

PODĽA TAKMER DOKONALÉHO ZLOČINU

Veľká vlaková lúpež



AUTOR SVETOZNÁMEHO BESTSELLERU JURSKÝ PARK

**MICHAEL
CRICHTON**

Ljndeni

Veľká vlaková lúpež

Vyšlo aj v tlačovej podobe

Objednať môžete na
www.lindeni.sk
www.albatrosmedia.sk

Lindeni

Michael Crichton
Veľká vlaková lúpež – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2021

Všetky práva vyhradené.
Žiadna časť tejto publikácie nesmie byť rozširovaná
bez písomného súhlasu majiteľov práv.


ALBATROS MEDIA

Ljndeni

VELKÁ VLAKOVÁ LÚPEŽ

MICHAEL CRICHTON

VELKÁ
VLAKOVÁ
LÚPEŽ

Z angličtiny přeložil František Kôpka

Ljndeni

Venované Barbare Roseovej

*Diabol len číha, kým príde tá chvíľa,
že zlý budem zas, a skončím tak raz
s ním v ohni a putách a bolestných mukách.*

DETSKÁ RIEKANKA
Z VIKTORIÁNSKEHO OBDOBIA, 1856

„Chcel som tie peniaze.“

EDWARD PIERCE, 1856

ÚVOD

Po vyše sto rokoch je veľmi ťažké pochopiť, do akej miery vlaková lúpež z roku 1855 otriasla viktoriánskou spoločnosťou. Na prvý pohľad tento zločin nestojí ničím za zmienku. Suma, ktorú sa podarilo ukradnúť – dvanásťtisíc libier v zlatých tehličkách –, bola vysoká, no nie neslýchaná. V tom istom období došlo k viac než desiatke závažnejších krádeží. Ani dôsledná príprava a plánovanie zločinu, trvajúce viac než rok a zahŕňajúce veľký počet ľudí, neboli obzvlášť výnimočné. Všetky veľké zločiny polovice storočia si vyžadovali vysoký stupeň organizácie a koordinácie.

Napriek tomu viktoriánska spoločnosť označovala tento zločin veľkými písmenami ako Veľkú vlakovú lúpež. Súdobí pozorovatelia ho tiež nazývali Zločinom storočia a Najfantastickejším činom modernej doby. Všetky prívlastky, ktorými tento zločin opisovali, boli emotívne: bol „neslýchaný“, „šokujúci“ či „ohavný“. Dokonca aj v našej dobe, ktorá sa vyznačuje záľubou v prehnanom moralizovaní, uvedené označenia hlboko rezonujú v mysliach ľudí.

Aby sme pochopili, prečo táto lúpež tak veľmi šokovala viktoriánsku spoločnosť, musíme najprv pochopiť význam železníc. Viktoriánske Anglicko sa ako prvá mestská industriálna spoločnosť na svete vyvíjala závratnou rýchlosťou. V čase Napoleonovej porážky pri Waterloo bolo Anglicko prevažne vidiecka krajina s trinástimi miliónmi obyvateľov. Do polovice

devätnásteho storočia sa anglická populácia takmer zdvojnásobila na dvadsaťštyri miliónov, pričom polovica ľudí žila v mestách. Viktoriánske Anglicko už bolo spoločnosťou prevažne mestského typu. Obrat od agrárneho spôsobu života nastal ako-by zo dňa na deň. Ten proces bol taký náhly, že mu v podstate nikto poriadne nerozumel.

Viktoriánski románopisci s výnimkou Dickensa a Gissinga o mestách nepísali. Väčšina viktoriánskych maliarov nezobrazovala mestské výjavy. Išlo tiež o problém vnímania. Po väčšinu storočia sa na priemyselnú výrobu nazeralo ako na istý druh mimoriadne cennej úrody a nie ako na niečo nové a bezprecedentné. Za vývojom dokonca zaostával aj jazyk ľudí. Termín „slum“ takmer celé devätnáste storočie označoval miesto so zlou povestou a slovo „urbanizovaný“ znamenalo uhladený a zdvorilý. Neexistovali nijaké všeobecne uznávané termíny, ktoré by opisovali rast miest či úpadok ich častí.

To však neznamená, že ľudia viktoriánskeho obdobia si zmeny, ktoré v spoločnosti prebiehali, neuvedomovali alebo že o týchto zmenách zoširoka – a často veľmi vášnivo – nediskutovali. No tieto procesy boli stále príliš nové na to, aby sa dali okamžite pochopiť. Ľudia viktoriánskeho obdobia boli priekopníkmi mestského priemyselného života, ktorý sa postupne rozšíril do celého západného sveta. A hoci sa nám zdajú ich postoje zvláštne, musíme si uvedomiť, že sme v mnohom ich dlžníkmi.

Nové, rýchlo rastúce viktoriánske mestá oplývali väčším bohatstvom, než ktorákoľvek iná spoločnosť kedy poznala, a zároveň páchli väčšou chudobou a biedou, než ktorými kedy nejaká spoločnosť trpela. Nerovnosť a do očí bijúce kontrasty, ktorými sa vyznačovali mestá, podnietili mnohé výzvy k reformám. No v spoločnosti aj napriek tomu do veľkej miery panoval pocit uspokojenia, lebo základný predpoklad viktoriánskej spoloč-

nosti znel, že progres – pokrok v zmysle lepších podmienok pre celé ľudstvo – je nevyhnutný. Tento pocit spokojnosti sa nám dnes javí ako absurdný, no v päťdesiatych rokoch devätnásteho storočia sa považovalo za rozumné zastávať tento postoj.

V priebehu prvej polovice devätnásteho storočia cena chleba, mäsa, kávy a čaju výrazne klesla. Cena uhlia sa znížila takmer na polovicu. Cena oblečenia padla o osemdesiat percent a spotreba všetkého v prepočte na osobu vzrástla. Trestné právo prešlo reformou. Osobné slobody získali väčšiu ochranu. Parlament aspoň do istej miery zastupoval čoraz väčšiu časť obyvateľstva a každý siedmy muž disponoval volebným právom. Zdanenie osôb sa v priemere znížilo o polovicu. Objavili sa prvé výdobytky techniky: mestá osvetľovali plynové lampy, parníky skrátili cestu cez Atlantický oceán z ôsmich týždňov na desať dní, nové telegrafické a poštové služby umožňovali komunikáciu ohromnou rýchlosťou.

Životné podmienky všetkých spoločenských tried v Anglicku sa zlepšili. Zníženie cien potravín viedlo k tomu, že sa všetci lepšie stravovali. Pracovné hodiny v továrňach sa skrátili zo sedemdesiatich štyroch na šesťdesiat hodín pre dospelých a zo sedemdesiatich dvoch na štyridsať pre deti. Rozšíril sa zvyk počas sobôt pracovať iba pol dňa. Priemerná dĺžka života sa predĺžila o päť rokov.

Skrátka existovalo veľa dôvodov veriť, že spoločnosť „kráča k svetlejšiemu zajtrajškom“, že všetko sa zdokonaľuje a naďalej sa bude bez obmedzenia zdokonaľovať. Samotná budúcnosť mala v predstavách ľudí viktoriánskej spoločnosti pevnejšie kontúry, než si vieme predstaviť. Ak mal niekto záujem, mohol si v koncertnej sále Albert Hall prenajať lôžko na deväťstodevätidesiatdeväť rokov a mnohí túto možnosť aj využili.

Najočividnejším a najohromujúcejším prejavom pokroku sa však stali železnice. Za menej než štvrtročie zmenili každý as-

pekt života a obchodu v Anglicku. Nebudeme ďaleko od pravdy, ak povieme, že pred rokom 1830 v Anglicku nebolo jedinej železničnej trate. Všetku prepravu medzi mestami zabezpečovali konské povozy, lenže tento spôsob cestovania bol pomalý, nepohodlný, nebezpečný a drahý. V dôsledku toho boli mestá od seba izolované.

V septembri 1830 otvorili prvú železnicu medzi Liverpoolom a Manchestrom, ktorá následne spustila revolúciu. Za prvý rok prevádzky počet cestujúcich prepravených po železnici medzi týmito dvoma mestami dosiahol dvojnásobok toho, čo za predchádzajúci rok odviezli koče. Do roku 1838 ročne táto linka prepravila viac než šesťstotisíc cestujúcich – čo bolo v tom čase viac ako počet obyvateľov jedného či druhého mesta.

Spoločenský dopad bol obrovský. Rovnako ako protesty tých, ktorí boli proti. Nové železnice sa financovali výlučne zo súkromných zdrojov. Išlo o formu podnikania zameranú na tvorbu zisku, čo sa stalo predmetom značnej kritiky.

Protesty vychádzali aj z estetických kritérií. Ruskinovo odsúdenie železničných mostov ponad Temžu odrážalo rozšírený názor, ktorý zastávali aj mnohí jeho súčasníci s menej vycibreným vkusom. Všetci jednotne kritizovali „celkové zohyzdenie“ miest a vidieka. Majitelia pôdy po celej krajine bojovali proti železniciam ako proti niečomu, čo znižuje hodnotu ich vlastníctva. Pokoj malých miest narušili tisícky drsných, nomádsky žijúcich robotníkov bývajúcich v táboroch, lebo v čase pred dynamitom a rýpadlami sa mosty, kolajnice a tunely budovali výlučne ľudskou silou. Tiež bolo všeobecne známe, že v čase nezamestnanosti sa títo nádenníci zvyčajne menili na mestských zločincov najhrubšieho zrna.

Napriek týmto výhradám sa anglické železnice rýchlo rozširovali do všetkých kútov krajiny. V roku 1850 už ostrov križo-

valo päťtisíc míľ tratí, poskytujúc občanom lacný a čoraz rýchlejší spôsob dopravy. Železnice sa stali symbolom pokroku. Podľa týždenníka *Economist* „v pozemnej preprave je náš pokrok najvýraznejší, prekonáva všetky predchádzajúce obdobia od stvorenia ľudstva... Za Adama bola priemerná rýchlosť prepravy, ak by Adam niečo také skúmal, štyri míle za hodinu. V roku 1828, čiže o štyritisíc rokov neskôr, to bolo ešte stále iba desať míľ za hodinu a vedecky založení, rozumní ľudia tvrdili a horlivo dokazovali, že túto rýchlosť z povahy hmoty už nikdy nebude možné prekonať. V roku 1850 je už bežné cestovať rýchlosťou štyridsať míľ za hodinu a kto chce, môže ísť aj takmer dvakrát rýchlejšie“.

Íšlo o nepopierateľný pokrok a v mysliach ľudí toho obdobia takýto pokrok so sebou prinášal tak mravný, ako aj materiálny posun vpred. Podľa Charlesa Kingsleyho „to, ako je na tom mesto po morálnej stránke, závisí od jeho fyzického stavu. Od kvality jedla, vody, vzduchu a bývania jeho obyvateľov“. Pokrok v materiálnych podmienkach mal z tohto pohľadu nevyhnutne viesť k odstráneniu spoločenského zla a zločineckého správania, ktoré mali v budúcnosti zmiznúť tak, ako z času na čas mizli slumy, kde sa toto zlo a zločinci koncentrovali. Zdalo sa, že stačí jednoducho odstrániť následok a časom sa vytráti aj príčina.

Z tejto príjemnej perspektívy bolo úplne zarážajúce, že páchatelia trestných činov našli spôsob, ako využiť pokrok a dokonca uskutočniť zločin v priestore jedného z hlavných symbolov pokroku – vo vlaku. Skutočnosť, že zloději navyše prekonali najkvalitnejšie trezory tých čias, ohromenie ešte znásobovala.

Veľká vlaková lúpež šokovala najviac práve tým, že triezvo uvažujúcim ľuďom naznačovala, že odstránenie zločinu nemusí byť nevyhnutným dôsledkom pokroku. Zločin už nebolo možné prirovnávať k epidémii moru, ktorý vymizol so zmenou spo-

ločenských podmienok a ostala po ňom len matná spomienka na dávnu hrozbu. Ukázalo sa, že kriminalita je niečo iné a len tak sa nevytráti.

Zopár komentátorov vyjadrilo trúfalú domnienku, že trestná činnosť vôbec nesúvisí so spoločenskými podmienkami, ale vychádza skôr z nejakého iného impulzu. Takéto názory sa však považovali prinajmenšom za vysoko pohoršujúce.

A zostávajú také až dodnes. Viac ako sto rokov po Veľkej vlakovej lúpeži a viac než desať rokov po ďalšej zaujímavej lúpeži, ku ktorej došlo v anglickom vlaku, sa bežný človek na Západe stále drží presvedčenia, že zločin je dôsledkom chudoby, nespravodlivosti a nízkeho vzdelania. Zločinca vnímame ako obmedzeného, týraného a možno psychicky nevyrovnaného jedinca, ktorý porušuje zákon zo zúfalej potreby – jeho moderným archetypom je človek závislý od drog. A naozaj, keď nedávno zverejnili správu, že väčšinu násilných trestných činov v uliciach mesta New York nepáchajú drogovu závislí, toto zistenie sa stretlo so skepticizmom a s prekvapením, čím pripomínalo údiv našich viktoriánskych predchodcov pred sto rokov.

Zločin sa oprávnené dostal do pozornosti skúmania odborníkov v sedemdesiatych rokoch devätnásteho storočia, pričom v nasledujúcich rokoch kriminológovia napadli všetky stereotypy a vytvorili nový pohľad na zločin, ktorý sa medzi verejnosťou nestretol s veľkým pochopením. Odborníci sa dnes zhodujú na týchto poznatkoch:

Po prvé, páchanie trestnej činnosti nie je dôsledok chudoby. Slovanmi Barnes a Teetersa z roku 1949: „Väčšinu trestných činov páchajú ľudia z chamtivosti, nie z biedy.“

Po druhé, páchatelia trestných činov nie sú menej inteligentní, skôr naopak. Výsledky inteligenčných testov väzňov korešpondujú s výsledkami bežnej populácie – pričom väzni predstavujú len zlomok páchatelov, ktorých polícia dokázala chytiť.

Po tretie, väčšina trestných činov ostáva nepotrestaná. V podstate ide o špekulatívne konštatovanie, no niektorí odborníci tvrdia, že len tri až päť percent zo všetkých trestných činov býva ohlásených a z nich len pätnásť až dvadsať percent býva „vyriešených“ v bežnom zmysle slova. To platí aj na tie najzávažnejšie zločiny, ako sú vraždy. Väčšina policajných patológov sa smeje presvedčeniu, že „vražda skôr či neskôr vyjde najavo“.

Obdobne kriminológovia spochybňujú tradičný pohľad, že „trestné činy sa nevyplácajú“. Už v roku 1877 americký väzenský výskumník Richard Dugdale dospel k záveru, že „sa musíme zbaviť predstavy, že zločin sa nevypláca. V skutočnosti sa vypláca“. O desať rokov neskôr taliansky kriminológ Colajanni zašiel ešte ďalej, keď vyjadril názor, že celkovo sa trestná činnosť vypláca viac než poctivá práca. V roku 1949 Barnes a Teeters rozhodne vyhlásili: „Presvedčenia, že trestná činnosť sa nevypláca, sa ešte stále držia v prvom rade moralisti a mravokárci.“

Naše morálne postoje voči trestným činom zodpovedajú zvláštnej ambivalentnosti, ktorú prejavujeme voči samotným zločincovi. Na jednej strane sa ich bojíme, opovrhujeme nimi a dôrazne ich odsudzujeme, na druhej strane ich tajne obdivujeme a dychtivo počúvame detaily výnimočných trestných činov. V roku 1855 očividne prevažoval tento prístup, keďže Veľká vlaková lúpež nebola len šokujúca a odsúdeniahodná, ale aj „smelá“, „odvážna“ a „majstrovsky prevedená“.

S príslušníkmi viktoriánskej spoločnosti nás spája ešte jeden postoj – viera v existenciu „podsvetia“, čím myslíme profesionálnych zločincov, ktorí sa porušovaním zákonov spoločnosti živia. Dnes ich nazývame aj mafiou, syndikátom alebo gangmi a zaujímame sa o ich etický kódex, zvrátený systém hodnôt, zvláštny jazyk a vzorce správania.

Aj vo viktoriánskom Anglicku existovala pred sto rokmi jednoznačne identifikovateľná subkultúra profesionálnych zločincov. Mnohé z jej typických črt sa ukázali počas súdneho procesu s Burgessom, Agarom a Piercom ako hlavnými účastníkmi Veľkej vlakovej lúpeže. Všetkých troch polícia zatkla v roku 1856, takmer dva roky po jej spáchaní. Ich rozsiahle výpovede sa zachovali spolu s dobovými novinovými správami. Práve o tieto dva zdroje sa opiera nasledujúce rozprávanie.

M. C.
November 1974