Prohasko. My dva budeme jako nějakí dekorativní, leč zcela nepotřební mladí manekýni – i když zase až tak mladí už v té době nebudeme – trčet na palubě nějaké plovoucí polepšovny, která se bude houpat na kotvě někde na špičce Istrijského poloostrova: zbyteční oficíři toho nejbáječnějšího, nejslavnějšího a nezbytečnějšího loďstva, jaké svět kdy viděl – císařského, královského a zkostnatělého námořnictva nezničitelné, zkamenělé, vnitrozemské rakousko-uherské monarchie, vysušené mumie tak křehké, že samotná její existence je důkazem, jak klidným místem se Evropa stala, když může takovou absurdní fosílii tolerovat.“ Uhlazené žertování už začínalo dostávat nádech závažnosti. „...dva mladí muži sledující, jak jim mládí utíká pod rukama, zatímco marní své dny nucením buranských Chorvatů a nespolehlivých Italů, aby si uklízeli hamaky, leštili mosazné zábradlí a myli si uši. Rámusíme při nácviu dělostřelby, jako kdybychom skutečně očekávali, že budeme jednoho dne střílet doopravdy, chcípáme nudou a snažíme se každý měsíc ušklídnout ze žoldu pár korun, abychom si mohli zaplatit návštěvu v čajovně Frau Mitzi a dopřát si porci něčeho, čeho nás potom zase lodní doktor za peníze zbaví.“ Odmlčel se a zíral na nýtý probitý palubní strop nad námi. „Bože, takové mrhání. Takové strašlivé mrhání. Tohle má být náš jediný život? Proč jsem se, já blbec, radši nedřel na konzervatoři u piána, místo abych se nechal od tety dokopat ke zkouškám na námořního kadeta?“

„Ale no tak, Kaszalo, starouši, rozvesel se trochu, pro Kristovy rány! To je snad tím počasím. Kromě toho, k muzice se přeci můžeš vždycky vrátit...“

„To už asi nepůjde, už jsem na to moc starý.“ Zakřehnil se a potáhl z cigarety. „Hele, nemusíš na mě a na moji trdomyslnost brát žádný ohled. Sám jsi napůl Polák, a tak chápeš, jací jsme to zoufalí blbci – jsme šťastní, jediné když je nám mizerně, „mučednický národ“ a takové ty kecy. A vůbec, neměl bych takhle remcat. Jsem velitelem ranní hlídky, takže je nejvyšší čas, abych šel spát.“

Nad námi se ozvaly čtyři nezřetelné údery lodního zvonu, mrholení je utlumilo do smutného a nekonečně vzdáleného tónu, působily jako ozvěna kostelních zvonů nějakého dávno potopeného města. Kaszala-Piotrowski típnul cigaretu – navzdory předstírané eleganci a jantarové cigaretové špičce kouřil stejně jako my ostatní nižší důstojníci egyptky, po nichž strašlivě škrábalo v krku – potom si sundal župan, pověsil ho na háček za dveřmi kajuty, přehodil nohy přes okraj horní palandy (kterou obsadil z moci svého o rok delšího služebního stáří), popřál mi dobrou noc a zatáhl závěs. Brzy mírumilovně chrápal, šťastný, že před spaním vyvolal ještě trochu sklíčené nálady.

Zůstal jsem sedět u skládacího stolku sám se svými myšlenkami, pod světlem stolní lampy lomeným mosazným stínítkem. Rozhlédl jsem se po ocelové krychli, jež byla posledních šest měsíců naším domovem. Po pravdě řečeno to nebyl zrovna útulný koutek: ubohý kompromis mezi požadavkem na životní prostor pro dva mladé muže a krutými potřebami válečné lodi. Obývací ložnice, jež se může jednoho dne proměnit na součást plovoucí pevnosti s podlahou kluzkou od krve, plnou kouře a hluku bitvy. Jedna celá stěna byla obložena mahagonem – na pohled pevně připevněným, ale ve skutečnosti se jednalo o odnímatelnou desku, jež mohla být za bitvy sundána a hozena přes palubu, aby se snížilo riziko požáru. Trubky, ventilační potrubí a kabelové vedení se proplétaly pod ocelovým stropem ne dost vysokým na to, aby si Kaszala-Piotrowski (který byl vskutku čahoun) neotloukal hlavu, pokud se tu nepohyboval trochu shrbený. Jediný světlík, nyní zakrytý kvůli deštivé noci, poskytoval za dne světlo a také trochu čerstvého vzduchu – ačkoliv v létě na Jadranu, kdy se kajuty na sluneční straně lodi odpoledne používaly k pečení chleba, ho nikdy nebylo dost. Větrací šachta, součást chladicího systému muniční komory na zádi, přesahoval do jednoho rohu kajuty a omezoval už tak nedostatečný prostor šatny, kde byla uložena slušná sbírka našeho oblečení: slavnostní, vycházkové a služební uniformy stejně tak jako polní stejnokroj, kombinézy a výstroj do tropů. Kromě toho všeho obsahoval náš životní prostor ještě dvě zásuvky, každou zvlášť, pod dolní palandou. Pak tu byl skládací

stolek, sklopný stojan na umyvadlo, jenž měl zneklidňující zvyk sklopit se, zrovna když jsme se myli, dále pár malých šuplíků, křeslo s tvrdým opěradlem a proutěné křeslo z druhé ruky, na jehož koupi jsme se složili. Když se to vezme kolem a kolem, byla to pěkně neutěšená díra. Oba jsme se ji snažili vylepšit, jak se dalo, vylepili jsme tu pár stránek vystřižených z pikantního vídeňského časopisu *Pschütt* a podobných periodik, ale kajuta pořád připomínala domov asi jako průměrné veřejné záchodky.

A byl tu rámus, dnem i nocí nás obklopovaly ze všech stran myriády zvuků toho velkého ocelového trupu naplněného ozvěnou, deset tisíc tun lodi napěchované stroji, výzbrojí a sklady, v níž se sedm set mužů snažilo ze všech sil vtěsnat do zbývajících prostorů. Dokonce ani během odpočinku v přístavu, jako tohoto konkrétního večera, nebyla loď v klidu. V trubkách bublala voda, lopatky ventilátorů hučely, pomocné parní stroje klapaly, jak se snažily rozběhnout elektrické generátory, a ozvěna hlasů a kroků se v tom velkém bludišti ozývala ve vzdálených chodbách i na kovových žebřících všude nad námi i pod námi. Masivní lana ve svých průvlačnicích tiše sténala, jak se loď jemně pohupovala na bóji. Dokonce i nyní, než jsem se odebral na lůžko, se do své práce pouštěl fantom sbírající staré železo: byl to muž vyskytující se snad na všech bitevních lodích, kterého však nikdy nikdo neviděl; trávil celé hodiny tím, že potmě odvlékal bedny plné starých lanových třmenů, řetězových článků a podobných věcí do své komory přímo nad našimi hlavami, kde se potom dával do třídění své kořisti přímo na holé ocelové palubě.

Na základě předchozí scény jste patrně pochopili, že elegantní pesimismus *linienschiffslieutnanta* Kaszaly-Piotrowskiho, ačkoliv byl popuzující, nepadl na zcela neúrodnou půdu. Pravdou totiž je, že v průběhu několika posledních měsíců začala být moje mladická zamilovanost do námořnického života podrobována první zkoušce. Až do podzimu 1911 jsem se těšil pozoruhodně slibné kariéře nižšího námořního důstojníka v rámci malého loďstva rakousko-uherské monarchie, které se nyní rychle rozšiřovalo. Moje absolutorium císařské a královské námořní akademie bylo oznámeno v oficiálním věstníku v roce 1904 a téměř okamžitě jsem byl převelen do posádky v Číně, kde jsem se zapletl do závěrečného stadia rusko-japonské války. Každopádně jsem si počínal natolik chvályhodně, že jsem byl po návratu povýšen na *fregattenleutnanta* o rok dříve, než bylo běžné. V letech 1907–1908 jsem strávil šest měsíců v Anglii, kde jsem

u královského válečného námořnictva a pánů Vickersů v Barrow-in-Furness studoval konstrukci ponorek. Potom následoval řetěz převelení na různá podřízená místa, až jsem konečně koncem roku 1910 dostal své první samostatné velení na moři na palubě torpédovky S.M.S. *Haafisch* se základnou v Teodu v boce Kotorské.

Byly to pro mě nádherné měsíce na palubě malé lodi, která vskutku nebyla nic víc než pouhá zvětšená protáhlá kánoe vyrobená z tenkého plechu a poháněná značně předimenzovaným parním strojem s trojnásobnou expanzí. Den co den, noc co noc jsme proplouvali za syčení páry a vibrací stroje rychlostí pětadvaceti uzlů podél zrádných kanálů poseřtých skalami mezi dalmatskými ostrovy a rozráželi jsme vlny opojnou rychlostí, jež byla ještě umocněna tím, jak jsme měli blízko k hladině. Před pár lety jsem si někde přečetl, že námořní historici dnes považují torpédovky za předchůdce ponorek. Jako jeden z mála jejich přežívajících kapitánů to mohu rozhodně potvrdit. Torpédovka ženoucí se kolmo proti vlnám trávila, jak se zdálo, podle všeho víc času pod vodou než nad ní. Někdy jsme byli nepřetržitě promočeni celé týdny. Ale navzdory veškerému nepohodlí přečpané paluby jsme byli šťastná posádka, těch dvacet mužů a já. Byli jsme příliš namačkaní jeden na druhého, než abychom mohli udržovat tu starou rakouskou disciplínu, a zažívali jsme společně příliš mnoho strádání a nebezpečí, než aby tu panovaly velké rozdíly mezi důstojníky a mužstvem. A potom, v létě 1911, se pohár mého štěstí naplnil po okraj: S.M.S. *Haafisch* (Lschlt Otto Prohaska) byla vybrána, aby dva týdny vedla oddíl torpédovek během letních námořních manévru v Kvarnerském zálivu.

Nic však netrvá věčně, ani dobré, ani špatné, a pode mnou bylo množství nově vyřazených *linienschiffsleutnantů* lačnicích po námořnických zkušenostech a prvním samostatném velení. Až příliš brzy jsem byl nucen překročit most vedoucí do Puly, neboť rozhodnutím osudu a námořní sekce c. a k. ministerstva války mělo být příštím stadiem mého vzdělání jako námořního důstojníka místo dělostřeleckého důstojníka na palubě skutečné řadové válečné lodi.

Bitevní loď S.M.S. *Erzherzog Albrecht* o výtlačku 10 350 tun, jež byla spuštěná na vodu v Terstu v roce 1906, byla výsledkem typického rakouského řešení setrvalých problémů císařského a královského válečného námořnictva se skrovným ročním finančním rozpočtem. Během zhruba století svého života byla c. a k. *kriegsmarine* ochromována oficiálním

nezájmem a nedostatkem peněz. Někteří říkali, že to všechno souvisí s naším stárnoucím císařem, který cítil hlubokou nedůvěru ke slané vodě od té doby, co trpěl strašlivou mořskou nemocí na své první (a jediné) námořní plavbě – v roce 1872, když cestoval cestou do Port Saidu na slavnostní otevření Suezského průplavu. Jisté je, že František Josef byl jediný mezi evropskými monarchy, který neměl žádnou námořní hodnost ani uniformu, a říkával zcela upřímně, že se mu dělá špatně od žaludku, už když vidí papírovou lodičku pohupující se v neckách. Ale nejspíš to bylo především tím, že staré Rakousko bylo ze všech evropských mocností té doby duchem nejvíce suchozemské. Bylo nedůvěřivé ke světu mimo Evropu a nemělo ani prostředky ani vůli rozhybat artritické údy a získat nějaké kolonie. Výsledkem bylo, že se Vídeň nikdy nerozhodla, zdali má mít válečné námořnictvo, nebo ne. Co se týče Budapešti, na tu zapomeňte: pokud Rakousko mělo alespoň vlažný zájem o moře a země za ním, uherská polovina dualistické monarchie neměla vůbec žádný. Rok od roku bylo stále obtížnější Maďary přinutit, aby platili svůj podíl za účelem vydržování c. a k. armády, takže nebyla vůbec žádná naděje přimět je, aby vysolili peníze také na pořádně fungující válečné námořnictvo.

Když v roce 1903 došlo v císařské říšské radě k debatě o rozpočtu na obranu, vztahy mezi Vídní a Budapeští byly víc než napjaté. C. a k. ministerstvo války nedokázalo vymáčknout z maďarské delegace dost peněz na stavbu dvou bitevních lodí na úrovni standardu zbytku námořních sil hlavních světových mocností. Takže se dospělo k typicky rakouskému polovičatému řešení – místo dvou řádných plavidel byly postaveny tři téměř bitevní lodě, příliš slabé na boj se svými zahraničními protějšky a ne dost rychlé, aby jim mohly uniknout. Potom, když byly lodě postaveny na skluzy v loděnici a jejich stavba už příliš pokročila na to, aby se s ní začalo znovu, Maďaři ještě přilili olej do ohně. Královský uherský rozpočtový automat na mince vychrlil peníze na čtvrtou loď této třídy. Nakonec byla pokřtěna *Erzherzog Albrecht* na počest doyena Domu rakouského – puntičkáře posedlého předpisy, kterého Italové porazili v roce 1866 u Custozy a který (jak se říkalo se) omylem upálil svou vlastní dceru, když ji přistihl, jak kouří, a ona se snažila ukrýt zrádnou cigaretu pod krinolínou. Jeho portrét na nás s nelibostí shlížel v důstojnické jídelně, když jsme stolovali. Nesouhlasně špulil dolní habsburský ret a přimhouřenýma očima za púlenými brýlemi pátral po nějakém ležérně zapnutém knoflíku či límci posazeném o půl centimetru výš nebo níž.

Albrecht a další sesterské lodě byly na pohled rozhodně docela elegantní plavidla a dokonale se hodily pro letní okružní plavby po středomořských přístavech, kde vyvěšovaly své vlajky – když už pro nic jiného. Ale vzhled není spolehlivou zárukou, že dostanete to, čemu britské královské námořnictvo říkávalo „šťastná loď“, a já musím říct, že půlrok, který jsem na palubě *Albrechta* strávil, byl rozhodně nešťastný. V lodním štábu jsem zastával funkci dělostřelecký důstojník pravoboční baterie druhotného dělostřelectva: to byla skupina šesti devatenácticentimetrových děl střílející boční salvu, umístěná ve dvou věžích uprostřed lodi na úrovni horní paluby, a čtyři pancéřové komory v lodním boku na bateriové palubě. Moje bojové stanoviště bylo v pravoboční velitelské věži, což byla malá, mohutně pancéřová kupole dost podobná anglickým pouličním schránkám na dopisy, posazená v boku lodi nad prostřední baterií. Uvnitř jsem se krčil s telefonními sluchátky na uších a s poddůstojníkem u dálkoměru vedle sebe, zíral jsem úzkými průzory ven a snažil se řídit palbu šesti děl. Postup byl následující: měřiči dálky jsem stanovil cíl a on mi udal vzdálenost. Potom jsem přidal záměrný bod a zatelefonoval jsem dolů dělovodům šesti děl, z nichž každé mělo kolem sebe posádku pěti mužů, dalších zhruba dvanáct podávalo z muniční komory dole munici. To znamenalo, že pokud bychom se vůbec někdy dostali do boje, měl bych vysoce odpovědné postavení s téměř stovkou mužů pod svým velením a zhruba pětina celkové lodní palebné síly by závisela na mém úsudku a zraku, zdali ji navedu na cíl. V praxi jsem však brzo zjistil, že je moje pozice dělostřeleckého důstojníka pravoboční baterie druhotného dělostřelectva podobná postavení kdejakého konstitučního monarchy tváří v tvář ministrům: vyžadovala schvalovat věci a podepisovat se pod rozhodnutí již učiněná, ale stále s rizikem, že pokud se něco zvrtně, bude na mně, abych položil hlavu na špalek. Neboť pravda byla, že naše systémy odměřující vzdálenost a řídící palbu ještě daleka nedosahovaly britské nebo německé úrovně – byly nepochybně lepší než ve starých dobrých dnech před dvaceti lety, kdy každý dělovod věže zaměřoval děla osobně a dával povel k palbě, jakmile to uznal za vhodné (výsledkem bylo, že obvykle minul cíl devíti výstřely z deseti), ale ne o mnoho lepší.

Teď, když habsburské bitevní loďstvo začínalo po desetiletích zanedbávání vzrůstat, byli dělesloužící poddůstojníci dělostřelectva, na nichž byla bojová výkonnost bitevní lodi z větší míry závislá, podobně přerazováni se znepokojující pravidelností dob minulých. Po poddůstojnících

dělostřelectva byla nyní velké poptávka – dokonce i po kvalifikovaných řadových námořnících – a výsledkem bylo, že na palubě *Albrechta* probíhala mezi veliteli mojí baterie v posledních měsících roku 1911 očividně nekonečná hra „škatule hejbejte se“, neboť vrchní poddůstojníci odcházeli, aby je nahradili povýšení řadoví námořníci – kteří byli brzy znovu povýšeni a odcházeli, zrovna když začínali své řemeslo ovládat. Za těchto okolností se nelze divit tomu, že naše výsledky během série praktických střelb v zimě 1911–1912 byly zdaleka nejhorší z velké série špatných. Jednoho děsivého odpoledne začátkem března systém pro řízení palby mé baterie dokonce jižně od pevnosti Peneda kompletně selhal, takže jsme nakonec střelili nazdařbůh pánu Bohu do oken, až nám kapitán, nesouvisle hulákající vzteky, nařídil přestat. Výsledkem byl týden lodního vězení pro mě a měsíc nebo tak něco nekonečných posměšků pro moje lidi, kteří dostali přezdívkou „mírotvůrci“ a zapletli se do série barových rvaček v Pule poté, co dostali nabídku výukových hodin na pouťové střelnici.

Byl to žalostný stav, to je jisté. Ale byl jsem mladý a nezkušený a ještě jsem zcela nepochopil, že chaos a nestabilita a setrvalá nízká úroveň způsobilosti je přirozeným stavem organizovaného lidstva; že na každou šťastnou loď, ať už je na moři či v přístavu, připadá deset nešťastných a nejspíš tři tucty lhostejných. Cítil jsem se vyhaslý a opotřebovaný a poprvé jsem začal uvažovat, že námořnický život – přinejmenším tak, jak byl ztělesňován rutinou na palubě velké lodi v čase míru v rámci floty ctihodného a téměř naprosto suchozemského impéria – možná nebude přesně to, co jsem si představoval kdysi před mnoha lety, když jsem jako malý kluk posedlý mořem četl v jednom městečku na severní Moravě *Ostrov pokladů* v německém překladu a stavěl jsem vory z beček na zeli, na nichž jsem se snažil utopit na venkovských rybnících.

Jak mi Kaszala-Piotrowski laskavě připomenul, před týdnem mi bylo šestadvacet. Nezodpovědnost dospívání, kdy jsem byl usmrkaný kadet s pár halíři v umouněné kapse a celým světem před sebou, byla navěky ztracena. Pořád jsem měl v kapse jen pár haléřů (poté, co byly zaplacený dluhy v důstojnické jídelně, stačil měsíční žold *linienschiffsleutnanta* stěží na krém na boty), ale z životního elánu mládí už mi mnoho nezbývalo. Jako by se svět v poslední době proměnil v bezútěšný tunel vyzděný službou a rutinou a služebními řády, na jehož konci nebylo světlo – nepočítáme-li slabounký, nekonečně vzdálený třpyt rukávových prýmků *korvettenkapitána* někdy kolem roku 1919.

Povyšování v c. a k. ozbrojených silách bylo vždycky bolestně pomalé. Neměli jsme samozřejmě žádné kolonie, a tedy ani žádné koloniální války s uspokojivou tendencí částečného vyprazdňování seznamu podle služebního stáří v důsledku žluté horečky a několika domorodých kopí v zádech. A kromě toho měli Středoevropané, stejně jako dnes, výraznou tendenci žít tak dlouho, dokud nezkaženeli. Jak by tomu také mohlo být jinak, když v Hofburgu seděl dvaosmdesátiletý císař? Pro námořní důstojníky v hodnosti *korvettenkapitána* a vyšší byl oficiální věk odchodu do důchodu sedmdesát let, ale velká většina jich na základě zvláštního císařova povolení přesluhovala ještě přes osmdesátku. Co se týká manželství, na to zapomeňte: neměl jsem žádné soukromé prostředky, takže bylo jasné, že hezké děvče a vilka v Borgo San Policarpo budou muset počkat přinejmenším až do poloviny dvacátých let.

Ne, rozhodně to nebyla povznášející perspektiva, jež se přede mnou toho deštivého jarního večera v přístavu Pula rozprostírala. A jelikož jsem neměl jasnovidné schopnosti, nemohl jsem vědět, že to nakonec bude ještě milionkrát horší (ačkoliv připouštím, že daleko zajímavější) než cokoliv, co bych si dokázal toho večera představit. Svlékl jsem se a chystal se ke spánku. Můj spolunoclezník už pravidelně chrápal a noční kovotepec někde na horní palubě začal svoje řinčivé, cinkavé a chřestící dílo. Zrovna když jsem se chystal zhasnout a vlézt si na kavalec, zaznělo pět úderů lodního zvonu. Ale právě v tu chvíli mi něco problesklo hlavou. Připomněl mi to bílý holub sedící na nahé paži jedné spoře oděné krásky z časopisu *Pschütt* přilepené na přepážce. Otevřel jsem co možná nejtěšejí zásuvku svého miniaturního psacího stolu a vytáhl svazek papírů. A taky že ano, bylo to tady: oběžník c. a k. ministerstva války (námořní sekce) z 27. března 1912. Znovu jsem si ho přečetl, chvíli jsem rozvažoval a potom jsem ho pro jistotu uložil do pouzdra na dopisy. Určitě bude nejlepší se na to do rána vyspat, pomyslel jsem si. Ale proč ne? Konec konců nanejvýš mohou říci ne.

Trubka ohlásila budíček přesně v 5 hodin ráno. Náš společný stevard, mrzoutský chorvatský záložník jménem Bajželj zaklepal a vstoupil s mým ranním čajem a nádobou horké vody na holení (Kaszala-Piotrowski měl ranní hlídku, takže vstal a odešel už ve 4 hodiny). Bajželj byl v patřičné formě pondělního rána.

„Poslušně hlásím, že pořád prší, *herr schiffsleutnant*, a námořník Quirini se včera večer vrátil celý od krve, dostal v kavárně ránu flaškou. Teď je

u *oberschiffssaržta* – vypadá to na deset štychů, možná dvanáct.“ V duchu jsem zasakroval, Bajželje jsem propustil, vstal jsem a vypil čaj. Potom jsem si prohlédl rozpis služeb. Zatím jsme drželi přístavní vachty, což pro mě znamenalo normální pracovní hodiny až do úterý, kdy jsem měl mít prostřední hlídku. Nalil jsem horkou vodu do zrádného umyvadla, obtáhl jsem na řemeni břitvu a v šerém světle jsem se oholil. Potom jsem se oblékl a vydal se za povinnostmi důstojníka velícího pravoboční směně příďové divize.

Jsem si jist, že dnes už prakticky nikdo nedokáže pochopit přesnost, s jakou byl organizován život na jedné z těch bitevních lodí postavených před rokem 1914 – tyhle lodi na moři představovaly na konci století nevídaného pokroku a míru symbol slávy Rakousko-Uherska, byl to plující mikrokosmos spořádané a stabilní společnosti, jež měla (přínejmenším teoreticky) v těch dnes již stěží představitelných dnech zlatého standardu, konstituční monarchie a newtonovské fyziky přetrvat i na pevnině. Na palubě bitevní lodi *Erzherzog Albrecht* žilo sedm set mužů svůj každodenní život podle rozvrhu naplánovaného do poslední vteřiny, naprosto přesně jako švýcarské kapesní hodinky. Trubači odtroubili *tagwache und zum gebet* v 5.00: patnáct minut na vstávání a oblékání, potom patnáct minut na složení a uložení hamaků a úklid v podpalubí. Potom snídáně pro řadové námořníky: půl kila chleba a litr sirupovité, brutálně silné černé kávy. Jakmile byla snídáně u konce, začal přesně v 6.00 *schiffsreinigung*. Z hadic stříkala na paluby voda a v kaskádách zaplavovala čtyři stovky mžourajících, bosých námořníků, kalhoty vyhrnuté a boty zavěšené u pasu, kteří drhli paluby kartáči a pískovcem, čistili nátěry a leštili mosaz. V 7.30 musela být loď bez poskvrnky, mokrá a páchnoucí karbolovým mýdlem a leštidlem. Vzápětí přišli na řadu lidé, po divizích se strkali při mytí a holení v přeplněných hlučných umývárkách na přídi a poddůstojníci na ně řvali, aby si pospíšili a uháněli na palubu. A pak už bylo 8.00: osm úderů lodního zvonu a slavnostní zahájení dne, na zádi byla vztyčena červeno-bílo-červená vlajka císařského Rakouska, lodní kapela vyhrávala *Gott Erhalte* a četa námořníků vzdávala k počtě zbraň. Jakmile ceremonie skončila, vytáhly se čluny, na bateriové palubě se rozdala pošta, roztáhly se baldachýny (pokud to počasí vyžadovalo) a každý, kdo zrovna neměl hlídku, šel za svou každodenní prací.

Dnes ráno nebudou žádné baldachýny chránící před sluncem zapotřebí. Stále drobně přšelo a paluby se leskly vodou ještě několik hodin poté, co jejich drhnutí skončilo. Můj půloddíl nastoupil dole k čištění zbraní

– cítily se tesáky a abordážní píky, takže to vypadalo, jako bychom stále očekávali, že zahákujeme nějakou bitevní loď a pošleme na její palubu úderné oddíly, jež budou šplhat po lanoví. V 9.00 jsem se vydal na ranní prohlídku. Muži na mě mlčky zírali: většinou to byli Chorvaté a Italové z pobřeží a ostrovů Dalmácie a byl mezi nimi vyšší podíl odvedenců, než bylo obvyklé. Značná část mých chlapů byli rekruti prvním rokem, a proto nesnášeli námořní disciplínu, většina ostatních sloužila už posledním rokem, a proto byli v rozplození, kterému jsme, myslím, říkali „jednou nohou v civilu“: nebrali už strážně námořnického života příliš vážně, protože to už měli tak říkajíc za pár.

Matrose Quirini, ten s tou hlavou rozbitou lahví, byl také jedním z těchto mazáků. Jakmile jsem dokončil obchůzku, sešel jsem dolů, abych ho navštívil v lodním vězení, doprovázen lodním písařem, abychom mohli sepsat písemné prohlášení. Našli jsme ho, jak sedí s hlavou zafačovanou obvazy, s žalostnou kocovinou a ublíženým výrazem. Ukázalo se, že vystartoval proti jednomu kaprálovi od pevnostního dělostřelectva poté, co se pohádali kvůli fotbalu, a ještě si přitížil. Kaprálovi kumpáni a hodně civilistů byli ochotni odpřisáhnout, že ještě než zaútočil, vytáhl bajonet. Zapsal jsem jeho prohlášení, dal jsem mu ho podepsat, ujistil jsem ho, že stráví měsíc v lodním vězení a trest bude mít ještě zостřený každodenním veslováním, a potom jsem se odebral na desátou hodinu k hlášení důstojníků jednotlivých lodních divizí. Byla to obvykle smutná kronika drobných přestupků a pošetilostí, v pondělí zpravidla delší, protože všichni delikventi z neděle byli nahlášeni mně. Skončil jsem teprve v 10.45, kdy jsem *steuermatrosovi* Wenzlíčkovi udělil týdenní basu za to, že si z čapky vyndal zpevňující drát, aby tak před děvčaty ve městě vypadal víc frajersky.

Potom následovalo praní prádla, neboť bylo pondělní ráno. Vždycky jsem povinnost dohlížet na praní prádla a soukromé výstroje nenáviděl. Byl to brutální proces, při němž osmdesát či devadesát mladých mužů klečelo na mokřích palubních prknech a čistilo své spodní prádlo a druhé nejlepší bílé oblečení tím způsobem, že je drhli až do roztrhání látky kartáči s tvrdými štětinami. V palubních odtocích na předové palubě u věže „A“ brzy bublala odpudivá tekutina sépiově hnědé barvy nepříjemně připomínající kávu, kterou jsme fasovali k snídani. Chlapi do práce nedávali celé srdce, rozhodně ne dnešního chladného, deštivého rána, a když mi přinášeli kusy oblečení k prohlídce, musel jsem je vracet k dalšímu praní. Asi v půl dvanácté přišel na kontrolu *gesamt-detail-offizier, fregattenkapitän* svobodný pán Moravetz-Pellegrini von Treunschwert,

a udělil mi menší kázání, protože se moji muži s praním loudali. Po něm se dostavil poslíček, který mi předal lístek se vzkazem, že v odpověď na moji žádost mě kapitán po obědě ve 13.15 s potěšením přijme ve své denní kajutě. PŘESNĚ ve 13.15. Takže jsem chlapy ve 12.00 doprovodil na oběd. Bylo pondělí a každý věděl, co bude na jídelním lístku: jedno-myslně nenáviděná rýže s hráškem – „risi-bisi“ –, o níž se dala říci pouze jediná dobrá věc: nebyla tak hrozná jako kyselá čočka, kterou náš šetrný *proviantmeister* podával posádce v pátek. Ale když *backgasten* přinášel z lodní kuchyně kouřící plechovky, od jídelních stolů, zavěšených pod palubním stropem, se stále ozývalo reptání. Potom zazněla trubka svolávající k obědu důstojníky. Dojehl jsem co možná nejrychleji a šel jsem dohlédnout na to, aby můj půloddíl nastoupil k hodinovému polednímu klidu. Dnes bylo mokro, a tak nebudou moci trávit čas svým oblíbeným způsobem, kdy někteří podřimovali pod středomořským sluncem s čapkami přes obličej na prohrátých palubních prknech, jiní seděli po skupinkách a hráli lotto nebo psali dopisy svým děvčatům v Linzi či Czernowitzích.

Co se mě týče, čekalo mě také nějaké psaní. Když jsem se vrátil do kajuty, musel jsem sesmolit formální žádost na jednom z těch divných formulářů známých jako Kanzlei-Doppel, na nichž se musely vypisovat myriády transakcí toho našeho císařství, které si tak libovalo v papírování. Podepsal jsem se, osušil písmo pijákem, pečlivě jsem list složil a vložil ho do kapsy saka. Podíval jsem se na hodinky: už je jedenáct minut po jedné. Přejel jsem vlasy a knír posledními nervózními tahy hřebenu, narovnal jsem si motýlek a čapku na hlavě. Potom jsem se s bušícím srdcem vydal k rozhovoru s naším starým.

Mnoho let po pádu rakousko-uherské říše jsem často slyšel názor, že nebyla ničím jiným než mechanismem, jenž umožňoval německé pan-ské rase vládnout nad spoustou poddaných národů, s nimiž nezacházel o mnoho lépe než s nevolníky – že to vlastně byla taková evropská Jižní Afrika. To je samozřejmě naprostý nesmysl: stará dualistická monarchie měla mnoho chyb, ale diskriminace na základě zrození a jazyka k nim (přínejmenším v její rakouské části) nepatřila. Nicméně je nutné připustit, že v rámci důstojnického sboru monarchie existovala masivní převaha jedné národnosti: Chorvatů. A ze všech těch tisíců chorvatských důstojníků jak pozemních, tak námořních sil by člověk stěží našel lepší příklad, než byl na palubě lodi *Erzherzog Albrecht* náš velící důstojník

linienschiffskapitän Blasius Lovranić Edler von Lovranica. Starý Lovranić – statný, brunátný, asi pětapadesátiletý muž s vyvalenýma očima, s vlasy na ježka a černým knírem připomínajícím rohy afrického buvola – byl představitelem dnes již dávno zapomenutého kmene „*Alte Grenzer*“. To byla chudá, ale divoce hrdá chorvatská nižší šlechta, kterou Habsburkové v sedmnáctém století usídlili podél divoké turecké hranice jako vojenské kolonisty. Bylo těžké tu usadit dokonce i kozy, neboť na skalnatých stráních okresu Lika se jen stěží hledaly dostatečné pastviny, a tak si Lovranić a muži jako on po řadu generací vydělávali na chléb svůj vezdejší jako důstojníci rakouské armády anebo loďstva. Jen zřídka kdy dosáhli vyšší hodnosti než major, neboť jejich odvaze a loajálnosti se vyrovnala jenom jejich prostoduchost. Náš kapitán byl přísný autoritář a malicherný puntičkář, co se týkalo námořních řádů, patrně ještě větší postrach nižších důstojníků než příslušníků mužstva (kteří ho zas až tak často nevidali). Ale je nutné říct, že to byl vynikající námořník, v rámci svých omezených duševních obzorů úzkostlivě čestný a pozoruhodně statečný. Měli jsme totiž oba jednu věc společnou, patřili jsme k hrstce sloužících rakousko-uherských důstojníků v aktivní službě, kteří se vůbec kdy dostali do válečné vřavy. Neboť Lovranić byl v červenci 1900 v Pekingu, kde byl GDO na křižníku *Temesvár*, kotvícím v Tchien-t'ínu. Dostal za úkol vést odřad námořníků, kteří měli hlídat rakouské velvyslanectví v čínském hlavním městě, odkud byly hlášeny rostoucí nepokoje. Po příplutí seřadil své muže na železniční stanici a vyrazil k uzavřenému areálu velvyslanectví. Ale věci už byly v pohybu: cestou se na ně tlačil nepřátelský dav a brzy byly uvnitř městských hradeb slyšet výstřely. Potom, když prošli branami města a dostali se až na Mongolský trh, se náhle ocitli tváří v tvář skučící mase tisíců po zuby ozbrojených boxerských fanatiků, kteří se s řevem dožadovali krve těch dlouhonosých ďáblů. Cesta k ústupu byla odříznuta. Většina mužů by v tu chvíli zavřela oči a modlila se, aby konec přišel co nejdříve. Ale ne tak Lovranić. Nejspíš neměl dostatečnou představivost, aby si uvědomil, v jak děsivé je nevyhoda, a tak vytasil kord, nařídil svým mužům nasadit bodáky a zaútočil směrem k britské ambasádě na druhé straně náměstí. Do útoku vyrazilo jednačtyřicet mužů a k cíli dorazili jenom tři z nich: Lovranić a dva námořníci, z nichž jeden krátce nato podlehl zraněním. Za nimi se prostíral pás mrtvých boxerů. Lovranić, který utřil osmnáct ran meči a kopími, přežil, a když se vrátil do Rakouska, byl vyznamenán zlatou medailí *Signum Laudis*

a povýšen císařským dekretem o dvě hodnosti. Jeho dalšími památkami na boxerské povstání byla živá jizva od rány mečem na čele, půlka zbylého ucha a neotřesitelné přesvědčení, že jedinečně rozumí tomu, o čem ta válka („Slyšíte, mladíku, VÁLKA!“) vlastně je.

Když vstal od stolu, aby opětoval moje zasalutování, pomyslel jsem si, jaká je to škoda, že příroda, jež mu dala býčí srdce, ho obdařila také býčí inteligencí. Opětoval stroze můj pozdrav, potom zdvihl ze stolu moji žádost a tvářil se, jako by držel za nohu chciplou krysu. Nějaký čas papír přimhouřenýma očima zkoumal, a pak teprve promluvil.

„Hmmm! Výcvik pilota aeroplánu! Co tím, u čerta, myslíte, Prohasko? Nikdy v celém svém životě jsem nečetl takovou kravinu. Má to snad být nějaký vtíp? Protože já vás varuju...“

Nervózně jsem polkl. Jizva mu začínala rudnout, což byl vždycky spolehlivý barometr nadcházející bouře.

„Poslušně hlásím, že kdyby se *herr kommandant* ráčil podívat do oběžníku ministerstva války, všechno by se vysvětlilo.“

„Jó, já jsem ho četl, děkuji mockrát, Prohasko, a pořád chci vědět, co to má znamenat. Život v bitevní flotě vám nejde pod fousy?“

Snažil jsem se přemoci zoufalé nutkání utéct, schovat se na marodce a prohlásit, že trpím dočasnou duševní poruchou. „Poslušně hlásím, že ani v nejmenším, *herr kommandant*. Jde jen o to, že mě v poslední době začala zajímat avionika, a protože ministerstvo války se horlivě snaží povzbuzovat důstojníky, aby se kvalifikovali jako piloti, tak jsem si myslel...“

Přerušil mě, ale k mému překvapení spíše tónem zraněného úžasu než zlostným řvaním. Náhle jsem si uvědomil, že místo aby mě nutil k poslušnosti zastrašováním, snaží se na mě svým neohrabaným způsobem zapůsobit rozumovými důvody. „Aeroplány, Prohasko – to je kompletní a naprostý nesmysl. Kdo kdy slyšel o takové pitomosti? Podívejte se, já nejsem nepřítel pokroku: já jsem vyrůstal v době plachetnic – na lodích, kde nebyly ani pomocné parní stroje, když jsem byl ve vašem věku – a přesto pořád ještě velím jedné z nejmodernějších válečných lodí monarchie. Ó, ne, možná, že vám mladým může váš starý připadat jako pitomec, ale ujišťuji vás, že toho není mnoho, co by nevěděl o páře a torpédách a dělech se zadním nabíjením...“ (významně si poklepal na čelo) „... Dokonce, mezi námi dvěma, vám můžu říct, že před starým Blasiem Lovraničem neskrývá moc záhad ani elektřina!“ (V ten okamžik jsem

si náhle vzpomněl na nehodu, k níž došlo před dvěma týdny. V kotelně vypukl požár poté, co kapitán nařídil *elektromeisterovi* aby nahradil stávající kabely ve skříní s pojistkami dvoumilimetrovým měděným drátem „místo té laciné nádhery, co vy imbecilové tvrdohlavě používáte.“ „Ale aeroplány, Prohasko – pro Boha, člověče, jaký je v tom smysl? Vůbec žádný. Jestli si nějaký chlap chce mermomocí zlomit vaz, tak co se mě týče, může zrovna tak chodit po visutém laně – a ať si tam chodí, pro dobro císaře a vlasti.“

„Ale *berr kommandant*...“ Ignoroval mě, očividně se mi ze všech sil snažil vnutit svůj způsob uvažování, než aby mě seřval, vyhodil z kanceláře a napařil mi dva týdny vězení za to, že jsem vzpurné a neposlušné štěně.

„Přiznávám, že letouny mohou mít určitou omezenou cenu pro účely průzkumu – ačkoliv, upřímně řečeno, nechápu, jakou cenu by mohly mít pro válečné námořnictvo, protože se mohou odvážit jen pár mil od pobřeží a jsou vydány na pospas sebeslabší bríze. Rovněž tak, to mám od lodního lékaře, rychlost a výška způsobují, že se letci nahrne do hlavy krev a přivodí mu halucinace. Ale co se týče jejich předpokládaného nasazení proti lodím,“ – (zlostně si odfrkl) – „říkám vám: zrovna tak může můra doufat, že poškodí kovářovu kovadlinu, když do ní vrazí hlavou!“ Vstal a praštil pěstí do bíle natřené ocelové přepážky, až tlumeně zaduněla. „Pro rány Boží, chlapče! Mizerná věc slátaná z bambusu a plachtoviny, tak tenoučká, že je skoro průhledná, a bude se snažit ohrozit deset tisíc tun chromové oceli s šesticentimetrovou pancéřovanou palubou – vždyť jsou to všechno šílení, to vám povídám.“ Odmlčel se, očividně vyčerpán tímto nezvyklým pokusem o argumentaci, místo aby mě seřval s odvoláním na námořní řády. Vypadalo to beznadějně: žádost zamítnuta a k tomu další černá tečka na mém kontě, tentokrát za bláznivého vizionáře a neschopného dělostřeleckého důstojníka. Potom mě oslovil znovu.

„Tedy, Prohasko, nestydím se to říct, jste jedním z našich nejslibnějších mladých důstojníků a já vás nechci ztratit.“ Málem jsem omdlel překvapením, neboť jsem byl přesvědčen, že jsem po tom fiasku při střelbách jen krůček od polního soudu. „Posledních šest měsíců jste si vedl velmi dobře v nesnadné velitelské funkci a byl bych radši, kdybyste zůstal s námi. Podle mého názoru c. a k. *kriegsmarine* nemá tolik poručíků vašeho kalibru, aby si mohlo dovolit mrhat jejich životy při pokusech udělat z nich pačící muže. Ale na druhou stranu – jestli se chcete zabít, nebudu

vám stát v cestě. Moje jediná podmínka je, že nejdřív na palubě *Albrechta* dosloužíte předepsanou dobu.“ Naklonil se přes stůl, aby žádost podepsal – ale potom se zarazil s perem ve vzduchu.

„Ne – teď ještě ne. Přijďte za hodinu, až si všechno ještě jednou promyslíte. Slyšel jsem, že se tam padá z hodně velké výšky. A že spadnete jenom jednou.“

Když jsem po šesti úderech lodního zvonu končil službu, srdce mi bušilo daleko radostněji, než když jsem se ráno vzbudil. Sestupoval jsem po palubním můstku do důstojnického člunu s oficiální žádostí – nyní podepsanou kapitánem, jak slíbil – v kapse. Zatímco se člun vlekl kolem dlouhé linie zakotvených lodí k Molu Bellona před budovou *marineoberkommando* v ulici Riva, znovu jsem se podíval na oběžník ministerstva války:

GRM15/7/203(b) (*Marine*)

27/III/12

ŽÁDOSTI O VÝCVIK PILOTŮ NÁMOŘNÍCH AEROPLÁNŮ

V souladu s usnesením c. a k. Ministerstva z 13/XI/11, týkajícím se zvýšené důležitosti létajících strojů pro vedení moderní války a následné potřeby dualistické monarchie vybudovat jádro vycvičených pilotů, rozhodl c. a k. ministr války zvýšit částku na tento výcvik předpokládanou vojenským rozpočtem na období 1910/11. V důsledku toho jsou vítány další žádosti z řad vhodně kvalifikovaných pozemních a námořních důstojníků, s nimiž se bude uvažovat na případná místa frekventantů pilotních kursů.

Předpokládá se, že výcvik začne začátkem léta 1912 a bude zpočátku, než bude ustavena císařská a královská vojenská letecká akademie, probíhat v civilních leteckých školách.

Potom následoval odstavec, který mi dělal těžkou hlavu:

Žadatelé by si měli být vědomi, že v důsledku vysokého procenta neúspěchů během leteckých kursů roku 1911 a omezených finančních prostředků pro tento rok, bude po účastnících pilotního kursu vyžadováno, aby si platili výuku sami. Během výcviku jim bude poskytnuta jenom strava a ubytování. Školné (v současnosti odhadované na 800 korun) bude později plně refundováno c. a k. Ministerstvem financí, ALE JEDINĚ

NA ZÁKLADĚ ÚSPĚŠNÉHO ZAKONČENÍ KURSU A OBDRŽENÍ PLATNÉ PILOTNÍ LICENCE.

Vedle mě na lavici seděl kolega *linienschiffslieutenant* a také pročetl oběžník. Měl usměvavou tvář s bezelstným výrazem, jmenoval se Felsenberger a pocházel ze Salcburku. Vycítil moje obavy, zasmál se a ukázal na odstavec troublel své dýmky.

„Víš, co to znamená, že jo, Prohasko, starej brachu? Museli z letiště v Aspern seškrabovat už tolik chudáků a naivních troublel, že ministerstvo války už mělo plné zuby placení pohřebů.“

„Váženě je to takhle, Felsenbergere?“

„Na to vem jed. Můj brácha tam slouží v armádě a říká, že ten poslední byl tak placatý, že ho prostě srolovali jako perský koberec.“

Člun narazil na vápencovou přístavní hráz a já vystoupil na břeh. Mojí první zastávkou byla budova pošty na rohu Arsenalstrasse. Vstupoval jsem tam neochotně, telegram do Vídně znamená teď, uprostřed měsíce, díru do mého žalostného finančního rozpočtu. Ale moje teta Aleksia vždycky říkala... A tak jsem telegram poslal. Nečekal jsem odpověď dříve než příštího dne, ale v hlavní hale jsem potkal jednu známou dámu a tak jsem s ní strávil pár příjemných minut v nezávazném flirtování. Právě když jsem jí políbil ruku a rozloučil se, zavolal na mě z telegrafní budky úředník:

„*Herr schiffslieutenant* Prohaska? Máte tu telegram z Vídně.“

Přeběhl jsem halu a roztrhl obálku. Text byl prostý: „Samozřejmě“.

Své záležitosti v *marienoberkommandu* jsem vyřídil do 17.00, žádost jsem podal ve třech vyhotoveních, dal jsem patřičné finanční záruky, absolvoval jsem potřebné pohovory s úředníky a odporoučel jsem se. Jasně si na to vzpomínám ještě teď, o tři čtvrtě století později, protože když jsem sestupoval po schodech z budovy na ulici Francisca Giuseppeho, uviděl jsem na okraji přístavu dav nahrnutý kolem novinového stánku. Právě vyšlo večerní vydání deníku *Polaer Tagblatt*. Byl jsem zvědavý, o co jde, a tak jsem přešel ulici a snažil jsem se dostat ke stánku, abych si jeden výtisk koupil. Marná snaha: všechny už byly vyprodané. Ale podíval jsem se jednomu čtenáři přes rameno a zahlédl jsem titulky. Hlásal: OSOBNÍ PARNÍK TITANIC SE POTOPIL – VELKÉ ZTRÁTY NA ŽIVOTECH. Dvacáté století právě začínalo.

STOUPÁNÍ PO SPIRÁLE

„Elektrické zapalování?“

„Zapnuto! Je všechno připraveno?“

„Připraveno ke startu, *herr leutnant*.“

„Tak nastartujte motor.“

Nastala krátká přestávka, potom se stroj otrásl, jak mechanik strhl dolů plnou váhou svého těla list vrtule. Motor zakašlal, ozval se předčasný zápal, jak se vrtule ještě jednou či dvakrát protočila a potom se s trhnutím zastavila. Mechanik se znovu pokusil ji roztočit a tentokrát se motor po kratičkém zaváhání s prskáním probral k životu. Z výfuku se vyvalil kouř a po něm vyšlehl metr dlouhý jazyk plamene, v tom kalném světle časného rána modrý a zelený jako ocasní pera páva. Když se potom čtyři válce motoru Hieronymus-Warchlachowski ustálily v pravidelném rytmu, plamen zeslábl do stabilní pulsující rudozlaté záře. Nechal jsem motor běžet naprázdno, aby se zahřál, a obrátil jsem se ke čtyřem mechanikům za sebou.

„Dobrá, tak ji zvedněte a otočte.“

Dva zvedli ocas a zbylí dva se chopili okrajů křídel, aby otočili letadlo nosem k lehkému větru, jenž roztácel větrnou korouhvičku na druhé straně této stále ještě zšeřelé rozlehlé české pastviny pro krávy. Teď už bylo dost světla, abych dohlédl na konec pole – a také k mlázi mladých modřínů za ní. Jeho silueta byla tu a tam porušena mezerami, svědčícími o chybných úsudcích předchozích žáků c. a k. *fliegerschule* Arány und Seligmann. Pohlédl jsem přes levoboční křídlo na místo, kde stáli dva muži. Jeden byl oblečen v krátkém modrošedém zimním kabátku s kožešinovým límcem a v rudých rajtkách dragounského pluku. Druhým byl civilista v buřince a s brýlemi ve zlatých obroučkách, který měl na sobě volný plášť s kapucí. Byli to majitelé školy, na první pohled dosti nesourodá dvojice. Major Gyula Arány, graf von Aránya, byl bohatý mladý důstojník v jednom z nejelegantnějších c. a k. jezdeckých pluků. Jeho partnerem byl *herr* Lucian Seligmann, židovský finančník a průmyslník z Brna. Do tohoto podniku se pustili s ohledem na všeobecný zájem o aviatiku, Arány byl letec – držitel jednoho z prvních rakousko-uherských pilotních diplomů s datem 1910 – a Seligmann byl vlastenecký podnikatel, který se navzdory značnému oficiálnímu nezájmu a nepřátelství snažil vybudovat rakouský letecký průmysl. Letecká škola byla výsledkem jejich sdílené

vážně, herr Seligmann poskytoval finanční prostředky, a Arány nezbytné kontakty a společenskou prestiž.

Inu, není důvod to dále zdržovat, pomyslel jsem si, neboť můj námořnický instinkt mi napověděl, že dnes už silnější vítr vát nebude. A tak jsem se znepokojením a tlukoucím srdcem hleděl k řadě stromů v dálce, jako když jezdec zkoumá vysoký plot z hřbetu nespolehlivého koně. Arány překřikoval hluk motoru.

„Hodně štěstí, Prohasko. Zlomte vaz a nohy!“

Jeho společník k podobné dobrosrdečnosti sklony neměl. „Ano, *herr leutnant!*“ volal. „Ohněte mi další list vrtule jako posledně, a já vám osobně zlámu jak krk, tak nohy – a pak vám polámu i všechny ostatní kosti v těle!“ Ještě nebylo moc vidět, ale cítil jsem, že to myslí smrtelně vážně. Obrátil jsem se k mechanikům držícím ocas. „No tak dobře, jdeme na to!“

Přidal jsem plyn a motor se rozeřval vši silou svých osmdesáti koňských sil. Aeroplán začal po nerovném terénu poskakovat kupředu, ocas a křídla mu přitom stabilizoval pozemní personál. Nabíral rychlost, kývácel se a škubal, jak jeho čtyři bicyklová kola narážela na brázdy a krtince. Dvacet metrů, a mechanici pustili ocas. Třicet metrů, a křídla se začala protahovat a chvět. Padesát metrů – zoufale jsem sledoval mlázi před sebou a snažil jsem se odhadnout správný okamžik, kdy přitáhnout řídicí sloupek: příliš brzy, a ztratím vztlak a havaruji; příliš pozdě, a narazím do vrcholů stromů a havaruji. Šedesát... sedmdesát... Teď. Zatáhl jsem za řídicí sloupek vši silou, s bušícím srdcem a ústy vyschlými strachem. Najednou jsem ucítil, že pohyb je hladký, kola se odlepila od země, spatřil jsem stromy řítící se proti mně – ano zvládli jsme to, ačkoliv jen tak tak, jasně jsem slyšel, jak pod koly podvozku chrastí nejvyšší větve porostu. Strachy jsem se zpotil a teď jsem cítil, jak se pot v proudícím větru ochladil, když jsem kolo na řídicím sloupku otočil, abych se vyhnul modřínovému lesu. Byl jsem bezpečně ve vzduchu: obtížná část byla za mnou.

Bylo asi sedm hodin šedého rána v polovině listopadu 1912 a já jsem namáhavě šplhal z primitivního polního letiště nedaleko českého města Jihlava. Bylo to už skoro sedm měsíců, co jsem si podal žádost do výcvikového kursu námořních pilotů, ale trvalo strašně dlouho, než jsem se dostal až k závěrečné zkoušce. Zdržení bylo způsobeno tím, že listiny putovaly z jedné kanceláře do druhé, jak v Pule, tak ve Vídni, další průtahy představovalo uvolnění z mého zařazení na palubě lodi *Erzherzog Albrecht*,

a potom jsem ještě musel čekat, až se uvolní místo v leteckém kursu. Svůj první vzlet v letecké škole ve Steinfeldu na okraji Vídně jsem uskutečnil teprve v polovině září. Samostatný let jsem absolvoval o týden později a průkaz civilního pilota jsem obdržel po dvou týdnech – je nutné dodat, ta rychlost nebyla výsledkem mého výjimečného nadání, ale spíše extrémní povrchnosti instrukcí, jež bylo možné poskytnout v těch dávno uplynulých dnech, kdy se létání učilo létáním samotným, podobně jako jízda na potenciálně smrtícím bicyklu, a dostatečně přesvědčivým důkazem talentu bylo samotné přežití. A teď jsem přijel sem, do Jihlavy, abych složil zkoušky na vojenského *flugzeugführera*. C. a k. armáda dosud nedokázala překonat těžkosti a založit dlouho slibovanou leteckou akademii, a tak byl výcvik armádních a námořních pilotů stále předmětem kontraktů s civilními leteckými školami, jež vyrůstaly po celé monarchii jako houby po dešti. Některé z nich měly docela dobrou pověst, jiné byly vedeny šarlatány, kteří mohli být klidně subvencováni cechem funebráků – soudě podle množství práce, kterou je zásobovali.

Včera jsem úspěšně dokončil čtvrtou část svých zkoušek, což vyžadovalo, abych s aeroplánem desetkrát po sobě vzlétl do výšky tisíc metrů – tenhle proces zahrnoval stoupání v těsných spirálách pokaždé po dobu půl hodiny – a potom vypnutí motoru, plachtění dolů a přistání mezi dvěma tyčemi zaraženými na poli asi dvacet metrů od sebe. Všechno šlo dobře až k poslednímu přistání, kdy se mnou náhlý poryv větru smýkl zrovna ve chvíli, kdy jsem měl dosednout na zem, a způsobil, že jsem okrajem křídla přesekl jednu z tyčí. Mechanici museli zůstat vzhůru do půlnoci a mořili se s lepidlem, dráty a plachtařskými jehlami. *Herr Seligmann* z toho vůbec neměl radost. Zle se na mě podíval přes obroučky brýlí, vzdychl a do notýsku v kožené vazbě si pečlivě poznamenal příslušnou sumu. Bude mě to stát 250 korun, řekl mi – většinu mého měsíčního služného. A to už jsem tetičce Aleksii dlužil 850 korun za samotný kurs. Císařské a královské ministerstvo financí – *erár* – určitě jednou, jakmile projdu, cenu kursu refunduje a možná uhradí i tuhle škodu. Nicméně jsem jak ze zkušenosti, tak z toho, co se povídalo, věděl, že může trvat celá léta, než náklady proplatí.

Ale ať se to klidně vyřeší samo, pomyslel jsem si teď, když jsem už několik minut prováděl pátou a poslední část svých zkoušek – cvičení ve čtení mapy. Jeho součástí byl přespolní let po trase dlouhé sto kilometrů z Jihlavy na severozápad k polnímu letišti v Bubenči u Prahy,

s šedesátikilovým pytlem písku na zadním sedadle představujícím pasażéra. Po příletu do Prahy jsem měl letadlo předat dalšímu kandidátovi zkoušky, který s ním měl doletět zpátky do Jihlavy, zatímco já bych se vrátil vlakem.

Stroj, který jsem pilotoval, byl kuriózní aparát zvaný *Etrich Taube* neboli Holubice. Byl to jednoplošník navržený Rakušanem jménem Igo Etrich a byl pozoruhodný tím, že měl křídla a ocas zcela úmyslně tvarované tak, jako je má holub, a to na základě předpokladu (jenž mi už tenkrát připadal logicky pochybený), že pokud pták, který takhle vypadá, může létat, tak proč by nemohl aeroplán. Když si na to dnes vzpomenu, třesu se při pomýšlení, že jsem mohl být tak ztřeštěný a vzlétnout do vzduchu v takovém chatrném stroji, výtvoru tak žalostně křehkém, že připomínal vážku. Když Němci z jednoho takového letadla shazovali v roce 1914 bomby na Paříž, lidé na zemi si mysleli, že vybuchlo plynové potrubí, protože útočníci byl proti sluneční obloze téměř průhlední. Seděl jsem po pás v jakési proutěné sedací vaně a řídil jsem kolem připevněným na manévrovacím sloupku, jenž neměnil směr letu pomocí křidélek, ale ohýbáním celého křídla pomocí složitého systému drátů a kladek, jež se sbíhaly na pylonu přede mnou. Co se týče přístrojů, měl jsem tu měřič paliva, ukazatel tlaku oleje a jakýsi primitivní výškoměr. Ale rychle jsem se naučil, že nejlepšími přáteli pilota jsou vlající šála a hudební sluch. Šála byla vynikajícím ukazatelem směru: když jsme stoupali, vlála dolů, když jsme klesali, vlála nahoru, a v okamžicích mezi tím se dalo boční unášení odhadnout podle toho, jestli vlála směrem na levobok anebo na pravobok. Co se týče rychlosti, nejspolehlivějším prostředkem pro její odhadování byl (jak jsem zjistil) zpěvný tón vyvolávaný větrem proudícím nespočtem drátěných výztuh. O mnoho let později, když jsem byl v Domově na Iddesleigh Road, jsem za letních dnů často sedával venku v zahradě a sledoval velká dopravní trysková letadla burácející nade mnou z letiště Heathrow – letouny vážící několik set tun a s třemi stovkami cestujících vymrštnuté do vzduchu v úhlu čtyřiceti stupňů motory, z nichž každý měl výkon jako tisíc Etrichů Taube dohromady. A já jsem se občas usmíval a myslíval jsem si, šťastnou cestu, děti, a hezky si ten svůj turistický zájezd užijte. A věnujte vzpomínku vetšému starému bláznovi s legračním přízvukem tam dole, protože jestli můžete snídat v Sloughu a dát si oběd v Tenerife, vděčíte za to do určité míry lidem, jako jsem já. Neboť přestože nemohu tvrdit na svou čest, že jsem byl jedním z průkopníků letectví, pořád ještě jsem stál v první řadě těch, kteří přišli těsně po nich.

První hodina přespolního letu proběhla bez větších potíží, letěl jsem ve výšce šest set metrů průměrnou rychlostí padesáti uzlů. Byl to jeden z těch bezútešných středoevropských dnů na sklonku podzimu, kdy vysoký tlak znehybní vzduch a nad krajinou se rozprostře silná jednolitá pokrývka šedivého mračna takové truchlivé monotónní hustoty, že se zdá, jakoby ze země i z oblohy zmizela každíčká stopa po jakékoli barvě. Ale přinejmenším vál alespoň slabý vítr – což je důležitý faktor, když člověk pilotuje aeroplán, který vlastně není o moc víc, než jen motorový kluzák. A tak jsem si to bzučel směrem ku Praze, podle mého odhadu asi tak hodinu a půl od Jihlavy. Podle instrukcí jsem sledoval silnici – úzkou bílou stužku vinoucí se mezi úzkými políčky a temně šedými lesy Táborské pahorkatiny. Už jsem přeletěl nad Vlašimí, náhle se objevivším uzlem cest a domů pode mnou. Brzy budu nad Benešovem, kde se chytím hlavní železniční trati a poletím podél ní tak dlouho, dokud neuvidím v dálce pražské věže. Arány mi řekl, že jestli si to dobře načasuji, tak bych měl být schopen sledovat jízdu rychlíku Vídeň – Praha, který pojede v 6.30. Zkontroloval jsem ukazatel paliva. Všechno bylo v pořádku, nádrž byla pořád ještě z poloviny plná. Tlak oleje byl normální, ale zdálo se mi, že motor už neběží tak pravidelně jako předtím. V karburátoru je asi prach. Ale nic se neděje: podle hodinek jsem měl trochu náskok, takže kdyby došlo k nejhoršímu, vždycky můžu přistát na nějakém poli a uvést všechno do pořádku – jako jsem to už udělal několikrát předtím – a potom znovu odstartovat, a pořád budu v Bubenči v rámci časového limitu.

Zvedl jsem zrak od přístrojové desky. Asi dva kilometry přede mnou byly obloha a krajina zahalené oparem poletujícího bílého kouře. Místní venkované po sklizni pravděpodobně pálí strniště, anebo někde chytil les (toho roku bylo veliké sucho). V každém případě kouřová stěna už byla tak vysoká, že jsem ji nemohl přeletět, a tak široká, že jsem ji nemohl obletět. Nezbyvalo mi nic jiného, než podle kapesního kompasu určit azimut, zamířit přímo do ní a doufat, že nebude příliš protáhlá. A tak jsem s kursem na severo-severovýchod vletěl do té kyselé, po ohňostroji zapáchající šedivé temnoty. Z kouře jsem se rozkašlal a musel jsem si nasadit ochranné brýle, protože mě štípal do očí. Počítám, že jsem byl v tom kouřovém oblaku jenom asi minutu nebo tak něco a pořád jsem se držel azimutu. Ale když jsem se vynořil v čistém vzduchu, došlo mi, že terén pode mnou se nikterak nepodobá terénu vyznačenému na mapě, kterou jsem měl připevněnou na podložce a balancoval jsem ji na kolenou.

Ztratil jsem silnici. Ale to byla zakrátko ta nejmenší nesnáze. Jakoby na protest proti zápachu hořící vegetace teď motor začal velmi znepokojivě prskat, a jak klesaly otáčky, začal jsem očividně ztrácet výšku. Nedalo se nic dělat, budu muset nouzově přistát. Pohlédl jsem kupředu – a srdce mi spadlo do kalhot rychleji, než padal aeroplán. Předě mnou se prostíral rozlehlý temně zelený borovicový les: vysoké mohutné stromy, mezi nimiž nebyla jediná mýtiny. To bylo nanejvýš neblahé, protože pokud nedokážu udržet Tauba ve vzduchu natolik dlouho, abych les přeletěl a přistál na pastvině či posekané louce za ním, tak se letoun zřítí a *linienschiffsleutnant* Ottokar Prohaska skončí s největší pravděpodobností slibnou kariéru napíchnutý na vrcholku nějaké české jedle. Aeroplán v ceně nejméně 3 000 korun bude odepsán a já za něj budu muset zaplatit. Na mysli mi vytanula vyhlídka na nekonečnou chudobu, jež mě bude provázet nejméně do padesátých let nového století. „No tak, no tak, to dokážeš,“ mumlal jsem prosebně k letadlu jako jezdec povzbuzující vyčerpaného koně, aby jej přiměl k poslednímu skoku. Motor zakašlal a nadobro se odmlčel, potom se po několika otáčkách vrtule znovu probral k životu. Teď už jsme byli nad lesem, dost nízko, abych rozeznával vrcholky jednotlivých stromů pod sebou. Zubatá čára vzdáleného okraje lesa byla asi kilometr přede mnou, jak jsem odhadoval. Jen kdybychom mohli zůstat nahoře... rozkousal jsem si ret do krve a zadržoval jsem dech, jako bych tím mohl udržet selhávající motor v chodu. Jakoby v odpověď na moje zoufalé přemlouvání motor zachroptěl, několikrát se ozval výstřel předzápalu – a potom utichl nadobro. Jak jsem se snášel k hrozivým modrozeleným bodcům natahujícím se po nás jako kočičí drápy po ptáčkovi, bylo slyšet už jenom nárek větru v drátech.

Ale jestliže aeroplány z roku 1912 nebyly o moc víc než jen motorové kluzáky, mělo to aspoň tu výhodu, že když motor selhal – což se stávalo často – mohly pořád ještě nějakou dobu klouzat vlastními silami. Teď, když jsem zápolil s řídicím sloupkem v zoufalé snaze zabránit Taubemu překloupat se do vývrtky a dotáhnout jej na rovinaté pole v dálce, byl jsem vděčný za včerejší únavný nácvik šplhání vzhůru a plachtění dolů. V jednu chvíli jsem už viděl, jak narážíme na vrcholky stromů. Ale jakýsi slabý, mimořádný proud stoupajícího vzduchu letoun nepatrně nadzvedl – sotva znatelně, ale dostatečně na to, abychom měli znovu naději, že se přeneseme přes okraj lesa. Zbývalo už jen pár set metrů – ano, dokážeme to! Jak jsme plachtili nad okrajem lesa, téměř se dotýkaje nejvyšších větví,

z ničeho nic se tam dole prudce vznesl houf ptáků a přede mnou vylétlo do vzduchu hejno bažantů skřehotajících hrůzou. Vzápětí, jakmile jsem se přenesl přes poslední linii stromů, se vzduch naplnil rámusem a svištěním, jak země pode mnou vybuchla v přívalu ran, záblesků a obláčků bílého kouře. Těsně vedle mě se náhle plocha křídla o straně jednoho metru rozlétla na kusy v záplavě třísek a útržků plátna a pedály směrového kormidla pod mýma nohama přestaly reagovat, jako by něco zasáhlo zád. Holubice se prudce naklonila na levobok, smrtelně raněná a neovladatelná.

Často jsem si v průběhu života všiml kuriózního jevu – když se blíží nějaká katastrofa, všechno jako by se zpomalilo, takže člověk má na jednu spoustu času prohlížet si emblém na chladiči autobusu, který jej v příští chvíli přejede. A právě tohle se mi přihodilo toho dopoledne. Nemohlo to být víc než pět vteřin normálního času, ale já jsem dokázal vnímat každý nepatrný detail nastávající katastrofy: široké posekané pole a přímo přede mnou obdélník ohraničený balíky slámy a v něm dva dlouhé stoly na kozách potažené bílými ubrusy, na nichž stály pečlivě vyrovnané stříbrné jídelní soupravy a broušené sklo. Viděl jsem sloužící v zelených livrejích, jak vyndávají věci z proutěných košů. A zvědavě jsem sledoval, jak ustali v práci, otočili se a vyjeveně na mě zírají. Potom přeskočili balíky slámy a rozutíkali se všemi směry, jako zajíci po kukuřičném poli. Učinil jsem poslední zoufalý pokus, abych se vyhnul ohraničenému prostoru, který mě očividně přitahoval jako nějaký osudový magnet. Ale kormidlo bylo zničené, drátěná táhla byla přestřelená. Teď už jsem nemohl dělat nic jiného, než dát hlavu mezi kolena a zavřít oči. Za strašlivého praskotu tříštěného dřeva a trhajícího se plátna navázal aeroplán kontakt se žlutou půdou Tábořské pahorkatiny.

Moc si nevzpomínám, co se událo potom, jediné na ohromný náraz a ohlušující řinčení rozbíjeného nádobí a skla a padajících příborů a kanoádu vybuchujících lahví se šampaňským, když jsem narazil do ohrazeného prostoru. Potom klid, ticho a vířící okrové mračno prachu. Postupně mi začalo docházet, že jsem naživu: pohmožděný, pořezaný, s vyraženým dechem, ale pořád živý. Opatrně jsem zahýbal prsty u rukou a u nohou, potom postupně oběma pažemi a nohama. Pokud jsem mohl soudit, nebyla zlomená žádná kost. Ale byl jsem uvězněn v troskách pytle s pískem, který sklouzl dopředu, a spletitou pavučinou ocelových táhel, jež se na mě zřítily. To nebylo dobré: aeroplány z roku 1912 jako by byly

úmyslně konstruovány jako zapalovače: ani ne před měsícem byl jeden z mých spolužáků ve Steinfeldu zpopelněn zaživa, uvězněn po zpackaném přistání v troskách Taubeho. Když jsem se pokoušel z trosek vyhrabat, jako by mě znovu udeřil do nosu pach spáleného masa. Kvůli prachu jsem toho moc neviděl. Navíc se jedna mastková čočka mých leteckých brýlí rozbila a přes druhé oko jsem měl naraženou leteckou kuklu. Takže jsem jen matně rozeznával obrysy postavy, jež ke mně po vraku šplhala.

„Rychle!“ křičel jsem. „Pro lásku Boží, pomozte mi ven – letadlo může každou chvíli začít hořet!“ Ale k mému ohromení, se na mě můj zachránce, místo aby se mě snažil vytáhnout ven, s rozzuřeným řevem vrhl, popadl mě za klopý letecké blůzy a třásl se mnou tak, že mi skoro uletěla hlava.

„Ty neráde! Špíno! Kanálie!“ křičel. „Ty mizerný koňský hovno! Ty hnusnej, zkaženěj, zavšiveněj gaunere! Co má tenhle zločin znamenat, ty zmetku? Přisáhám, že ti za tohle napařím deset let a budu tě soudit kvůli odškodnému do posledního halíře!“

Musím říct, že během tohoto surového útoku na bezmocnou oběť leteckého neštěstí jsem se přestal ovládat i já. Jednu ruku jsem měl volnou a tak jsem jí švihnul po útočnickovi – a podařila se mi krásná, uspokojující rána na statný pupek. S hlasitým „Úúúúf!“ zavrával útočník pozpátku, přičemž mával pažemi –, potom si o kus dál potupně kecnul do prachu. Cítil jsem, že teď je řada na mě, abych mu řekl, co si myslím.

„Sám jsi zmetek! Co si o sobě myslíš, ty tlustej imbecile, že sestřeluješ přelétávající letadla, a pak se vrháš na přeživší jako obyčejnej pouliční rváč? Odškodný? No si piš! Já za tenhle aeroplán budu muset zaplatit a přísahám, že z tebe ty peníze vyrazím i se soudními výlohami, i kdybych tě měl kvůli tomu tahat po všech soudech v Rakousku!“

Teď už se mi podařilo sundat brýle a prach se usadil natolik, abych si mohl jasně prohlédnout útočníka, který se vyhrabal na nohy a oprašoval se. Obličej měl fialový vzteky a něco nesrozumitelného si drmolil jako rozzuřený krocan.

V těch dávných časech neexistovala televize, filmové týdeníky byly novinkou a dokonce ani fotografie v časopisech nebyly moc běžné, a tak jsme my, obyčejní lidé, znali tváře významných osobností daleko méně, než lidé dnes. Jestliže jsme měli štěstí a žili jsme ve velkých městech, podařilo se nám občas celebrity zdálky zahlédnout během nějakého procesí, ale jinak jsme si museli vystačit jen několika málo topornými,

značně retušovanými oficiálními portrétními fotografiemi. Navíc tady ve střední Evropě bylo běžné, že se naši vládcí zřídka kdy objevovali na veřejnosti jinak než v nějaké vojenské uniformě. Takže jsem chvíli váhal, než se mi rozběhlo. Nemohlo být pochyb: ten člověk měl zelený plstěný klobouk, byl oblečen v delší kamizole z plstěného sukna, manšestrových kalhotách po kolena a na nohou měl tyrolské podkolenky a polobotky – ale tuhle nařvanou papuli, kančí knír a zvláštní mrtvolné, prázdné oči, jež na nás shlížely ze stovek oficiálních portrétů, si nebylo možné splést. A přesto mi, jak jsem tu dřepěl uprostřed českého pole v troskách Taubeho, nějakou chvíli trvalo, než mi to v děsivém šoku došlo: muž, jehož lovecký piknik jsem právě zkazil a kterého jsem napadl a urážel, nebyl nikdo jiný než František Ferdinand habsbursko-bourbonský, arcivévoda rakouský d'Este, následník císařského trůnu rakouského a dědic apoštolské koruny svatého Štěpána uherského. Těžce jsem polkl a zavřel jsem oči, jak mi mráz přeběhl po zádech, a zoufale jsem si přál, aby aeroplán nakonec přeci jenom vzplanul.

Následník trůnu teď už dostatečně popadl dech, aby mi oznámil, co si o mně myslí. „Tak ty mě budeš mlátit, ty hulváte? Nestačí ti, že jsi mi zničil svačinu a neřekneš ani s dovolením? No tak dobře, můj milý pane, slibuju ti těžké časy, o tom nepochybuj. Tohle je možná věk demokracie, ale praštit hlídače železničního přejezdu a zaútočit na arcivévodu jsou ještě pořád dvě různé věci...“ Odmlčel se. Rukáv mé letecké kazajky byl utržený a pod ním bylo vidět tři zlaté manžetové prýmký mé námořní uniformy. Na arcivévodově tváři se objevil úsměv. Byla to podivně nepřijemná a (jak jsem se později poučil) zřídka vídaná grimasa, při níž se zvolna objevovaly přední zuby, jak se špičky kníru začaly dotýkat nosu, takže připomínaly kusadla roháče obecného. „Aha, takže ty jsi námořní důstojník, není-liž pravda? Protože jestli nevyužiju svého postavení admirála, abych tě nechal zavřít na doživotí do námořního vězení v Pule, tak at' se nejmenuju Habsburk!“

Možná si říkáte, soudě podle okolností popsanych výše, že tu děsivou situaci, ve které jsem se ocitl, už nebylo možné nijak zhoršit. Ale to se pletete, protože ke spílajícímu následníkovi trůnu se připojila další osoba. A pokud jsem chvíli váhal, než jsem poznal arcivévodu, tak jsem ani na okamžik nezapochoyboval o tom, kdo přede mnou stojí teď. Ihned jsem poznal ty špičaté kníry a deformovanou levou paži, stejně jako poněkud směšný rádoby militantní lovecký úbor s pérem na klobouku, zdobenou

dýkou na opasku a křížem řádu svatého Huberta visícím pod pruským límcem. Byl to Vilém II. Hohenzollern, německý císař.

Pevně jsem zavřel oči. Jsem si jistý, že jste to také někdy zažili: pocit, že prožíváte nějakou strašidelnou noční mûru, jste si naprosto jistí, že je to jen noční mûra, ale nedokážete přijít na způsob, jak se z ní dostat a probudit. No tak právě takhle jsem se cítil já. Přesto jsem však teď byl podivuhodně vyrovnaný a rozhodný. Napočítám do deseti a potom oči otevřu. Když budou pryč (a tomu jsem upřímně věřil), byl to jen sen. Jestli tam pořád budou, tak se vyhrabu z trosek, seberu brokovnici následníka trůnu (ležela nablízku), přiložím si ji k bradě a ustřelím si hlavu. Osm, devět, deset... Otevřel jsem oči a napůl jsem očekával, že zjistím, že jsem havaroval na náměstí svatého Petra a zabil jsem papeže spolu s americkým prezidentem. Ale ne: ti dva tam pořád stáli. Zděšeně jsem pozoroval, jak na mě *kaiser* nevěřicně zírá a rudne v obličeji. Potom k mému naprostému úžasu trhnul hlavou a začal se řehtat na celé kolo tak, jak jsem to od té doby slyšel jen zřídka. Řval, skučel a zalykal se. Prohýbal se smíchy. Po tvářích mu tekly slzy a pobočníci ho museli bouchat do zad, aby se nezadusil. Konečně se vzpamatoval natolik, aby objal kolem ramen následníka trůnu, který tu během toho projevu bujarosti stál naprosto zmatený a popletený.

„*Du lieber Gott!*“ lapal po dechu. „Poslyš, Franzi, to bylo k nezaplacení... Milosrdné nebe, takhle jsem se nenasmál už léta... vidět tě, jak tu sedíš v prachu na té své tlusté prdeli... Ach, Bože! Propánajána.... To byl pohled!“ Teď už se ke *kaiserovi* a arcivévodovi přidali další lidé. Nejdřív dorazila štíhlá vysoká žena středního věku oblečená v tvídovém kostýmu s liškou kolem krku a v širokém klobouku se závojem. Doprovázela ji dívka asi dvanáctiletá a dva mladší kluci, oba ve slušivých námořnických oblečcích s mosaznými knoflíky a s čapkami, na jejichž pentli byl nápis S.M.S. SANKT GEORG. Zírali na mě. Žena promluvila.

„To jste celí vy, muži, jen tu stojíte a civíte. To nemáte špetku rozumu, abyste tomu chudákovi pomohli? No vážně...“ Otočila se k oběma hochům. „Maxi, Erneste, pomozte ubohému *berr leutnantovi* na nohy, rychle. A ty, Soferl, doběhni pro krabičku první pomoci a potom řekni hlavnímu hajnému, ať pošle pro motorový vůz!“

Maxi a Ernst nepotřebovali pobízet dvakrát. Vyšplhali se po troskách Taubeho a začali mě vyprošťovat ze změti drátů. Pár honců jim přišlo na pomoc a zanedlouho jsem ležel na strništi a manželka následníka

trůnu a jeho dcera mi odborně rozstříhly nohavici, aby potřely jódem a posléze zafačovaly dlouhou, ale naštěstí jen povrchní ránu na holeni. O půl hodiny později už jsem se natřásl na prostředním sedadle velkého žlutého otevřeného mercedesu, který se kymácel po úvozové cestě. Vévodkyně z Hohenbergu a její dcera mě zahrnovaly pozorností, zatímco *kaiser* a následník trůnu vepředu sužovali šoféra protichůdnými příkazy. Co se týče obou hochů, ti mě bombardovali otázkami. Je tam nahoře velká zima? Jak rychle ten aeroplán letěl? Měl jsem závratě? Letěl jsem někdy vzhůru nohama? Jak vypadají mraky zevnitř? Mohl bych jim slíbit, že je jednoho dne vezmu proletět, prosím, *ó prosím, herr leutnant...* Jejich vzrušený křížový výslech skončil, teprve když automobil zdolal most a projel obloukem brány, která odrážela zvuk motoru. Dorazili jsme do venkovské rezidence následníka trůnu, na zámek Konopiště.

U večere toho dne jsem na výslovné přání německého *kaisera* seděl vedle něj. Stěží jsem však byl schopen požírat nějaké to sousto, protože na mě tím svým typickým rezolutním, imperativním štěkotem pátil jednu otázku za druhou. Jeho dotazy (jak jsem brzy vytušil) neměly za cíl zjistit informace, spíš se mě a všechny v doslechu snažil ohromit vlastními nejčerstvějšími odbornými znalostmi z oboru aeronautické vědy, vývoje letounů a jejich možného civilního a vojenského (toho především) využití. Bylo obtížné dávat smysluplné odpovědi – částečně proto, že si na otázky neustále sám odpovídal, a částečně proto, že se mu pod tou jeho piklaubnou okamžitě rojilo množství dalších otázek týkajících se vzájemného srovnání letadel s křídly a vzducholodí. Měl také množství skutečně bizarních představ na téma aerodynamiky.

„Samozřejmě, Prohasko, každý imbecil přeci musí vidět, že stroje těžší vzduchu už nemohou být větší než Taube, v němž jste dnes tak nešťastně doletěl. To všechno souvisí s hustotou atmosféry. Nastane okamžik, chápete, kdy už vzduch nebude dost hustý na to, aby nosnou plochu letadla udržel.“

Vím, pomazaným hlavám se nemá odporovat, ale cítil jsem, že musím upozornit na skutečnost, že podle všech leteckých časopisů už profesor Sikorsky v Rusku postavil gigantický čtyřmotorový dvouplošník, se kterým vzlétl a který může nést dvacet pasažérů či několik tun nákladu. Nejvyšší to však ignoroval a pokračoval v proslovu vysvětlením, že všeobecně uznávaná neschopnost vzduchu udržet velké letouny – a také velmi dobře známý vědecký fakt, že aeroplány nikdy nebudou schopny

větší rychlosti než dvě stě kilometrů v hodině, aniž by se jim utrhla křídla – jsou důvodem, proč císařské Německo investuje ohromné prostředky do Zeppelinových vzducholodí.

Celkem vzato to bylo několik velice vyčerpávajících hodin, obzvláště s ohledem na moje četné pohmožděniny a škrábance z nehody, jež přicházely k sobě a začínaly bolet. Avšak horší než zranění pro mě bylo poté, co ustoupila počáteční úleva, že jsem z nehody vyvázl živý a víceméně neporušený, strašlivé vědomí, že jsem odepsal nejenom Taubeho, ale také větší část stříbra, nádobí, jídla, vína a prostírání následníka trůnu. Jak to, pro všechno na světě, dokážu někdy zaplatit? Na moji žádost jeden pobočník zatelefonoval do Jihlavy zprávu o zřícení letounu. Hlásil, že *herr Seligmann* na druhém konci linky dostal impozantní záchvat vzteku a slíbil, že mě zaprvé veřejně vykastruje před jihlavskou radnicí a zadruhé že mě bude po mém návratu soudit o odškodné až do posledního halíře a poslední košile. Toužil jsem se odebrat do postele a najít útočiště ze svých potíží alespoň v náručí spánku. Ale přestože večere už skončila, žádná přestávka se nekonala. Jakmile nás dámy opustily, musel jsem se v kuárně připojit ke *kaiserovi*, k následníkovi trůnu a k jejich svitám (většinou to byli příšerně aristokratičtí důstojníci jezdeckva) a být svědkem té strašlivé, obludné severoněmecké dobrosrdečnosti. *Kaiser* byl stále plný dojmů z neobvyklých událostí toho dne a role, jíž v nich sehrál. Už jsem viděl, jak historka o mém nouzovém přistání na strništi, patřičně vyšperkovaná, bude nakonec zařazena do skromného svazečku s názvem *Veselé anekdoty o našem milovaném císaři*, že ty podlézavé žvásty budou kupovány (a nečteny) každou německou monarchii milující domácností a k jejich čtení bude nucena celá jedna generace německých školáků. *Kaiser* sám se ohromně bavil, nicméně následník trůnu si mě stále měřil s chladným odporem – bezpochyby mu v žaludku ležela způsobená škoda a v duchu uvažoval, kdy bude vhodná chvíle, aby mě decentně odvedl stranou a vážně si se mnou promluvil o kompenzaci za jeho zničený lovecký piknik. Momentálně si však moji společnost nárokoval *kaiser*, a tak jsem věděl, že jsem v tuto chvíli v bezpečí.

„Můj milý Prohasko,“ hřímal a položil mi zdravou paži kolem ramen, „a teď mi řekněte, jak se po té malé nehodě cítíte?“

„Vaše císařské Veličenstvo, mám tu čest hlásit, že...“

„Ale no tak, chlape, netvařte se tak zkroušeně. Dejte si ještě šampaňské. Vypadáte jako pes, který právě dostal pořádný výprask. Co vás trápí?“

„No, Vaše císařské Veličenstvo, musím se přiznat, že mě trápí, kolik budu muset zaplatit za rozbitý aeroplán a za zničený majetek Jeho císařské Výsosti. Já nemám žádné jmění, chápete, jenom svůj plat námořního poručíka...“

Zařičel smíchy. „To byl jen takový malý žert, Prohasko – já to přeci dobře vím. Jen jsem si z vás utahoval. V tomhle ohledu se vůbec netrapte, o to bude postaráno. Já to všechno zaplatím osobně.“

„Vaše císařské Veličenstvo je příliš laskavé... Já...“

Zasmál se. „Moje Německo je bohatý stát. Hrabě Hohenstein už dokonce asi před hodinou telefonoval s tím vaším všivým židovským majitelem letecké školy. Ujistil ho, že nejpozději zítra obdrží laskavosti Letecké společnosti Rumpler a německého císařského dvora jako náhradu ne jeden, ale dva – když dovolíte, *DVA!* – zbrusu nové aeroplány Taube. To by mělo tomu odpornému Izraelitovi zavřít hubu. Je tu však jedna podmínka.“

Těžce jsem polkl. Bylo notoricky známo, že *kaiser* nutí lidi odvádět za projevené laskavosti ponižující fanty. „Můžu se poslušně zeptat, co to je, Vaše císařské Veličenstvo?“

„No, protože trosky toho havarovaného letounu jsou technicky vzato nyní vaším majetkem, chci, abyste mi nechal vrtuli a podepsal mi ji, abych si ji ve své lovecké chatě v Romintenu mohl pověsit mezi ostatní trofeje. Chci, aby všem příštím generacím Němců připomínala den, kdy *kaiser* Vilém II. sundal svého největšího holuba!“

Přestože jsem byl vyčerpaný, spal jsem tu noc špatně; mohly za to všechny ty pohmožděnin, šrámy a veškeré vzrušení toho dne. Ale přinejmenším mi spadl kámen ze srdce, když jsem se dozvěděl, že německý *kaiser* – který nakonec potvrdil, že to on vypálil ty fatální výstřely – veškerou škodu zaplatí. Po snídani příštího rána mě následník trůnu, který očividně nechtěl zůstat zastíněn velkomyslností svého hosta, vzal na komentovanou prohlídku zámku Konopiště a v závěsu za námi se vlekl *kaiser*, aby při sebemenší příležitosti přispěl se svou lacinou troškou do mlýna. Rychle jsem dospěl k závěru, že *kaiser* chorobně prahne po tom, aby byl za každou cenu středem pozornosti, že je rozhodnutý být ženichem na každé svatbě a mrtvolou na každém pohřbu. Toho dopoledne jsem s překvapením zjistil, že by byl docela ucházejícím hercem, naproti tomu mě poněkud zneklidňovalo – mírně řečeno –, že stojí v čele největší vojenské a průmyslové mocnosti Evropy.

Nutno ovšem dodat, že jeho hostitel byl také značně výstřední. Jak jsme se tak vlekli komnatami zámku, František Ferdinand nám obšírně líčil, kolik za jejich vybavení zaplatil. Po pravdě řečeno, připomínalo vybavení pokojů spíše s nevкусem vedený obchodní dům než hlavní rodinné sídlo následníka císařského trůnu. Každý salon a každá síň byly přeplněny od podlahy až ke stropu dusivou, nevolnost vzbuzující záplavou sentimentálních starožitností a harampádí – vázami, malbami, sochami, tureckými koberci, arabským stříbrem a čínským porcelánem; uměleckými předměty, užitnými předměty prezentovanými jako umění i předměty zcela obyčejnými. Byl tu turecký pokoj, tyrolský pokoj, italský pokoj – vše přeplněno uměleckými poklady skutečně nedozírné ceny (většinou uloupenými z arcivévodova estenského panství v Itálii) promíchanými promiskuitně s bezcennými krámy, které by zůstaly na ocet na každém bleším trhu ve vídeňském 16. okrese. A všude vycpaná zvířata: připomínky hekatomb divokých tvorů povražděných tímto neúnavným lovcem. Nejsmutnější ze všeho byla vycpaná mrtvolka ptakopyska – velkého asi jako kotě – u kterého se následník trůnu pochlubil, že jej kteréhosi dopoledne během své cesty kolem světa v roce 1892 skolil jedinou ranou na potoce severně od Sydney.

Jak se brzy ukázalo, arcivévoda dokázal z paměti uvést cenu každého předmětu, ale o skutečné hodnotě či bezcennosti žádného z nich neměl nejmenší ponětí. V tomto neúnavném shromažďování věcí jen za účelem shromažďování samého bylo něco bizarního, vulgárního, téměř psychotického. Ze všeho nejpodivnější, jak si vzpomínám, byla místnost svatého Jiří přečpaná stovkami zpodobnění tohoto válečnického svatého – od barevných okenních vitráží až po popelníky.

Došli jsme do třetího patra a zde se následník trůnu zastavil a otevřel dveře vedoucí z kamenné chodby na toaletu. Myslel jsem si, že nás hodlá na pár minut opustit, ale k mému překvapení nám pokynul, abychom vstoupili a zavřel za námi dveře.

„Z tohoto okna je nejkrásnější pohled na celé panství,“ oznámil nám. „Podívejte – není to nádhera? Největší růžová zahrada v Evropě, a to všechno je moje dílo. Abych získal tenhle výhled, musel jsem zbouřat jednu vesnici, a musel jsem dokonce nechat vyrobit pět set proutěných náhubků, aby krávy těch zatracených nájemců nemohly okusovat keře. Žádná orba v okruhu tří kilometrů od zámku, to je moje pravidlo. A jestli se to vesničanům nelíbí, tak ať to tu prodají a táhnou do Ameriky.“

Minulý týden kvůli tomu nějaký drzý blbec, český poslanec, vznášel dotazy v *Reichsratu*. Hal Brzy jsem s ním zatočil: ‚Važte slova, milý pane,‘ povídám mu: ‚Nebude trvat dlouho a budu císařem, a potom rozhodně nehodlám tolerovat žádnou nevymáchanou hubu, jako je ta vaše!‘“

Na toaletě bylo pro nás tři málo místa, neboť podobně jako většina těchto „úřadoven“ nebyla koncipována tak, aby v ní najednou pobývalo více uživatelů. Všichni tři jsme se všelijak vytlačovali, abychom mohli obdivovat výhled. Náhle *kaiser* promluvil:

„Franzi, právě jsem přemýšlel...“

„O čem?“

„Ale tady o našem mladém *herr schiffsleutnantovi*. Zrovna před pár dny jsi říkal, že bys ve svém štábu potřeboval nějakého asistenta, námořního pobočníka, který by měl na starosti aviatiku válečného námořnictva. No tak, kdo by mohl být lepším kandidátem než tady Prohaska?“

Stěží jsem věřil svým uším. Následník trůnu se ovšem tvářil velmi neochotně.

„No... ehm... ano... No, řekněme, že jsem něco takového povídal. Ale... no, upřímně řečeno, měl jsem na mysli někoho trochu staršího a... ehm... a vhodnějšího původu.“

„Ano, Franzi, ale stěží najdeš nějakého staršího námořního důstojníka s pilotním diplomem. A kromě toho už jsem mluvil s tvou paní a ta je docela ráda, že tady Prohaska je původem Čech, stejně jako ona.“

„No ... ano... ale...“

„Franzi, dlužíš mi nějakou tu službičku. Buď velkorysý hostitel a udělej mi to k vůli.“

„No ale... k čertu s tím... tak tedy dobrá.“

A tak se stalo, že jsem já, c. a k. *linienschiffsleutnant* Ottokar Prohaska, který měl v kapse stěží dva krejcare, syn českého poštovního úředníka, přistál pouhých čtyřiaadvacet hodin poté, co vzlétl z té české pastviny ve svitě následníka trůnu sice už ne nejmnocnější, ale pořád ještě nejmajestátnější a nejuctyhodnější monarchie v Evropě.