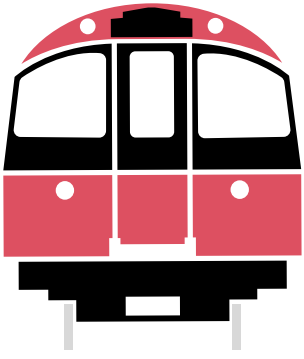
JAROMÍR MAREK

LIŠKY POD BIG BENEM

VESELE I VÁŽNĚ O VELKÉ BRITÁNII

HOST



JAROMÍR MAREK

LIŠKY POD BIG BENEM

VESELE I VÁŽNĚ O VELKÉ BRITÁNII

BRNO 2025

© Jaromír Marek, 2025
Cover pictures from open sources
Interior photos: archiv Jaromíra Marka
© Host — vydavatelství, s. r. o., 2025
(elektronické vydání)
ISBN 978-80-275-2735-9 (PDF)
ISBN 978-80-275-2736-6 (ePUB)
ISBN 978-80-275-2737-3 (MobiPocket)

OBSAH

Síla tradice 9
Studený odchov 13
Život na kanále 21
Vlaštovky a Amazonky 27
Záliba ve frontách 31
Anglická hospoda 35
Komáři z londýnského metra 41
Autobusová zastávka od prezidenta Beneše 47
Svatý ostrov Lindisfarne 53
Harry Potter 57
Lochneska a jiná strašidla 63
Král cideru 69
Chvála excentrikům 73
Tulení porodnice 85
Co dělá Skota Skotem 89
Kdo Britům zkazil Vánoce 95
Můj dům, můj hrad 101
Příběh svitku české tóry 109
Jedeme autem 115
Za vnuky TGM 129
Výletem 133

Psí život 139
Co by člověk v Anglii nehledal 147
Bez chleba nejde jíst 153
Brexit 161
Královská rodina 169
Rozdělená společnost 177
Lidice a Stoke-on-Trent 185
Za vůdcem světového proletariátu 189
Městečko s velkým srdcem 195
Zvířecí hrdinové 199
Kde lišky dávají dobrou noc 207
Arisaig 211
Pandemie 217
Být Východoevropanem 223

Je nepsaným pravidlem, že zahraniční zpravodaj napíše o zemi svého působení knihu. Této zvyklosti jsem se usmíval a věřil jsem, že budu výjimkou. Že o Velké Británii, kde jsem čtyři a půl roku pracoval jako zahraniční zpravodaj Českého rozhlasu, už nic nenapíšu. Že všechno už jsem řekl na rozhlasových vlnách. Jenže potom mi to nedalo. Leckdo se mě ptal na to či ono. Jak se žije tam a onde, co soudím o tom či o onom. A tak jsem usedl a začal sepisovat.

Psát knížku reportáží a poznámek ze života Velké Británie, to přitom není jen tak. Podobných knih bylo napsáno nemálo a vysoko nad nimi ční *Anglické listy* Karla Čapka. Ten napsal knížku už před sto lety, mnohé jeho postřehy jsou však stále trefné a při jejich četbě jsem se mnohokrát nahlas chechtal. Není divu, že Čapkova kniha byla opakovaně vydána také v angličtině, což se mému textu nejspíš nepřihodí.

Další svízel představuje skutečnost, že Británie není Antarktida nebo Madagaskar a za poslední tři dekády, kdy mohou Češi svobodně cestovat, navštívil Britské ostrovy kdekdo. Každý tak o zemi ví skoro vše. Nejen díky

strhující popkultuře, úspěšnému sportu či blyštivé královské rodině je Británie zemí mimořádně přitažlivou. Má něco, čemu se říká *soft power*, tedy měkká síla. Británii má každý tak nějak spontánně rád, a je-li něco anglické či obecně britské, má to automaticky punc jakési výjimečnosti a kvality. Jak je to ale doopravdy?

Spojené království je země velká a rozmanitá. Je to v mnoha ohledech svět sám pro sebe. V něčem se tomu našemu českému světu podobá, v lecčems naopak vůbec ne. Je to země silné tradice i velkých rozdílů. Je to země, kde žijí nejen příslušníci královské rodiny, ale i miliony běžných lidí. Je to země nesmírného bohatství i chudoby. Místem, kde najdete kolonie tuleňů i přelidněný Londýn s nekonečnými zácpami aut a otráveným ovzduším. A když se setmí, do ulic metropole vyjdou tisíce lišek, aby obyvatelům velkoměsta popřály dobrou noc. No, nepište o tom.

Karlova Studánka, podzim 2024

SÍLA TRADICE

Tradice platí v Anglii nade vše. Někdy se s ní setkáte v podobě starobylé hospůdky, jindy je to zvyk, který už dávno nemá žádný praktický účel. Tak třeba rok co rok ženou svobodní občané londýnské City stáda ovcí přes most London Bridge. Takzvaní svobodní občané jsou potomky lidí, kteří kdysi patřili k řemeslným a obchodnickým cechům. To ve své době přinášelo mnohé výhody a výsady. Jednou z nich bylo i to, že na rozdíl od ostatních obyvatel mohli svobodní občané londýnské City hnát zdarma ovce přes Londýnský most. Výsadní postavení je osvobozovalo od cla i mýtného, které všichni ostatní smrtelníci museli platit. Cechy se změnily v charitativní organizace, právo hnát ovce zdarma přes London Bridge však zůstalo.

„Každý, kdo chtěl ve středověku pracovat v Londýně, musel patřit k nějakému cechu. Moji předkové vyráběli nejrůznější výrobky z rohoviny, typicky hřebeny nebo knoflíky. Samozřejmě dnes už nic takového neděláme. Právo hnát bezplatně ovce přes London Bridge ale drží naše rodina už od 13. století," říká mi hrdě Colin.

Co bylo dříve výsadou, vypadá dnes spíše jako přítěž. Tradice ovšem velí nepolevit. Když už jednou své tradiční

právo máte, dá rozum, že ho budete využívat. Ať to stojí, co to stojí. Samozřejmě že nikdo z dnešních svobodných občanů už žádnou ovci nevlastní. K čemu by mu byla? A tak museli organizátoři nechat ovce do Londýna přivést. I s ovčákem a jeho psy.

V chladném ránu panuje na mostě přes Temži obvyklý dopravní ruch. Polovina mostu je však dnes uzavřená a skupinka za skupinkou převádí stádečko ovcí přes řeku. Ovce se dnes pěkně projdou, svobodných občanů je tady na šest set. Aby v pravý čas přišla řada na každého, dostali účastníci při registraci startovní číslo. Paní Ann má na kabátě cedulku s nápisem: „7. skupina, čas 10.30." Už brzy tedy dojde řada i na ni. Cestující, kteří projíždějí kolem v červených patrových autobusech, nevěří svým očím. Kdo by taky čekal, že pod skleněnými mrakodrapy potká ženy ve společenských šatech a muže v historických kostýmech, kteří ženou stáda ovcí?

Tradice je zkrátka něco, co dělá Angličana Angličanem. Zavazuje prolévat se denně litry čaje. Přinejmenším k snídani, v pět odpoledne i kdykoliv jindy. Tradice určuje i politické preference. Volil-li otec a děd labouristy, nebo naopak konzervativce, podle stejného mustru bude pravděpodobně volit i jejich syn či vnuk. Celá britská politika je založena na tradici. Země, jak známo, nemá psanou ústavu. Protože však má britská politika dlouhou tradici, téměř vše už tady bylo. Málokterá situace je nová. Ústavu tedy může nahradit tradice. Ta je zapsána v díle zvaném *Parliamentary Practice*. Nepopisuje se v něm, jak mají poslanci v dané chvíli postupovat, ale jak se v podobné situaci zachovali jejich předchůdci. Zdá se to složité? Je to

Potomci členů dávných cechů mohou jednou za rok přehnat přes most London Bridge své ovce. Kdo je nemá, vypůjčí si je.

složité. Soubor příkladů a precedentů má už pětadvacet vydání. První napsal ústavní expert jménem Erskine May v roce 1844 a každý si tam najde to, co potřebuje.

Byl březen roku 2019 a Spojené království se chystalo na vystoupení z Evropské unie. Summit byl na spadnutí a poslanci ne a ne přijmout brexitovou smlouvu, která podmínky odchodu upravovala. Dvakrát ji odmítli, a tak se tehdejší premiérka Theresa Mayová rozhodla předložit ji i potřetí. Předseda Dolní sněmovny John Bercow nesouhlasil a rozhodl se premiérce zatopit. Hlasovat o stejném zákoně potřetí v řadě už jí nepovolil. Odvolal se přitom na dávno zapomenuté parlamentní pravidlo, které bylo naposledy využito v roce 1604! Tedy šestnáct let před bitvou na Bílé hoře. Teď se hodilo k tomu, aby zasáhlo do hlasování

o odchodu Spojeného království z Evropské unie. Tradice je zkrátka něco, co má v Británii váhu. A nemusí se vždy jednat jen o ovce kráčející za bílého dne po mostě v centru Londýna.

STUDENÝ ODCHOV

Britové jsou národ drsný. Ošlehaný častým deštěm, větrem a dobrovolným pobytem ve vymrzlých místnostech. Nepřekvapí proto, když v lednu potkáte na ulici školačky s holými koleny a kabátem přes rameno, protože je jim prostě nesnesitelné teplo. Na studený odchov jsou Britové připravováni od dětství, a žádná současná ani budoucí energetická krize je proto nemůže vyvést z míry.

Byl srpen, když jsem se nastěhoval do relativně nového řadového domku v luxusní čtvrti v severním Londýně. Bylo chladno a deštivo a brzy se ukázalo, že plynový kotel příliš nefunguje. Když už se zdálo, že se přece jen umoudřil, cvaklo v něm a bylo po naději. Nefunkční kotel ovládl v prvních týdnech mého anglického pobytu většinu mé konverzace. Téma to bylo nosné. Záhy jsem totiž zjistil, že v tom rozhodně nejsem sám. Kotlů mnoho, opravářů málo, a především jsou majitelé bytů lakotní a opravy kotlů neradi platí. Neřkuli nákup nového. Dokud vodní kámen nevytvoří ve vašem kotli krápníky, za které by se nemusely stydět ani Sloupsko-šošůvské jeskyně, nemáte šanci.

Řečmi o nefunkčním topení se však člověk nezahřeje. Co teď? Naštěstí jsem brzy našel místo, kde se ohřát lze:

londýnské metro! Za sto šedesát let provozu se v jeho podzemních prostorách nahromadilo tolik tepelné energie, že je v něm solidní teplo. Čím hlubší a starší linka je, tím vyšší teplota v ní panuje. Na linkách Bakerloo a Central stoupá v létě horko ke dvaatřiceti stupňům a lidé jsou nabádáni, aby s sebou měli stále zásobu vody. Léto roku 2017 teplé nebylo, ale i tak jsem si vždy jízdou do centra a zpět příjemně ohřál kosti.

Až energetická krize vyvolaná ruskou invazí na Ukrajinu ukázala i nám Čechům, že teplo je drahé a vyplatí se jím šetřit. Do té doby jsme byli zvyklí svá obydlí spíše přetápět a jen prudký nárůst cen plynu a elektřiny nás donutil poněkud utáhnout kohoutky. To v Británii nikdy moc netopili. Tam se nikdy nikdo nepromenádoval v tílku a trenýrkách, aby od rozpáleného radiátoru pozoroval, jak venku sněží. Spíše než na kamna spoléhali Britové vždy na teplé oblečení. Vlněné kalhoty, svetr a tvídové sako. Vyrostl jsem na sídlišti sedmdesátých let, kdy se teplota v přetopené místnosti regulovala otevřením okna. Divil jsem se, když jsem jako dítě vídal v televizi anglické gentlemany, jak sedí doma v oblečení, které jsme nosili venku při sáňkování. Vzpomeňte si třeba na Sherlocka Holmese, který spolu se svým druhem Dr. Watsonem vysedával doma ve vlněné vestě a tvídovém saku. Proč asi? Nejen proto, že byl švihák, ale hlavně aby nezmrzl. Protože nejsem ani soukromý detektiv, natož anglický lord, místo vlněného obleku jsem doma brzy nasadil podvlíkačky, tepláky, svetr a přes něj občas přetáhl i péřovou vestu.

Ulice anglických měst a městeček působí mimořádně útulně. V domech se ale příliš netopí a teplý svetr je jistota.

Zvyk je však železná košile a na vymrzlé místnosti se zvyká obtížně. A tak jsem topil. Výsledek však nebyl valný. Zejména když venku foukal vítr. A ten v Anglii vane v zimě skoro stále. A pořádný. Jak souvisí vítr s teplem v bytě? Velmi silně. Pochopíte, když vám popíšu typické britské okno. Odborně se mu říká okno výsuvné. Horní část okna je pevně zasklená. Když chcete vyvětrat, spodní část okna vysunete po kolejničce nahoru. Připouštím, že kdysi dávno, když okna byla nová, mohla sloužit dobře. A možná skutečně i těsnila. Ta doba je ale už dávno pryč. Dnes jsou okna různě pokroucená a zrasovaná, a tak netěsní ani trochu. Mezi obě okenní části zpravidla vložíte celou dlaň, a z oken proto táhne jako z lednice. S příchodem podzimu proto nezbylo než po vzoru Karafiátových Broučků okna zazimovat.

Vidím to jako dnes. Byl říjen roku 2019 a v Dolní sněmovně se právě připravovali na příjezd panovnice, která měla přednést takzvanou královninu řeč. Tedy něco jako programové prohlášení vlády. Pršelo a foukal studený vítr. Teploměr za oknem ukazoval třináct stupňů a k těm nezadržitelně mířila i teplota v mé pracovně. Seděl jsem u psacího stolu, sledoval přenos z parlamentu a cítil, jak mě ovívá studený vítr. Do bytu jsem se nastěhoval v létě a po vzoru jiného dočasného Londýňana Tomáše G. Masaryka jsem si stůl postavil k oknu s pěknou vyhlídkou na město. Někde jsem četl, že Masaryk prý dbal na to, aby měl od pracovního stolu pěkný výhled. Dle zásady „když tam sedím celý den, ať alespoň oknem něco vidím". Co mohl Masaryk provozovat ve Vídni či v Praze, to se v Londýně ukázalo jako naprostá pošetilost. To nakonec zjistil i samotný zakladatel státu, když na začátku první světové války pobýval dvacet měsíců v Londýně. Tam přednášel, psal a agitoval pro vznik Československa. Bydlel a pracoval vlastně nedaleko od mého bytu, v poklidné čtvrti Hampstead. I on si stěžoval na sychravé počasí a nevytopené, chladné místnosti. Vzpomínal jsem na zmrzlého Masaryka, poslouchal projev královny a do obří škvíry v okně důkladně pěchoval smotek deníku *The Times*. Ten jsem pak přelepil silnou lepicí páskou. Bylo jasné, že do jara se okno otevírat nebude. Když jsem dolepil a se zalíbením pozoroval své dílo, mluvil právě v Dolní sněmovně premiér Johnson o tom, že Británie je tou nejlepší zemí na světě.

Proč si lidé doma nezatopí? Prostě nejsou zvyklí! Vždycky to bylo drahé a málokdy to přineslo kýžený efekt. Krb, který z dávných dob zůstal v kdejakém anglickém domě

či bytě, nikdy mnoho tepla nenadělal. Dnes se v nich prakticky topit nesmí, a když, tak jen s fasciklem povolení. Tedy alespoň v Londýně a jiných velkých městech. Mýlil by se ten, kdo by čekal, že kýžené zvýšení komfortu přinesl vynález ústředního topení. Na to, aby prostor řádně vytopily, jsou radiátory v bytech zpravidla příliš malé. Je proto jednodušší spolehnout se na lokální ohříváček, který vám ovlaží alespoň nohy.

Byť sociální příkopy, které vedou napříč britskou společností, jsou násobně hlubší, než si my Češi dokážeme vůbec představit, nejen pod zorným úhlem věčnosti, nýbrž i před radiátorem jsou si občané Spojeného království rovni. Když na Velikonoce roku 2018 přijala královna Alžběta II. ve svém sídle na zámku Windsor estonskou prezidentku, na fotografiích královnina luxusního apartmá s drahými křesly, benátskými zrcadly a zlacenými štuky bylo možné zahlédnout i maličký infrazářič velikosti krabice od bot. Jako posel plastového světa plebejců se krčil uprostřed vší té pozlacené nádhery. Média hned spočítala, že nemohl stát víc než třicet liber. Tedy ani ne tisícovku. Královně ale stačil. Noviny kvitovaly „šetrný způsob, jak udržet panovníka v teple“. Ano, proč vytápět haluzny po předcích, když stačí trocha tepla z několika rozpálených elektrických spirál?

Vztah Britů k teplu domova je prostě odlišný. Bydlel jsem v docela drahé a velmi úhledné ulici Coolhurst Road, na pomezí čtvrtí Highgate a Crouch End. Spousta zeleně, v ní velké staré vily a bytové domy, před nimi drahá auta. I ten nejmenší byt tam stojí majlant a pod padesát tisíc korun měsíčního nájmu tam nenajdete ani komůrku.

Zkrátka nikdo, kdo tam bydlí, by neměl mít hluboko do kapsy. O to více jsem byl překvapen, když jsem se jednoho zimního odpoledne vracel se psem Mikešem z vycházky a před jedním z honosných domů skládal řidič z korby nákladního auta plynové bomby. Zůstal jsem stát a nechápavě zíral. „Co tak koukáš?“ zahučel muž. „Dívám se, co to máš na korbě.“ „Plynové bomby.“ „To vidím, ale proč? K čemu?“ „No, na topení přece!“ „Na topení? Nerozumím. Copak do těch domů není zavedený plyn? Každý má jistě plynový kotel a ústřední topení…“ „To ano, ale řada lidí si topí jen v jednom pokoji. Koupí si tady tu plynovou bombu, namontují plynový zářič a tím topí.“ Nechtělo se mi tomu vůbec věřit. Představil jsem si, jak rodina v luxusním bytě v nóbl čtvrti sedí celou zimu v jediné místnosti kolem plynového ohřívače. A to ani nemluvím o lidech, kteří mají hluboko do kapsy. Vzpomínáte na scénku s Mr. Beanem, který po příchodu do svého vymrzlého bytu hledá po kapsách mince, aby je napěchoval do krabičky předplatného elektroměru? Jen potom mu začne fungovat elektřina a topit radiátor. To, čemu jsme se jako veselé absurditě smáli v devadesátkách, je dodnes realita. Čtyři miliony lidí takto žijí v Británii i dnes. Nejsou dost solventní na to, aby jim energetické společnosti povolily zálohové platby na elektřinu, případně jim to nepovolí majitelé bytu. Je to pro ně mnohem jednodušší, než aby každému nájemníkovi zřizovali účet u British Gas či jiné společnosti. Rozdíl oproti Mr. Beanovi je ten, že on házel do elektroměru drobné, dnes se přikládá platební karta. Pokrok přece jen kráčí nezadržitelně vpřed. Nemusím snad ani zmiňovat, že elektřina dodávaná takto po malých

dávkách je dražší než elektřina placená inkasem. Chudí nechť platí.

Člověk začne chápat, že Britové jsou zkrátka zvyklí, ba nucení šetřit. Energetická krize, kterou přinesla válka Ruska proti Ukrajině, raketově zvedla ceny energií i u nás a Češi se začali uskrovňovat. A Britové? Nepříjemná situace, která dostala označení „krize životních nákladů“, je utvrdila v tom, že topit není vůbec třeba. Když skončila zima roku 2022, třináct milionů domácností uvedlo, že topení doma nezapnuli ani jednou. Ne vždy za tímto rozhodnutím stála horkokrevnost. Často si to lidé prostě nemohli dovolit a zimu trávili doslova zastlaní v peřinách, případně zahříváni jen svými domácími mazlíčky. Otázky, kdy už spustit kotel, případně jakou nejnižší teplotu v bytě je možné ještě přežít, jsou tématem seriózních médií i sociálních sítí. Jistě, britská zima je jiná. Poprašek sněhu napadne jednou dvakrát za sezonu. Způsobí dopravní kalamitu, která ochromí silnice, letiště i železnici, a pak se rozpustí. Ani v lednu či únoru nemrzne a v londýnských předzahrádkách běžně rostou palmy. Přesto ale zima je. Lezavá a sychravá. Do britského způsobu života ale jaksi nezapadá. Jako by si ji obyvatelé Britských ostrovů nechtěli připustit. Jak jinak vysvětlit, že po ulicích se prohání značný počet otevřených vozů? V Paříži či Berlíně neuvidíte na silnicích zdaleka tolik kabrioletů jako v Londýně. Jejich majitelé v nich jezdí prakticky celý rok. Jen vykoukne na chvilku slunce, už stahují střechu. Zima je na Brity prostě krátká. Nakonec i královně stačil na boj s ní laciný ohříváček.

ŽIVOT NA KANÁLE

Potkal jsem ho na kanále v centru Birminghamu. Se svými dvěma psy seděl a pokuřoval na schůdcích vedoucích do dlouhé lodi. Vousatému čtyřicátníkovi byla domovem, zahradou i prodejnou. Steward je jedním z těch, které rostoucí životní náklady přinutily hledat alternativní způsob bydlení. Protože v něm dřímá dobrodruh, zvolil loď a říční kanál. A není sám. Počet lidí, kteří žijí trvale na vodě, by už podle odhadů dal dohromady jedno slušné městečko. Je jich patnáct tisíc a další stále přibývají. Pro mnohé se stala loď způsobem života. I Steward si život na vodě zamiloval, byť na začátku to bylo jen řešení bytové otázky. Se svou partnerkou žije na lodi už šestým rokem. „Za tu dobu jsme poznali další podobné lidi a neměnili bychom. Je to životní styl. Když se dívám z lodi, jak zapadá slunce, jsem šťastný. Nejšťastnější jsem ale v okamžiku, když nahodím motor a vyplujeme. To se ti s domem nikdy nemůže stát. Nechtěl bych už žít jinak. Rozhodně ne," vyznává se Steward.

Na lodi nejen žije, na lodi i podniká. Na palubě, na střeše, zkrátka všude, kde je to jen trochu možné, má naskládané květináče s rostlinami. Není to jen plovoucí domov, ale i zahradnictví a obchod v jednom. „Všechno, co tu vidíš,

jsme vypěstovali přímo na lodi. A z lodi to také prodáváme. Máme stálé klienty i zákazníky, co jdou náhodou kolem. Mít živnost na lodi je svého druhu výhoda. Náš obchod se neokouká. Na jednom místě můžeme kotvit nanejvýš čtrnáct dní. Každé dva týdny tedy zvedneme kotvy a plujeme dál."

A že je kam. Jen v Anglii a Walesu je síť kanálů dlouhá přes sedm tisíc šest set kilometrů. Dopravní tepna je dědictvím průmyslové revoluce. Velká kanálová horečka propukla v Británii v roce 1759. Tehdy se teprve třiadvacetiletý vévoda z Bridgewateru obrátil na parlament, aby mu umožnil postavit „umělou řeku", která by spojovala jeho doly ve Worsley s Manchesterem. Průmyslová revoluce startovala a rodící se výrobní závody potřebovaly suroviny. Přepravovat je koňskými povozy bylo drahé a pomalé. Nabízelo se však jiné řešení: vodní cesta.

Ve své době to byla výzva, která si občas vyžádala odvážná a inovátorská řešení. Doslova pozdvižení například vyvolal akvadukt navržený inženýrem Jamesem Brindleym, který překlenoval řeku Irwell. Nikoho by nepřekvapilo, kdyby po mostě jezdily povozy. Po tomto mostě však jezdily a dodnes jezdí lodě. Záhy po dokončení prvního vodního kanálu přišel ekonomický efekt. Ceny uhlí klesly o dvě třetiny a investice se vrátila do deseti let. To zavdalo podnět k překotnému rozvoji vodních cest a kanály zanedlouho protkaly celou Anglii, Skotsko i Wales. Lodě byly nejdříve dřevěné. Tahali je koně jdoucí podél kanálu. Koňskou sílu vystřídala pára a nakonec dieselový motor.

Lodě nevozily jen suroviny a zboží, ale například i led. Dnes známe tento výjev už jen z Indie. Ulicí projíždí muž

Vodní cesty jsou stále živé. Důkazem je i ruch na kanále Bridgewater v Manchesteru.

s vozíkem naloženým ledem, ze kterého odsekává kusy zákazníkům. Kdybychom se propadli v čase, potkali bychom takové prodavače v hojném počtu i v ulicích Londýna. Chladný nápoj, potraviny, ovoce nebo zmrzlina, to všechno dnes skladujeme v chladničkách, a není nic jednoduššího než otevřít dvířka a obsloužit se. Předtím, než byla vynalezena lednička, neřkuli elektřina, to tak jednoduché nebylo. Zmrzlina byla lahůdkou jen pro bohaté a udržet potraviny v chladu bylo složité. Obchod s ledem byl vzkvétajícím a prosperujícím odvětvím. A jak souvisí obchod s ledem s vodními cestami? Ty byly nedílnou součástí ledového byznysu. Led byl jednou z komodit, které se po kanálech hojně přepravovaly. Kdo chce vědět víc, nechť se vypraví do muzea kousek od nádraží King's Cross.

Cihlová budova v londýnské čtvrti Islington byla jedním ze skladišť ledu. Nepřekvapí, že stojí u jedné z větví londýnské vodní cesty.

Ledárnu postavil Carlo Gatti v roce 1863. Nenechme se mýlit italsky znějícím jménem, pan Carlo přišel do Londýna ze švýcarských hor. Začínal jako pouliční prodavač, časem se vypracoval na majitele několika restaurací, ve kterých prodával také zmrzlinu. A k tomu samozřejmě potřeboval led. Protože ve Velké Británii nikdy příliš nemrzlo, musel se po ledu poohlédnout někde jinde. Věřte nevěřte, led se do Spojeného království přivážel na lodích až ze Severní Ameriky, především ale z Norska. Tam těžba ledu zaměstnávala tisíce lidí. Led, který mířil do Londýna, vyložili v docích Limehouse Basin, nedaleko slavného mostu Tower Bridge. Zde náklad přeložili na čluny, odkud po kanále putoval na další překladiště a do ledárny, kde dnes sídlí Londýnské muzeum vodních kanálů a ledařství.

„Led se přivážel do Londýna na lodích vždy na začátku jara a uložil se v ledárnách. Těch bylo nejen v Londýně mnoho. Ta naše je jediná, která zůstala přístupná. Několik dalších zůstalo pod základy domů, ale k nim už se nikdy nikdo nedostane," vysvětluje Thomas Allin. Muž, který v londýnském muzeu pracuje jako dobrovolník. Ukazuje mi obří jámu kruhového půdorysu. Její stěny jsou vyzděné cihlami. Anglicky se takovému zařízení říká *ice well*, tedy něco jako ledová studna. Původně měla ledárna v londýnském Islingtonu takové jámy dvě. Každá měla v průměru deset metrů a byla třicet metrů hluboká. Do dnešních dob zůstala jáma jediná. Její hloubka je dnes jen sedmimetrová. Zbytek byl zasypán sutí, když se odstraňovaly

následky po bombardování během druhé světové války. Když ledárna pracovala naplno, každou jámu obsluhovalo osm mužů — sekali led a nakládali ho do košů. Nahoře ho přeložili na koňské povozy, které led rozvážely. „To, že mužů bylo právě osm, víme ze zápisu koronera. Jednoho z mužů totiž kusy ledu zavalily a následně zemřel," popisuje Thomas.

Vůbec první zmrzlina byla v Británii vyrobena už v roce 1671 pro krále Karla II. To byl ovšem jen výstřelek. Až viktoriánská doba kouzlu zmrzliny a ledu vůbec zcela propadla. V lepších domácnostech byly běžné domácí chladničky. Kus dřevěného nábytku měl nahoře dvířka a pod nimi oplechovanou přihrádku, kam se zasunul kus ledu. Led se používal při výrobě moučníků i želé. Do některých domů přiváželi čerstvý led dokonce dvakrát denně. V každé čtvrti byl někdo, kdo se zabýval prodejem a distribucí ledu. Vzkvétající obchod ukončila první světová válka. Dovoz ledu nebyl považován za strategicky důležitý, a tak firmy nedostaly dovozní licence. Výjimku představoval jen led pro lékařské účely. Vynález elektřiny ledařství zcela ukončil.

Kanály však zůstaly a dodnes můžeme obdivovat složitou soustavu průplavů a zdymadel. Protože vodní kanály, a především zdymadla byly a jsou úzké, odpovídají tomu i tvary lodí. Oč jsou užší, o to jsou delší. Ne nadarmo se jim říká *narrow boat*, tedy úzká loď. V době zlatého věku pluly takových lodí po kanálech stovky, přímo na nich žily tisíce lidí. Byly to rodiny lodníků, které obývaly malé budky postavené na zádích nákladních lodí. Ve srovnání s dneškem nebyl jejich život na vodě romantickou volbou,

ale nutností. Pak přišla železnice, jejíž konkurenci lodní doprava nepřežila. Kanály pustly a zanášelo je bahno. Až po druhé světové válce se začaly znovu obnovovat. Původnímu účelu, tedy přepravě surovin a zboží, už ale neslouží.

„Naše loď je stará sto třicet let. Je to vlastně kus britské historie. Postavil ji v roce 1886 Thomas Bantock, tehdy nesla jméno Drednow. Podobných lodí nechal Bantock sestrojit sto padesát. Do dnešních dob zůstala asi dvacítka člunů v různém stadiu rozkladu," popisuje Steward historii svého plovoucího domova. Jeho loď je jedenadvacet metrů dlouhá a něco přes dva metry široká.

A kde se dá takové obydlí obstarat? Steward říká, že loď našel na internetovém obchodě eBay. „V pátek se tam objevila, v sobotu jsme ji koupili a v neděli už jsme na ní bydleli," popisuje. Jak říká, na lodi se nikam nespěchá. Když nastane čas, zvedne kotvy a pluje. Protože nemá trvalé bydliště, od doby, co žije na lodi, nechodí ani k volbám. Života na vodě se ale prý politika stejně netýká.

VLAŠTOVKY A AMAZONKY

Dobrodružné knížky o partách sourozenců, kteří si říkali Vlaštovky a Amazonky, hltaly generace čtenářů. A hltal jsem je i já. Kdo by v mé generaci neznal tituly jako *Zamrzlá loď kapitána Flinta* nebo *Trosečníci z Vlaštovky*? Jako dítě sedmdesátých let minulého století, které vyrůstalo za železnou oponou, mě vlastně ani nenapadlo, že místa, kde se dobrodružství Vlaštovek a Amazonek odehrávají, mohou vůbec existovat. Ale je to tak. Můžeme je najít na severozápadě Anglie, v regionu zvaném *Lake District*, tedy Jezerní oblast.

Náhoda mě zavedla do městečka Coniston, ležícího u stejnojmenného jezera. Ze zvyku jsem zašel do zdejšího maličkého muzea. Ve svém názvu sice nese jméno anglického viktoriánského intelektuála Johna Ruskina, přízemní kamenná budova je však napěchovaná vším možným. Od geologických sbírek po hydroplán, který se kdysi proháněl po jezeře. Ve výčtu osobností spojených s Conistonem mě upoutalo povědomě znějící jméno: Arthur Ransome. Nestačil jsem se divit. Jako dítě jsem měl knížky o Amazonkách a Vlaštovkách rád a teď jsem zjistil, že

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