



## Espero v Londýně



## Slovo šéfredaktora

Vážení členové, majitelé a příznivci vozů značky Hyundai. Do vašich rukou se vám dostává první číslo našeho již druhého titulu vydávaného našim občanským sdružením nesoucí název „Hyundaiclub na cestách“. Jak již vyplývá z názvu, nebudeme se zde věnovat dění okolo značky Hyundai, nýbrž cestovatelským aktivitám členů našeho sdružení, jejichž zážitky, o kterých si zde přečtete, můžou být skvělým námětem právě na nějaký ten výlet, který budete chtít podniknout.

Začátky tohoto nápadu sahají již do minulého roku, kdy jsem se s Esperem sešel u nás v Ostravě a diskutovali jsme ohledně novinek v našem zpravodaji. Vzhledem k tomu, že Espero rád cestuje, poprosil jsem ho, aby se ujal rubriky „Na výlet“, která měla být součástí zpravodaje. Ovšem po nějaké době přišel článek zpracovaný tak podrobně a precizně, že mi bylo líto jakkoliv do něho zasahovat a redakčně krátit. Po poradě s korektorem jsme se proto domluvili, že Esperovy články si zaslouží plnohodnotný časopis!

Jak se Esperovi podařilo zpracovat jeho první článek, posuďte sami, já osobně jsem z něho tak nadšen, že jsem rukopis četl několikrát. Pevně doufám, že se vám bude náš nový titul líbit minimálně stejně tak, jako se líbil mně a budete se k němu vracet se stejným nadšením, jako k našemu zpravodaji.

David Pleva, šéfredaktor

## Výlet do Londýna (Velká Británie) - (London - GB)

Londýn, hlavní město Spojeného Království Velké Británie a Severního Irsku patří k e světovým megapolím a společně s městy New York v USA a Tokio v Japonsku patří k nejdůležitějším městům na planetě Země. To je důvodem, proč rubriku „Na výlet“ otevíráme právě pozváním do tohoto velice zajímavého a hlavně k obyvatelům i návštěvníkům velmi přátelského města. Vzhledem k přijatelné, byť ne malé vzdálenosti z České Republiky a dobrému silničnímu spojení není žádný problém tam vyrazit na výlet autem a po asi 15 hodinách čisté jízdy a zhruba 1 300 ujetých kilometrech tam strávit příjemných pár dnů, hodin či okamžiků.



### Trochu nudy na úvod - základní faktografické údaje:

Název Londýn je užíván od r. 2004 i pro území regionu Velký Londýn, nejen pro samotnou metropoli v historickém smyslu.

**Rok založení města:** R. 43 n. l. (obec Londinum založená Římany), je tedy město tedy asi tak o 820 let starší než Praha.

**Počet obyvatel:** město Londýn: 13 945 000 ks; Velký Londýn: 18 000 000 ks,

Z toho 76 % bělochů, 10 % jihoasiátů, 5 % Afričanů, 3 % Karibičanů, 1 % Číňanů a zbytek tvoří směska dalších národností a ras, (zde asi mohou být případně zařazeni i naši slavní Indočeši, kteří tak rádi emigrují do Velké Británie, pokud se usadili v Londýně a nikdo je šupem zatím ještě neposlal zpátky). Londýn je tedy velmi kosmopolitním centrem. Zajímavé je, že obyvatelstvo není ve statistikách děleno na Brity (občany Velké Británie) a nebrity. Složení obyvatelstva i oficiální popírání národností m.j. odráží koloniální historii Velké Británie.

**Rozloha:** 1 577 km<sup>2</sup> na téměř kruhovém půdorysu města, průměr města mezi cca 50-55 km vzdušnou čarou napříč.

**Ekonomika:** Obyvatelstvo Londýna produkuje cca 20 % HDP Velké Británie.

**Správa:** Londýn je rozdělen do 32 městských obvodů + londýnské CITY, City není spravována tzv. Místní radou jako ostatní obvody, ale Corporation of London. Orgán odpovídající např. postavení magistrátu města Prahy je „Greater London Authority“ (GLA). GLA se skládá ze zastupitelstva London Assembly (Londýnské shromáždění), které řídí starosta Londýna (Mayor of London).

**Doprava silniční:** Jezdí se vlevo, na nerozlišených křižovatkách se dává přednost zleva, na kruhový objezd se vjíždí doleva, povolená rychlost zhruba jako u nás, jenže v milích pro vozidla do 3 500 kg celkové hmotnosti (obec 30 mil/h = 48 km/h; silnice 60 mil/h = 96 km/h; dálnice 70 mil/h = 112 km/h); povolená hranice alkoholu 0,8 promile; jinak je to zhruba stejné a přeče pro našince ne zas tak úplně....

**Časové pásmo:** Standardní čas – GMT, Letní čas- GMT + 1



## 1. kapitola; Kudy do Londýna (a vlastně i z Londýna).

Když do Londýna, tak jedině autem, řekl jsem si onehdá, když jsem dostal pozvání k týdenní návštěvě Velké Británie, ale v realu jsem uskutečnil návštěvu nakonec jen města Londýn a na 5 dnů, protože 2 dny byly cestovní. A když do Londýna, pak jedině a tradičně lodí přes English Channel (u nás známějšího pod názvem kanál La Manche) a ne tím potrhlym a zvykaným Eurotunnelem, který byl nějakou dobu před tím zprovozněn. Udělal jsem dobře. Když totiž přijedete do francouzského Calais (z Prahy, kde jsem tenkrát ještě bydlel), máte najeto nějakých 1 200 km. A jste akorát tak zralí na odpočinek a na pořádné jídlo. No a takový trajekt je ideální místo k tomu odpočinku a jídlu. Takže vjedete společně s 649 dalšími auty na obrovský trajekt, já jsem tam vlastně najížděl pod osobním vedením mého vozu námořníkem s vlaječkou jako úplně první, což patřilo k VIP servisu v rámci pozvání, zaparkujete, vydáte se na prohlídku lodí - (*Pride of Dover – Pýcha Doveru, domovský přístav Dover-GB; rok spuštění na vodu 1987, výtlak 26 433 BRT; délka 170 m; výška 28,7 m; šířka 18,9m; ponor 6,2 m; kapacita pro 2 290 pasažérů a 650 automobilů, ve službě má být prý nahrazena v r. 2011, takže už se s ní možná nestačíte setkat*). Ta loď je v podstatě jednou velkou plovoucí garážovou restaurací. Máte k dispozici asi tak 1¼ - 1½ hodiny včetně času do odplutí a tak neodoláte se najíst a napít. Já, vlastně my, jsme byli osobně odvedeni námořníkem z garážové paluby do salonu 1. třídy, kde nám byl nabídnut nejen pozdní oběd (opravdu důkladný), ale každý jeden z nás také obdržel láhev sektu. V salonu cestovalo mimo nás ještě několik Francouzů, dle oblečení jedoucích (vlastně plovoucích) asi na dostihy nebo na golf. Od našeho osobního stewarda, (opravdu obsluhoval jenom náš stůl), bylo velmi anglicky sympatické, že o nich mluvil zásadně jako o frogaters (žabožroutech), neboť „vůbec neví, jakou že to řečí mluvíme, ale proto také ví, že frogaters nejsme“ a neochvějně předpokládal, že ostatní národy mají stejně vřelou náklonnost k frogaters jako Angličané a vůbec mi nedoporučoval, abych si dával k jídlu co frogaters, ale pořádný kus anglického steaku. Po jídle se vydáte na procházku po palubách a vrátíte se do salónu na kávu. No a než se nadějete, přirážíte k britskému břehu v Doveru. Ze salónu nás k autu opět odvedl námořník, který si pro nás přišel, abychom náš vůz nemuseli hledat. Pod vedením námořníka s vlaječkou jsem vyjížděl z lodí jako první, pak rychlé hraniční odbavení, nepřijemné otázky imigračních úředníků typu „kdy už konečně pojedete zase zpět domů“ jsem odrazil ukázkou pozvání, které úředníky postavilo téměř do pozoru (trošku jsem při tom litoval, že nejedu v Rolls Royce nebo aspoň v Bentley) a pak už jsem vyrazil autem po strmé silniční stezce z Doveru na plošinu nad bílými útesy doverskými do britského levostranného silničního provozu směrem k Londýnu (tenkrát až tam ještě dálnice nevedla). A pak mě čekalo dalších asi 130 km jízdy. Když jsem dorazil k ceduli „London“, nečekal jsem, že do místa ubytování téměř v centru Londýna to budu mít ještě dobrých 30 km jízdy neznámým velkoměstem. Rozměry toho města mne opravdu překvapily, neboť učebnicové informace jsou věc jedna a osobní zkušenost věc druhá.



Cesta zpět proběhla obdobně, lodí přes kanál, za stejného lodního servisu a spolucestujících frogaters, (ovšem to už jsem sekt odmítl a nahradil jej raději poctivým alcoholfree beer). Avšak vzhledem k podmínkám v Londýně, odkud jsme odjížděli v dopravní špičce kolem 17. hodiny, jsem zvolil cestu po dálnici do Folkestone a odtud pak doleva po pobřeží asi 12 km do Doveru. Bylo to rychlejší a tím, že jsme mohli navíc letmo a již za tmy poznat Folkestone i mírně zajímavější.

### Popis cestovní trasy:

Omlouvám se předem nepražákům, že jsem necestoval rovnou od každého jednoho z nich. Trasa (z Prahy), kterou uvádím, není jediná možná, zejména po Německu a Belgii (Ize využít i cíp Holandska) a rovněž po Francii lze jet i jinudy a je to přitom zhruba stejně daleko. Vzhledem k tehdejší ceně benzínu, jsem cestu plánoval tak, aby tankování proběhlo výhradně a jenom v Belgii, takže jsem tam oběma směry bral vždy 2x, ihned po přejezdu belgických hranic (to už jsem cestou do Londýna jel spíše na benzínové výpary) a pak těsně před jejich opuštěním, takže benzin od belgicko-francouzských hranic mi vystačil na celý anglický pobyt a přesun zpět do Belgie.

**ČR Praha:** – Dálnice D5 (E 50) – Praha - Rozvadov.

**Německo:** od našich hranic dálnice A6 (E 50); před Nürnberg odbočíte na sjezdu 61 vpravo na dálnici A3 (E56) a posléze změna na E45; pak E41 – u Aschaffenburg a E 42 u Frankfurt am Main, následně E 35 za Frankfurtem u Kelsterbachu) – Köln am Rhein. Zde, ještě dříve, než se A3 vnoří do města Kolín nad Rýnem se na výjezdu 28 dáte vlevo na dálnici A4 (E40). Po této dálnici pojedete až k Aachen (Cáchy), kde před městem na sjezdu č. 4 odbočíte vlevo na dálnici A44 (E40), která končí po cca 11 kilometrech na německo belgických hranicích.

**Belgie:** Německá dálnice A44 (E40) na hranicích plynule přechází v belgickou dálnici A3 (E40). Po ní pojedete přes Liège až na dálniční okruh v Brusel (česky v Bruselu). Pokud nejste např. Eurokomisaři či jiní Eurohujerři, v Bruselu se nezastavíte doma za rodinou, na výjezdu 21 sjedete na bruselský okruh vpravo, po kterém pokračuje trasa E 40. Z okruhu sjedete na výjezdu č. 11 u

Ganshoren a dáte se doprava na dálnici A10. Po A10 pak projedete kolem Gentu a na výjezdu č. 6 za Jabbeke se dáte doleva, na dálnici A18 (E40). Dálnice A18 za městem Veurne asi po 7 kilometrech končí na belgicko francouzských hranicích.

**Francie:** Belgická dálnice A18 na francouzských hranicích plynule přechází ve francouzskou dálnici A16 (E40). Po ní minete po cca 10 kilometrech po pravé straně Dunkerque a po dalších asi 20 kilometrech dojedete ke Calais, před městem sjedete na výjezdu 47 vpravo a asi po 3 kilometrech dojedete přímo do přístavu s námořními trajekty na trase Calais (F)- Dover (GB). Alternativně tak asi 5 km za Calais ve směru od Belgických hranic je možné najet do Eurotunnelu, ale tím přece jezdí jen ti, co neuznávají tradice.

**Velká Británie (Anglie):** V přístavu Dover (i z toho Eurotunnelu) najedete na dálnici A2, (ale je možné, že ještě těsně před Doverem není úplně dokončená, jak to tam aktuálně dnes je přesně nevím). Po dálnici A2 pojedete po levé straně kolem Canterbury, Favershamu a Rochesteru až do Dartfordu, kde nejspíše naleznete ceduli „London“ (pokud jí mezitím někdo neodmontoval). Dálnice A2 se odtud vnoří do jižního Londýna a odtud do severního Londýna dorazíte pokračujícíce přímo po Rochester Way a pak do Blackwall Tunnel pod Temží. No a do konkrétního bodu v Londýně pak už od té cedule máte tak daleko, jak kdo má kde zajištěné ubytování, ale řekněme, že do Westminsteru, což je správné centrum země může být z jižního okraje Londýna tak 40 km poctivě šoféřské dřiny, neboť průjezd Londýnem opravdu, ale opravdu nepatří k nejplynulejším a nelze tam jet přímočaře.

**Cesta zpět:** Stejná v obráceném pořadí míst na trase, zpátky lze pro změnu využít dálnici M20 do Folkestone místo dálnice M2 použité cestou tam. Kilometricky je to téměř stejné

## 2. kapitola; Jak se po Londýně jezdí (a také stojí) s autem.



totiž, že označení CZ jim něco říká, o existenci České republiky mají nezainteresovaní Angličané vesměs jen velmi obecnou či spíše mlhavou představu a to ještě převážně pod pojmem Československo.

To hlavní, o čem musíte vědět je, že kromě zákazů zastavení a stání odpovídajících zhruba našim pravidlům je v Londýně navíc vytvořena síť tzv. červených silnic, resp. ulic, které jsou označeny červenou čarou podél okraje vozovky. Na těchto místech je jakékoli zastavení či stání zakázáno. Některá místa jsou označena jako „P Permit holders only“ nebo jako „P Card holders only“. Na těchto místech smí parkovat pouze vozy se speciální kartou nebo známkou. Velmi jsou rozšířeny parkovací disky, tam kde je parkování omezeno časově. Jsou k dostání zdarma na policii a na dopravní správě (něco jako papírové hodiny pro prvňáky, ale malé – ty hodiny, ne prvňáci). V Londýně se vybírá mýtné za vjezd osobními automobily do středu města, tuším nyní 8 GBP, ale v době, kdy jsem tam byl, ještě mýtné nebylo, takže nemohu sdělit, jak to probíhá konkrétně. (Dálnice – motorway - označení M - ve velké Británii jsou zdarma až na některé úseky M4, M25 a M48 a i tam je poplatek spíše symbolický, např. ve srovnání s Chorvatskem – pouhých 1 GBP, tedy v současnosti necelých 30 Kč bez ohledu na délku placeného úseku).

Určitým problémem je jízda vlevo, ovšem ne vzhledem k dodržování dopravních předpisů nebo udržení se v jízdním proudu, to je snadné, ale vzhledem k některým podmíněným reflexům, které máme vypěstované za léta ježdění vpravo. Totiž při jízdě vlevo mi nejvíce chyběly dopravní značky. Ne, že by tam nebyly, ale vždycky jsem se podíval nejdříve, jak jsem zvyklý vpravo a teprve když jsem je tam nenašel, popatřil jsem, už na základě volního úsilí, vlevo. A tam byly. Jenže to trochu zdržuje, protože reakce na dopravní značky je nutně o něco delší, než u nás při pravostranném provozu a může to být trochu i proto (pro nás) nebezpečné. Je to jen otázka zvyku, ale týdenní pobyt na vytvoření nových podmíněných reflexů při jízdě vlevo opravdu nestačí. Tak na tohle tedy pozor. Jiné možné řidičské problémy, před kterými jsem byl varován některými lidmi, se ukázaly jako směšné. Například vjíždění na kruhový objezd doleva. Při hustém provozu, který v Londýně ve dne v noci je se to prostě splést nedá, protože dlouhá řada aut před Vámi jede také doleva a lidé prý pocházejí z opice, alespoň někteří jedinci, popírající zásahy Boha to tvrdí. A navíc to tam v Londýně s kruhovými objezdy nijak nepřehánějí, já jsem se za celou dobu pobytu setkal s jediným téměř



v samém centru. Tím neříkám, že jich tam není více, jen je jich, (nebo bylo), prostě málo. Nebo je jich hodně, ale mně se vyhýbaly, i to je možné, nevím.

Obdobně přednost zleva na nerozlišených křižovatkách, těch je tam také minimum, tedy jsou, ale hlavně ve vilových čtvrtích jako je třeba Hampstead, případně na okraji města, jenže tudy jedete jako návštěvníci z města nebo do města po hlavní a vůbec se proto nerozlišenými křižovatkami v nejbližším okolí nezabýváte. Londýn je dopravně na rozdíl od ostatních evropských metropolí jiný. Tradiční. Velmi. Takže tam nejsou žádné široké rychlostní dopravní komunikace, jak je známe z Vídně či z Prahy



nebo Ostravy, o jiných metropolích nemluvě. Nejsou tam ani dopravně kapacitní městské třídy. Existuje tam pouze vnější dálniční okruh o průměru cca 56 – 60 km, tedy mimo území Londýna, avšak v jeho relativní blízkosti (cca 1-5 km od okrajů města). I když do města ústí řada dálnic, tyto 4 a více proudové komunikace po vnoření do města se po relativně krátké vzdálenosti mění v klasické dvousměrné ulice s provozem v jednom jízdním pruhu v každém směru jízdy. I ty nejvýznamnější ulice v Londýně jsou široké asi jako Vinohradská třída v dolní části, Ruská nebo Nuselská ulice v Praze, Nádražní ulice v Ostravě či Veveří nebo Palackého třída v Brně. Je to takové útulnější, máte pocit, že jste městu blíže než z těch rychlostních silnic, ale má to také svoje nevýhody. Jestliže kolaps v dopravní špičce v centru Prahy zahrnuje obvykle kruh o průměru 5-6 kilometrů, pak v Londýně to představuje asi 25 kilometrů a popojíždění v kolonách je časově daleko náročnější než v Praze. Prostě všechno je tam tak asi 5x větší – i dopravní zácpy, což je ale vlastně efektivní, jestliže tam žije tak asi 14x více lidí. Za běžného provozu se však máte na povrchu možnost setkat pouze s autobusovou veřejnou silniční povrchovou dopravou a veřejnými černými taxíky (tzv. london cab, ponejvíce značky Austin), které mají tradiční tvar limusiny z 50 let, jakkoli jsou to nová auta. Nesetkáte se tam s tramvajemi, (s výjimkou 3 okrajových linek v Jižním Londýně) ani trolejbusy. Pod povrchem pak vede síť podzemní dráhy a lze využívat i železniční spojení po městě. A ještě jeden aspekt, kterého si nemůžete nevšimnout. V širším centru Londýna většina ulic, (ne však všechny), má domy postavené v určité vzdálenosti od ulice a tak, že obyvatelé mohou parkovat obvykle na jakémsi parkovišti či spíše dvorku mezi domem a chodníkem, tedy na pozemku patřícím k domu mimo vozovku, avšak v těsné blízkosti od ní. Londýnské domy nejsou většinou příliš rozlehlé ani vysoké, tak tři – čtyřpodlažní, poměrně úzké, v každém podlaží jeden byt. Takže obyvatelé nemusí parkovat přímo na ulici. To je důvod, proč v centru většinou nenarazíte na vozidla, která parkováním překáží silničnímu provozu a proč je bydlení v centru pro jeho obyvatele přítom velmi přátelské. Londýňané nemusí hledat místo na zaparkování kdekoli ve větší vzdálenosti od bydliště v různých zónách jako např. v Praze a chodit pak domů na velkou vzdálenost se zavazadly pěšky a červené čáry u okraje vozovky tolik neomezují lidem život, jako ty žluté (a hlavně v Praze modré) u nás.

Řekl bych, že po Londýně je nejlepší jezdit metrem a navazující autobusovou dopravou. V prodejnách u každé stanice metra se koupí elektronická karta platná pro příslušný počet tarifních pásem, buď jednodenní, nebo vícedenní podle potřeby a na tu se dá jet mimo taxíku jakýmkoli veřejným hromadným prostředkem.

### 3. kapitola; Jak to v Londýně vypadá (...a také se bydlí).

V první řadě je nutno upozornit, že z žádného výškového bodu v Londýně nemáte šanci spatřit Londýn jako jediný urbanistický celek jako třeba Prahu z Žižkovské věže či ochozu věže Chrámu sv. Víta nebo Brno ze Špilberka. Je to dáno jednak jeho rozlehlostí, (a v souvislosti s tím i zakřivením zeměkoule), jednak tím, že město leží jen v mírně zvlněné krajině. (Ostatně z centra Prahy také nezahlednete např. Benešov, nebo Poděbrady, případně Břeclav z Brna nebo Opavu z Ostravy.) No a i když vystoupáte na některý z výškových bodů, třeba na Monument nebo na observatoř v Greenwichi, pořád vidíte zhora jen omezenou část Londýna. Tady jsem si jako rozený výškorozhledomil na své opravdu nepříšel.

Stavby v Londýně, snad s výjimkou Westminsteru a City, nyní i Docklands, nejsou nikterak vysoké ani rozlehlé, jsou to většinou běžné městské domy s fasádou z tradičně pálených červených cihel s bílými vysouvacími okny a sedlovou, případně valbovou střechou s obytným podkrovím. Málo který z obytných domů má více než 3 patra. Samozřejmě tento popis neplatí pro reprezentační budovy v centru, pro stavby církevní ani pro budovy správní (Parlament, Buckinghamský palác, sídlo vlády, různá ministerstva, muzea, divadla atd.), případně pro nejmodernější obytné budovy, avšak Londýn si na mr akodrapy opravdu nepotrpí.



Zajímavé je, že vzhledem k mírnému podnebí, (Londýn leží blízko moře, odhadem asi tak 17 km jihovýchodně), je zde i v zimě většinou velmi příjemně, převážně teplo a prakticky zde nemrzne. V létě pak zde nejsou horka, jak je známe z našich končin. To využívají stavitelé budov k tomu, že uvnitř běžných obytných domů nejsou vedeny ve zdech hlavní stoupačky plynu, vody a odpadu a když, pak jen v minimálním rozsahu vnitřních instalací. Vodovodní, plynové i odpadní trubky jsou vedeny venku po zdech domů. Hezké to není, ale je to velmi, ale opravdu velmi praktické. Kdo už někdy zažil, jaké to je, když mu v domě praskne hlavní kanalizační trubka si asi dokáže představit, o čem mluvím. Když se to stane v Londýně, tak nejenom že nevábny materiál i zápach z něj zůstává venku, ale navíc se při opravě nemusíte vůbec setkat s instalátérem ani to po něm uklízet. Byl jsem tam v listopadu a jako oblečení mi plně postačilo sako, někdy jako svrchní vrstva slabý svetr, případně lehká bunda či svrchník. Takže teplo tam bylo asi jako u nás na přelomu září a října. U nás už tou dobou ale nosíme zimní oblečení.

Další specifickou věcí, na kterou je vhodné upozornit, jsou chodníky. Jsou tvořeny velkými kostkami z nějakého bílého kamene. To ovšem znamená, že jednotlivé kostky nejsou v dokonalé rovině a zpočátku mě to nutilo si dávat pozor na případné škrabnutí nebo zakopnutí. Nezakopnul jsem, ale měl jsem pocit, že za mokra to trošku klouže. A nebezpečné to samozřejmě není, jde spíše o první dojem či pocit, než se po pár chvílích zvyknete po tom chodit. No, a protože v Londýně není problém, aby v průběhu listopadového dne několikrát sprchlo, v centru se na téměř každém roku přímo na ulici prodávají tradiční černé skládací deštníky za cenu asi 0,5 GBP (tehdy cca 30 Kč, dnes cca 15, jestliže mezitím nezdražily). Angličané ten deštník po použití zpravidla vyhazují, já jsem si ho ponechal, ale asi tak po 4. použití přestal jít složit, aretace nefungovala, ale i tak jsem s ním vystačil na celý pobyt, tehdy z celého týdne byly přeháňky jen asi v období 2 dnů, takže počasí i sami Angličané považovali úžasně příjemné.



Na rozdíl od jiných cest, které jsem prožil v různých kempech, hotelích nebo v autu jsem v Londýně měl možnost ten skoro týden bydlet jako běžný obyvatel města v 3 pokojovém bytu v klasickém asi 80 let starém třípatrovém domě v širším centru města na City Road, blízko křižovatky a stanice metra Islington Angel nebo o pár set metrů vzdálenější stanice metra a nádraží Kings Cross, které je těsně vedle nádraží St. Pancras International. (Bylo to skoro symbolické, i v Praze je křižovatka Anděl se stanicí metra Anděl a čtvrt Pankrác.) Jednalo se o třípodlažní dům s již zmíněným vlastním parkovacím pozemkem, vyřezávaným bíle natřeným dřevěným schodištěm a schody pokrytými kobercem a byt se nacházel v nejvyšším patře a byl, (jak bychom řekli u nás), mezonetový, takže z jednoho z pokojů se po dřevěných vyřezávaných schodech stoupalo do velké místnosti v podkroví vybavené jako velká ložnice. I když byl byt plně vybavený, lze říci, že ve srovnání s bytovými dispozicemi běžnými u nás se jevil rozměrově velmi skromný, kuchyň s plynovým sporákem a ledničkou pouhá nudlička cca 4 m<sup>2</sup> bez denního světla, malé příslušenství i nijak zvlášť velký obývací pokoj vybavený elektronikou a rozkládacím sedacím nábytkem (cca 15 m<sup>2</sup>). Další místností byla menší samostatná jídelna cca 10 m<sup>2</sup>. Takže nebyť té poměrně velké ložnice v podkroví o rozměrech kolem 25 m<sup>2</sup>, rozměry bytu stěží přesahovaly včetně příslušenství nějakých 55 m<sup>2</sup>. Jenže ve dvoupodlažním uspořádání nad sebou. Skromné, ale celkem útulné. A navíc na londýnské poměry šlo zjevně o standardní velikost bytu, protože úzké obytné budovy jsou pro Londýn typické. Souvisí to asi s vysokou cenou pozemků. Jízdu po City Road se téměř přímo po asi 10-12 kilometrech, a tedy celkem snadno dalo dostat do samého centra Londýna, neboli k Toweru a Tower Bridge. Praktičtější bylo ale pro takovéto jízdy používat metro. Dům, kde jsem bydlel, stejně jako 95 % ostatních domů v Londýně, z červenohnědých cihel bez omítky a s bílými vysouvacími okny. Když jsem přemýšlel proč tam dělají výhradně nahoru vysouvací okna, dospěl jsem k názoru, že právě z důvodů té rozměrové skromnosti londýnských bytů, otevřené vysouvací okno totiž nezabírá vnitřní prostor, trochu hůře se to asi čistí.

Londýn, byť to na první pohled nevypadá, je město, které má hodně parkové zeleně a anglický trávník se od našich trávníků opravdu velmi liší. Neumím to až tak popsat, musí se to vidět. Londýňané tedy mají hodně možností k relaxaci uvnitř města a je běžným zvykem si na parkových trávnících pořádat pikniky, či vleže odpočívat v době polední pauzy. Na rozdíl od nás se tam na trávu smí. Je to tam totiž uspořádané pro lidi a ne pro parádu nebo pro tu trávu samotnou. A také ty trávníky málo kdo znečišťuje. Takže i v okolí Islingtonu byla řada parků. V Londýně opravdu nejsou jen om ty proslavené Hyde Park, St. James Park, Green park nebo Kensington gardens. Tak v okruhu 500 – 1 000 metrů od domu, kde jsem přebýval byly 2 divadla, divadelní klub, kino i obrazová galerie. Kulturní stánky jsou po Londýně rozesety celkem rovnoměrně, logicky však přiléhají k hlavním ulicím. Divadlo, koncertní sál ani kino jsem





však nenavštívil. Horší to bylo s benzinovými pumpami v podobě, jak je známe u nás, neviděl jsem jich mnoho, nebo spíše nebyly rozmístěny rovnoměrně po městě, ale vlastně jsem je nepotřeboval, tak mi to nevadilo a místní si určitě poradit umějí.

Byl jsem se podívat i v jedné z vilových čtvrtí Londýna, Hampsteadu, kde bydlí londýnské vyšší vrstvy. Je to podobné jako řada jiných vilových čtvrtí, úzké ulice s rodinnými domky a vilami, parkování za plotem v garážích. Jednu specifikou to ale má. Cesty tam nejsou, ani asfaltované, ani dlážděné, ale zpevněné a s pískovým nebo štěrkopískovým povrchem. Na podmínky Londýna to byl ten pravý luxus. (Já to mám před barákem doma ve vsi, kam jsem se neprozřetelně vymístil z Prahy také a přijde mi to spíše na zlost a pod úroveň komfortu a přál bych si úplně něco jiného, neboť povrch cesty (u nás) nikdo neudrží. Holt jiný kraj.....)



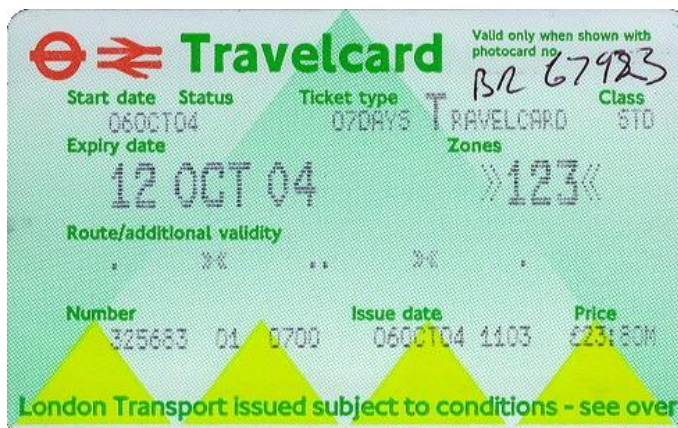
#### 4. kapitola; Jak se po Londýně dopravovat a jaké to je.



jako přízemní obchody, takže to není příliš nápadné a na rozdíl od Prahy jsem musel někdy stanici metra i trochu hledat. Nebyl to problém v dopravní špičce, kdy vstup do metra prozradil shluk lidí, trpělivě čekajících, až na ně dojde ve frontě řada, aby mohli projít elektronickým turniketem, které jim do výpočetního systému vloží údaje z jejich elektronické jízdenky. Koncepce odbavení je tam totiž geniální, na základě počítačových dat systém sám rozpozná, pro jaká pásma máte zakoupenou jízdenku (jedno jestli one way ticket nebo permanent ticket) a když přetáhnete a vystoupíte dále, než jste měli zaplacené jízdné, na výstupu (musíte u výstupního turniketu rovněž přiložit jízdenku) systém automaticky zareaguje. Také přesně ví, kolik lidí se v metru právě vyskytuje. A dozorcí služba Vás u povykujícího výstupního turniketu odchytil a nastane vyřizování. Systém je nastaven tak, že vůbec nepotřebuje bičice v podobě revizorů, jak je známe od nás, kteří odchytilávají lidi někdy i za pomoci fyzické síly. Něco takového by v Anglii možné nebylo. Nevýhodou je to, že propustnost londýnských turniketů je dána rychlostí elektronického odbavení a proto kapacita ve špičkách nestačí a před vstupem do metra se dělají fronty. Londýňanům to ale nevadí, jednak jsou na to zvyklí, jsou disciplinovaní a slušní k sobě navzájem. Specifickým zážitkem z chodby metra je trvalá přítomnost různých hudebníků, i velmi kvalitních, kteří si přivydělávají svou produkcí podobně, jak to známe z některých míst v Praze. Rozdíl je ovšem v tom, že většina z nich by mohla rovnou jít hrát do orchestru a jiných hudebních těles. Metro v Londýně je nejstarší na světě a rozhodně není tak vyřešákové jako pražské, obklady zdí velmi často bývají jen z bílých kachlíků a nikoli z mramoru jako u nás. Je tam znát i snaha po celkové investiční úspornosti, vagóny metra svým tvarem kopírují tvar a průřez tunelů, od bočních stěn je dělí jen několik centimetrů a jsou podstatně menší, mají však pohodlnější sedadla připomínající křesla i s opěradly. Při průjezdu tunely tak trošku působí jako vzduchový píšť. Dveře se jim otevírají nahoru. Stalo se mi, že jsem se natlačil do vagónu a ten stál a stál, až mne jedna anglická blondáta a dlouhovlasá asi 27 letá lady upozornila, že mi hlava trčí z vagónu ven, takže dveře

Řekl bych, že po Londýně je nejvíce praktické jezdit metrem a navazující autobusovou dopravou, obojí je kvalitní a dvoupatrové červené londýnské autobusy skrývají nemalé kouzlo. V prodejnách u každé stanice metra lze koupit elektronickou kartu platnou pro potřebný počet tarifních pásem, buď jednodenní, nebo vícedenní podle potřeby a na tu se dá jet mimo taxíku jakýmkoli veřejným hromadným prostředkem v příslušných tarifních pásmech.

Metro, v r. 2010 oslavilo 120 let existence, dosahuje délky cca 410 km tratí a obsahující 273 stanic je pilířem londýnské městské dopravy, (na okrajích města vyjíždí i na povrch), síť metra tvoří 12 linek označených velkými písmeny a v některých přestupních uzlech se kříží najednou až 4 linky metra nejednou. Na rozdíl od Prahy, kde má metro obvykle samostatný vstup z podchodů, v Londýně, zejména v centru, je vstup do metra řešen z přízemí budov v daném místě, obdobně



Stalo se mi, že jsem se natlačil do vagónu a ten stál a stál, až mne jedna anglická blondáta a dlouhovlasá asi 27 letá lady upozornila, že mi hlava trčí z vagónu ven, takže dveře



se automaticky neuzavřou. Tak jsem se přikrčil, dveře se zavřely a jelo se, akorát, že jsem tam stál ohnutý dokulata. Obdiv rovněž zaslouží informační systém v metru, jak na nástupišťích, tak ve vagónech. Je koncipován tak, že informaci získají jak hluché, slepé i hluchoněmé a současně slepé osoby. Určitou slabinou je přesnost intervalů, zde by se naopak mohli v Londýně učit od nás, ale je to dáno obrovským objemem přepravy, nesrovnatelně vyšším než u nás.



Druhým pilířem veřejné dopravy jsou autobusy. Tradiční, červené, dvoupatrové. Rozvádějí dopravu od stanic metra, a to i v samém centru. Přesnost intervalů opět není nejlepší, neboť jsou součástí běžného a velmi ucpaného londýnského provozu, ale jezdí spolehlivě. Pohodlí v dvoupatráku je asi o něco nižší než v klasickém autobusu, ale jak už jsem psal jinde, cestování s nimi má své kouzlo. Na rozdíl od našich krajín však londýnské autobusy mají průvodčí, neboť není lepšího způsobu odbavení než osobní, nemají-li existovat v systému černí pasažéři. Průvodčí v autobusech jsou povětšinou černoši. Občas Vás osobně i usadí na místo, dokonce se zeptají, jestli Vám vyhovuje anebo zda byste nechtěli nějaké jiné. Něco takového si u nás představit u zaměstnanců dopravních podniků opravdu nedokážu. Autobusová síť v Londýně má ještě jeden rozdíl proti sítím u nás – jiná koncepce. I když dojedete třeba až na konečnou, vždycky tam jede ještě alespoň jedna jiná linka jiným směrem. Nemůže se Vám tedy stát jako u nás, že skončíte někde na točně u pole a pokud nebudete chtít pokračovat pěšky anebo tam zůstat, musíte se stejnou linkou vracet. Tam vždy máte ještě jinou volbu. Po krátkém času jsem zjistil, že městské autobusy v rámci zakoupených pásem na permanentce mohou docela dobře sloužit i jako náhrada za městské turistické vyhlídkové jízdy. Prostě jsem si sedl do prvního patra v doubledeckeru na přední sedadlo a cestou z konečné na konečnou předním oknem s mapou na kolenou a průvodcem v ruce pozoroval a poznával Londýn. Když mě něco zaujalo, vystoupil jsem, prohlédl si to, pak se vrátil a třeba i pokračoval stejnou linkou dále. Bezkonkurenčně levný způsob vyhlídkové jízdy městem, ovšem bez průvodce.

V Londýně je ještě jeden dopravní prostředek – tzv. Docklands Light Railway (DLR). Propojuje Tower Hill, Greenwich, Canary Wharf a Stratford. Jedná se o plně automatizovanou městskou železnici, kterou neřídí žádný strojvůdce ani dispečer a funguje zcela automaticky. To ovšem neplatí pro odbavování cestujících. I zde, stejně jako v autobusech, jsou průvodčí. I na DLR platí celodenní dopravní permanentka. Jel jsem touto DLR z Toweru do Greenwiche, ovšem vystoupil jsem ještě v Docklands, protože jsem si nechtěl nechat ujít ještě jeden ze způsobů londýnské dopravy. A jaký? Chůzí pěšky. Totiž v Londýně je pod Temží vyhloubena řada tunelů jak pro metro, tak pro automobilovou dopravu, ale i pro pěší. Tyto pochody pod řekou Temží jsou velmi prosté, bez jakékoli estetické ambice, avšak čisté, nezdevastované a bezpečné. No a tak jsem z Dockland do Greenwiche vlastní pílí podešel Temží.



## 5. kapitola; Jak se v Londýně jí a pije.

Mám-li se stručně a lapidárně vyjádřit, tak musím říci, že nijak zvlášť skvěle a bohužel, co se týká jídla, Londýn je jedním z nejdražších měst na světě vůbec. Ostatně někde jsem četl stať, že v zemích s katolickou tradicí se obvykle jí velmi dobře a v zemích s převážně protestantskou tradicí mizerně, neboť šlakovití puritáni nemají pro vychutnávání si životních radostí v důsledku jejich dogmatu dostatečně vhodné rozpoložení duše. A Velká Británie je převážně protestantskou zemí.

Nejde o to, že by se tam nesehnalo jídlo, to ne, jídla je tam dost a pohostinských zařízení také. A z téměř jakékoli mezinárodní kuchyně, v hotelích vaří standardní evropskou kuchyň, v Soho zase seženete Čínské či indické restaurace, v Milleniu aréně zase třeba jiné typy asijské kuchyně. O to však nejde, já obvykle se snažím jíst, pokud potřebuji navštívit restauraci místní pokrmy a místní nápoje. Považuji to za součást poznávání cizí země. A odtud se odvíjí moje skepse k britské kuchyni. Ostatně o tomto aspektu jsem věděl dopředu a do Londýna jsme si vezli přijatelné zásoby naší běžné stravy ve formě upečeného vepřového nebo šunkafleků, řízků, buchet a koláčů a podobně. No a touto domácí stravou jsme řešili většinu večeří a část snídaní. Tím, že jsme bydleli v bytě jsme byli vybaveni jak pro uskladnění tohoto materiálu, tak pro jeho přípravu i konzumaci, takže o technický problém nešlo. No a přes den jsme jídlo pojednali jako něco jen tak mimochodem při cestě z místa na místo. Při tom, co u nás nazýváme rychlým občerstvením, hraje v Londýně prim něco, co se tam nazývá fish and chips. Je to kus osmažené mořské ryby, druh jsem pod strouhankou neurčil. Jsou toho docela bohatýrské porce a je to i chutné. Poprvé. Možná i podruhé. Jenže potětit už tak ne a



počtvrté už spíše vůbec ne. Také pizzerie jsou poměrně dosti zastoupeny a mají otevřeno od dopoledne do večera. (V Anglii je zavírací hodina ve 22:00, takže hospodské ponocování tam v úvahu nepřipadá.)

Pouze asi 2x jsme měli zájem o to se stavět na večeri v typicky anglickém pubu a dost jsme pohořeli. Tyto hospůdky jsou velmi příjemné i útulné a jsou označené nádhernými tradičními dřevěnými vývěsními štíty. Radost pokoukat a také pobýt. Jenže po 17. hodině tam nedostanete kromě piva a jiného alkoholu nic k jídlu. Tedy kromě preclíků. No nic proti preclíkům, ale k večeri to není. Teprve po asi 20 minutách chození v okolí Islington Angel jsme narazili na restauraci s obsluhou, kde nám mimo jiné nabídli skopové maso v několika úpravách. Vybrali jsme si pečené skopové na rožni s vařeným bramborem a kapustou. Vlastně to bylo svým způsobem i chutné a maso bylo kvalitní, bez loje a dobře upravené, ale nikdo z nás by se po tom zrovna neutloukl. Najedli jsme se však na místní poměry relativně dobře i hodně, avšak na naše poměry draho.



Samostatnou kapitolou bylo pití. Mám ve zvyku na výletech za hranice všedních dnů pít to, co nabízí místní trh, takže např. místní pivo v Londýně bylo převážně buď typu Guinness nebo Ale, ne že by se nedal sehnat třeba i Plzeňský prazdroj, narazil jsem na něj v jedné restauraci v Greenwichi, kde se s ním vytahovali už na venkovní tabuli, ale porušil bych svůj zvyk pít místní nápoje a tak jsem ho nechal k dispozici Angličanům. Jenže oni tam mají i různá jiná piva a neznalec místních poměrů může někdy docela i naletět. Třeba tam jako pivo (název už nevzpomínám) prodávali něco, co chutnalo přibližně jako limonáda Vinea svého času u nás prodávaná, akorát, že to mělo méně bublinek a bylo to alkoholické. Žízeň se s tím však moc dobře nehasila, byť nějak odporné to nebylo. V Anglii je tradičním nápojem čaj, ale tomu se nám podařilo celkem efektivně, ač neúmyslně vyhnout zcela, (a to i v 17. hodin, kdy si Angličané vychutnávají svůj čaj o páté).

Prostě jídlo ani pití není to, za čím by stálo za to speciálně do Londýna jezdit, tedy aspoň jak usuzuji a případným návštěvníkům doporučuji využít systém vlastních zásob z domova.

## 6. kapitola; Jak se v Londýně nakupuje.



Přiznám se, že cílem méj návštěvy Londýna nebylo nakupování, i když bych si určitě přišel na své, tedy za předpokladu, že bych měl povahu, která se bez nakupování neobejde. V každém případě to, co je v Londýně vidět na pultech, pak co se týká módy, (Londýn je zejména centrum pánské módy), má oproti našim končinám tak asi 1 rok až 2 roky náskok, co se týká technického zboží, hlavně elektroniky, pak 2 až 3 roky náskok. Odhadem. Ale tak nějak to vyšlo, když jsem sledoval, s jakým zpožděním se věci, které nabízel Londýn např. v obchodech na Oxford Street objeví na pultech doma. U nás se tyto věci prodávají, až zlevní v důsledku určitého morálního stáří daného výrobku. Hlavními lákadly pro koupěchtivce je v Londýně jednak Oxford Street, obchodní dům Harrod's (obě jsem spatřil), dále Bond Street, **Covent Garden**, Brick Lane Market a případně Camden Town (tato 4 místa jsem nenavštívil, ale vím o nich z doslechu, proto se o nich nebudu v textu zmiňovat a odkazuji na případné průvodce Londýnem).

**Oxford Street** se nachází v centru města a je hlavní ulicí čtvrti **Westminster**. Je dlouhá přibližně 2,5 kilometru a vede od **Marble Arch** na rohu Hyde Parku přes **Oxford Circus** do St. Giles' Circus a ulice dále pokračuje pod názvem **New Oxford Street** až k High Holborn. Najdete na ní kolem 300 obchodů, (já to nepočítal, ale bylo to někde napsané) a patří k nejrušnějším ulicím v Evropě. Hledat parkování moc nedoporučuji pro malou šanci úspěchu. Pokoukání po obchodech opravdu stojí za to, případné tornádo v peněženke nebo na účtu rovněž. Oxford Street nalézt není žádný problém. Z Metra vystoupíte na stanici **Marble Arch**, **Oxford Cirkus** nebo **Bond Street**, která je jedna z bočních ulic Oxford Street zprava směrem do centra. Pěšky se tam dostanete např. od Hyde Park severním směrem, je to asi 10-12 bloků chůze.

**Harrod's** 87-135 Brompton Rd, Knightsbridge, London SW1X 7XL. Nachází se blízko jižním směrem, pod Buckinghamským palácem v centru Londýna. Budova je postavena na ploše o velikosti 4,5 akru. Historie firmy Harrod's se začíná



psát v roce 1834. Tehdy Charles Henry Harrod otvírá svůj první obchod s čajem. V roce 1849 v souvislosti se Světovou výstavou se přemísťuje do centra Londýna, aby otevřel malou společnost s potravinami v oblasti Knightsbridge. Stavba současné podoby Harrod's začala v roce 1901 podle plánů architekta Charlese Stephense. Tato honosná secesní budova se téměř bezprostředně po otevření stala nejluxusnějším obchodním domem v Londýně. Během dalších desítek let se obchodní dům rozrůstal a plynule rozšiřoval sortiment. V roce 1958, společnost Harrod's koupila egyptská milionářská rodina **Al-Fayed**. Jméno Dodi Al-Fayed je spojeno se jménem princezny Diany, jak je všeobecně známo a společnou smrtí obou. Harrod's je pokládán za nejslavnější obchodní dům vůbec, obrovské luxusní obchodní centrum disponuje 330 obchody a o zákazníky se zde stará více než 5000 zaměstnanců (...jsem je nepočítal, vyčtený údaj.). Nakoupit zde můžete opravdu ty nejluxusnější výrobky, ovšem nikoli v neděli. Harrod's není jen jeden z největších, ale je

zároveň i nejdéle fungující obchodní dům na světě. Je posledním obchodním domem nabízejícím pravé kožené šaty a musím říci, že má co nabídnout. Můžete se zde setkat s různými celebritami světové pověsti a tu i tam dokonce s i královnou Alžbětou II. S tou jsem se zde ovšem nesetkal a celebrity jsem nevyhledával, neb jsou mi, narozdíl od královny, byť britské, šuma fuk. Harrod's je dvorním dodavatelem některých výrobků pro potřeby Královského dvora. Z Metra vystoupíte na stanici **Victoria**, případně stanice **St. James Park**, event. o něco dále **Sloan Square**, lze se tam dostat i městským autobusem (celou řadou autobusových linek). Při návštěvě počítejte s tím, že nebudete vpuštěni, pokud Váš oděv nebude splňovat alespoň základní společenské parametry. (Takže žádné kraťasy, džíny, vojenské maskáče, trika bez rukávů nebo s rukávy, či snad holá břicha, případně batůžky.) I když jsem měl na sobě společenský oblek s kravatou a v České republice tehdy super moderní dlouhý svrchník skoro až na paty, tak nějak se tam na mne po očku, (nikoli zle), dívali nakupující aristokraté asi jako na exota, (prodavači ne, ti jsou vycepaní), nicméně neřekli si mezi sebou ani slovo, neboť požadované parametry společenského oblečení jsem splňoval, jen byla asi vidět ta časová mezera mezi módním zbožím u nás a tam. Věděli prostě, aniž bych promluvil, že jsem z cizích krajů. V den kdy jsem tam byl, měli prodejní akci na šlágr dne v oddělení hraček, krásná růžová chlupatá chodící prasátka. Po Harrod's jich chodily stovky a byla v každém v každém poschodí, na bílé šňůrce k nim do výše tak 2 metry byly přivázané růžové balónky, aby je hosté nezašlápli. Celý obchodní dům byl zaplněn posunujícími se balónky ve vzduchu a jemně vrčícími elektrickými prasátky pod nimi. Neodolal jsem a jedno z prasátek jsem si nakonec koupil, (děti chtějí své) a pak jsem neodolal ještě jednou a koupil jsem si pravý anglický čaj. Vlastně to byl Earl Grey Tea, dostupný i u nás za podstatně nižších výdajů, avšak tam byl adjustovaný do nádherné tradiční anglické zlaté vyvedené plechovky se zdobným potiskem. Pak jsem si na něm doma asi tak 2 ročky tu a tam pochutnával. Takže růžové chodící prasátka a čaj bylo to jediné, co jsem si kromě zážitků a vzpomínek z Londýna přivezl.

## 7. kapitola; Jak a co v Londýně navštívit a spatřit.

Londýn nabízí širokou paletu možností k poznání i zábavě a myslím, že seznámit se s alespoň částí z toho všeho by vyžadovalo podstatně delší časový úsek než 5 dní, které jsem měl k dispozici (týden vč. 2 cestovních dnů). Záleží na zájmech a povaze každého návštěvníka, co navštíví a rozhodne se poznat a tak popis toho hlavního, co jsem v Londýně navštívil a spatřil, úmyslně nechávám až na samý konec článku, neboť jsem nechtěl vzbudit dojem, že se snažím někomu vnucovat, kam má jít a co navštívit a vidět. Takže v první řadě odkazuji na běžně dostupné průvodce, které obsahují dostatek námětů k návštěvě pro každého návštěvníka dle jeho zájmů a povahy.

Předem musím říci, že o těch částech mého programu, které souvisely s pozváním, zde nepíši a tak podávám přehled asi toho pro mne nejzajímavějšího, co jsem v Londýně navštívil na základě svého osobního rozhodnutí.

### Tower; Tower Bridge a HMS Belfast

**Tower** se nachází na východní hranici městského obvodu City, nad řeku Temže a poblíže mostu Tower Bridge. Mezi Towerem a Temží si můžete vyjít na Tower Wharf, volně přístupné nábřeží s nádherným výhledem na řeku, Tower, most Tower Bridge, a lehký křižník HMS Belfast kotvící na protilehlém břehu řeky proti Toweru. Nejlepší dopravní přístup je ze stanice metra Tower Hill, případně stanice DLR zvaná Tower Gateway. Vstupné je za poplatek. Tower byl postaven na místě starého římského opevnění Vilémem I. Dobyvatelem kolem r. 1090, vodní příkop kolem pevnosti pak zbudoval král Richard I. Lví srdce ve 13. století, zdokonalil jej pak král Jindřich III. Londýnský Tower za dobu své existence plnil různé funkce – obranné, jako sídlo královské rodiny, jako vězení a popraviště, (ve středověku, ale i v době II. světové války, kdy v něm nedobrovolně trávili dlouhý volný čas i němečtí nacističtí zajatci - m.j. Rudolf Hess), dále jako zvěřinec, sídlo ministerstva obrany do r. 1855 a v současnosti plní funkci muzejní a jsou zde veřejně přístupné korunovační klenoty Britského společenství.

Říkali nám tam, že Anna Boleyn, jedna z 6 žen Jindřicha VIII., popravená v roce 1536 z důvodu královny potřeby obměnit britskou královnou, když mu církev nepovolila rozvod, se občas prochází Towerem s hlavou v podpaží, nicméně, já jsem jí tam nespapal na



rozdíl od místa, kde stál popravni špalek, na kterém jí usekli hlavu, to místečko jsem si rád prohlédl. Personál Toweru – tzv. Beefeaters, (pojídači hovězího, či rovněž hromotlukové), plní funkci průvodců, zajišťuje ochranu a je i turistickou atrakcí. Průvodcovský předn es Beefeaters je velmi teatrální a velmi hlasitý.



Největším lákadlem Toweru je rozhodně expozice korunovačních klenotů Britského Společenství (Commonwealth). Narozdíl od naší země, kde korunovační klenoty jsou tak vzácné, že je nikdo nesmí ani okem spatřit, aby mu nezevšedněly, britské korunovační klenoty jsou volně přístupné veřejnosti mimo čas, kdy je královna aktivně používá. Waterloo Barracks, objekt používaný jako královská klenotnice, byl do roku 1950 používán jako základna 1. praporu královských mušketýrů (City of London Regiment). Klenoty jsou uloženy v sálu, ke kterému vede dlouhá chodba na jejíž zdech jsou na dřevěných štítech vyvedeny erby všech britských panovníků a panovnic. Je to velmi působivý vstup a korunovační klenoty jsou ještě působivější, neboť britští panovníci mají samostatné korunovační klenoty pro každé jimi ovládanou součást Commonwealthu (t.č. celkem asi 20 zemí, v minulosti více). Kromě korunovačních klenotů je v klenotnici umístěna i zlatá jídelní souprava pro 600 lidí, původem z pozdního středověku, určená pro oficiální královské hostiny. (Zlaté mísy, talíře, číše, přibory, karafy atd.). Po prohlídce královské klenotnice lze zavítat do muzejní expozice převážně věnované osobním památkám na jednotlivé panovníky. Mě např. velmi zaujala dokonale zpracované zbroje včetně mečů, které nosil jako 5 leté, později i o něco starší dítě král Karel I, popravený za anglické buržoazní revoluce. Nezajímavá není ani expozice historie a bojových tradic, (včetně tradic z bojů za 2. světové války) 1. praporu královských mušketýrů, kterýžto vojenský útvar měl v Toweru svá kasárna.

Při návštěvě Toweru počítejte s tím, že u vstupu budete muset vystát určitou frontu, zájem turistů přesahuje návštěvní kapacitu.

**Tower Bridge** je asi nejznámější londýnský most. Byl postaven v letech 1886 až 1894 v historizujícím viktoriánském slohu. Je to most zdvihací a technicky plně funkční. Navíc je z mostu krásný rozhled na řeku a okolí. Stojí za to se po návštěvě Toweru po tomto mostu projít, třeba cestou k návštěvě HMS Belfast.



**H.M.S. Belfast** je dnes je dnou z expozic britského Imperial War Museum. Jedná se o lehký křižník třídy Edinburgh britského válečného námořnictva – Roal Navy. Loď byla zařazena do služby v srpnu 1939, těsně před začátkem 2. světové války. Krátce poté najela na německou minu, která poškodila její trup a zranila několik členů posádky. Tato bojová nehoda vyřadila křižník z provozu na tři roky. Mezi její nejznámější akce patří účast v bitvě u Severního mysu, kde byl potopen německý bitevní křižník Scharnhorst a dělostřelecká podpora při vylodění v Normandii. Loď byla vyřazena z provozu v srpnu 1963, tedy po 24 letech služby. Maximální výtlak 14 554 BRT, délka 187 metrů, šířka 20,11 m, rychlost až 32 uzlů, výzbroj 12 děl ráže 152 mm, 12 děl ráže 102 mm, 16 kanónů ráže 40 mm. Posádka 881 mužů. (Pravda ovšem je, že ten křižník byl asi tak poloviční proti trajektu, který mne do Anglie převážel.)

Expozice včetně výkladu průvodce Vás seznámí s tím, jak byla loď uspořádána, jak to vypadalo v jejich jednotlivých odděleních, např. na palubách, v kotelně, v kuchyni, na ošetřovně vč. operačního sálu, v dělových věžích, na střeleckých stanovištích, v operačním středisku i na kapitánském můstku. Pro lepší názornost jsou v prostorách umístěny figuríny námořníků. Můžete si třeba sednout na kapitánské sedadlo, uchopit kormidlo nebo si osobně vyzkoušet jaké to je být lodním dělostřelcem, tedy mířit a nastavovat elevaci u 40 mm kanónů.

Britové se celkem rozumně domnívají, že když loď přežila bojové akce, tlapičky návštěvníků jí asi moc neublíží a Royal Navy má šedé barvy odolné proti mořské vodě k zabarvení stop po turistech zřejmě dost. Ostatně pancéřování lodi je asi dvanácticentimetrové, a když vydrželo kanonádu z Scharnhorsta, vydrží i dotyky turistů. HMS Belfast za návštěvu rozhodně stojí.

**British Museum** sídlící na adrese **Great Russell Street, WC1B 3DG** v obvodu Camden, téměř v centru města. Nejlépe se tam dostanete ze stanic metra **Russel Square** nebo **Tottenham Court Road**. Muzeum znáte i z filmů, kde posloužilo jako kulisa, např. ve filmu **Mumie**. Britské muzeum (tzv. **Brit'ásek**) bylo otevřeno už v r. 1759 a nalézá se v něm cca 7 milionů exponátů ze všech končin světa, vztahujících se zejména k vývoji člověka a lidské společnosti od počátku do současnosti. Nejvíce mě uchvátily exponáty staroegyptské (mumie, kresby i sochy) a hlavně exponáty soch z antického Řecka. Netušil jsem, jak dokonalé opracování mramoru je vůbec možné dosáhnout. K vidění jsou i sochy Moaji z Velikonočního ostrova, ty co rozhýbal poprvé český inženýr odněkud ze Strakonice tuším a prokázal, jak byly dopravovány z dílny na své místo, dále

sbírka maleb německého renesančního malíře Albrechta Dürera a mnoho jiných zajímavostí. A důležité – vstup je volný. Počítejte s tím, že (alespoň někoho z) Vás Britásek natolik uchvátí, že tam nakonec strávíte značnou část dne.

**Trafalgar Square** (Trafalgarské náměstí) leží v samém centru Londýna a dostanete se tam nejlépe ze stanice metra Charing Cross. Tvoří součást dopravní tepny A4 a doprava po něm je jednosměrná. Svým názvem připomíná Bitvu u Trafalgaru roku 1805, vítězství to Britského námořnictva v Napoleonských válkách. V této bitvě padl admirál Sir Horatio Nelson, velitel vítězné britské eskadry, na jehož počest je uprostřed náměstí vztyčen pomník, tzv. Nelsonův sloup, obklopený fontánami a sochami lvů. Uvádí se, že kov použitý na jejich výrobu pochází z děl francouzských lodí. Na vrcholu sloupu stojí socha vítěze lorda Nelsona. Náměstí je tvořeno rozsáhlou centrální plochou obklopenou ze třech stran komunikací a schody vedoucími do Národní galerie na straně čtvrté. Na severní straně se nachází zmíněná Národní galerie, (tu jsem z časových důvodů nestihl navštívit) a na jih od ní kostel St. Martin's-in-the-Fields. Náměstí spojuje s okolím na jihozápad kolem Admiralty Arch Mall na jih Whitehall, na východ Strand a na sever Charing Cross Road.



Hrdost k Námořním tradicím a úcta k námořním vojevůdcům je jednou z charakteristických vlastností Angličanů. Byl jsem svědkem, že v poledne k Nelsonovu sloupu napochodovala za zvuků vojenské kapely jednotka námořníků Royal Navy, vzdala Nelsonovi čest a opět odpochovala. Bylo to velmi působivé a dopravní omezení s tím související nikoho nepohoršovalo. Toto polední vzdávání cti je zde každodenní, jak mi bylo řečeno.

**Whitehall; Horse Guards Parade, Downing Street - Whitehall, Westminster, SW1A 2AX.** Dostanete se tam pěšky z Trafalgar Square.

**Whitehall** je ulice v obvodu Westminster. Je hlavní dopravní tepnou vedoucí z Parliament Square, správního centra země, na sever k Trafalgar Square. Podél ní se nachází mnoho vládních budov, takže označení Whitehall se často používá jako označení pro vládní administrativu. Pojem Whitehall se také používá pro označení přilehlé oblasti. Jméno pochází z obrovského Whitehallského paláce, který stál v oblasti poblíž této ulice, ale byl zničen požárem v roce 1698. Přesněji lze říci, že severní dvě třetiny ulice je Whitehall, jižní třetina nese název Parliament Street. Celková délka (obě ulice) je asi 1 km. Na Whitehallu se také vypíná jezdecká socha Jiřího, vévody z Cambridge, bývalého vrchního velitele armády. Je zde rovněž sídlo Scotland Yardu.



**Horse Guards Parade** je velké přehlídkové prostranství ve Whitehallu v centru Londýna. Původně to bylo kolbiště Whitehallského paláce, kde se v době Jindřicha III. konaly rytířské turnaje. Na severu je ohraničeno budovami Old Admiralty a Admiralty Citadel, na východě budovou Horse Guards - bývalým velitelstvím Britské armády a na jihu HM Treasury a zadní stěnou Downing Street 10, oficiálním sídlem předsedy britského premiéra. Vstup do této části Horse Guards Parade je nyní z bezpečnostních důvodů zakázán. Přehlídkové prostranství je lemováno množstvím památníků a trofejí, včetně soch polních maršálů Kitchenera, Robertse a Wolseleyho, a tureckého děla, které bylo ukořistěno v roce 1801 v Egyptě. Prostranství se užívá k nácviu královské gardy a pro přehlídky a jiné reprezentativní události. Každý rok se zde odehrává velkolepá přehlídka na oslavu královniných narozenin. Přehlídkové prostranství je na západní straně otevřeno do Horse Guards Road a St. James's Park. Sřežení královské rodiny a paláců totiž zajišťuje elitní armádní jednotka „Household Division“ v historických červených uniformách s vysokými

medvědími čepicemi, skládající se z pěti pěších pluků a jízdního "Household Cavalry Regiment. Na Whitehallu stojí stráž v bráně na koních a je otázkou speciální drezúry, aby koně vydrželi dlouho stát na jednom místě. Vojáci jsou jako sochy a neexistuje, aby se nechali turisty vyvést ze své strnulé vážnosti.

**Downing Street** se napojuje na Whitehall na jihozápadě, blízko Parliament Street. Od roku 1989 je tato ulice uzavřena pro veřejnost branami instalovanými u vstupu do ní. Je zde sídlo (bydliště) britského premiéra. Celkový dojem z Downing Street mám takový jako šedivý. Premiér bydlí v jednopatrovém domku za železnou branou, který je jakoby přilepen k sídlu vlády. Do práce to daleko nemá, ale umělecký dojem z Downing Street lze shrnout slovy „myší díra“.

**Buckingham Palace**, London SW1A 1AA. Dostanete se tam pěšky z Trafalgar Square nebo autobusem do zastávky Buckingham Palace Road. Je jednou z nejvýznamnějších staveb britské metropole. Zároveň je také místem, kde se Britové shromažďují v dobách národního veselí a krizí. Palác byl postaven v roce 1703 pro vévodu z Buckinghamu a Normanby. Buckinghamův dům byl



nakonec roku 1762 prodán jeho potomkem, sirem Charlesem Sheffieldem, králi Jiřímu III. Dům měl původně sloužit spíše pro soukromé účely královské rodiny, zvláště královny manželky Charlotte, než pro oficiální příležitosti. Roku 1826 byl na rozhodnutí krále Jiřího IV. rekonstruován na plně vybavený královský palác. Vznikl tak objekt tvořený třemi křídly s původním Buckinghamským domem v centru stavby. Budova byla vyzdobena dle francouzského neoklasicistického stylu. Stala se hlavním královským sídlem od roku 1837 s nástupem královny Viktorie. Rozsáhlé křídlo směrem na Mall bylo postaveno po sňatku Viktorie s princem Albertem. V roce 1847 zjistili, že objekt je příliš malý pro dvorní život a jejich rozrůstající se rodinu. Rozhodli se ke stavbě nového křídla. Tato část uzavřela vnitřní dvoranu domu. Do současné doby pak palác doznal ještě řadu změn.



V letním období, kdy bývá královna ve Skotsku, je turistům zpřístupněno více než 20 místností. Otevírací doba je **1. srpna–27. září** od **09:45 – 18:00**, poslední vstup je v **15:45**. Návštěva trvá 2 až 2 a půl hodiny. Cena vstupenky pro dospělého člověka je **29,50** liber, starší nad 60 let a studenti zaplatí **26,50** liber a mládež do 17 let pak **16,50** liber. Rodinné vstupné (2 dospělí a 3 děti do 17 let) je **78** liber. Děti do 5 let mají vstup zdarma. Já jsem tam byl v období, kdy se turistické prohlídky královského sídla nekonají. Dále stojí rozhodně za shlédnutí **výměna stráží**. Je ke shlédnutí denně od května do konce června a každý druhý den po zbytek roku, podmínkou však je pěkné počasí. Nové strážce doráží na nádvoří paláce v 11:30 z Wellingtonských kasáren. Cesta jim trvá asi 5 minut a jsou doprovázeni kapelou. Celý ceremoniál se uskutečňuje na nádvoří a trvá přibližně 40 minut.

**Picadilly Circus** je světoznámá křižovatka v Londýně. Nachází se ve středu West Endu a je místem, pro setkávání lidí podobně jako jezdecká socha na Václavském náměstí v Praze. Dostanete se tam ze stejnojmenné stanice metra. Přes den láká nabídkou obchodů a v noci impozantním pohledem na neonové reklamy umístěné na jedné z budov. Picadilly jsem navštívil večer, kdy je náměstí ozářeno obrovskými neonovými reklamami obchodů a dostal jsem se na něj ze čtvrti Soho.



**Soho** je londýnská čtvrť v obvodu Westminster. Hranice Soho tvoří na severu Oxford street, na západě Regent Street, na jihu Piccadilly Circus a Leicester Square a na východě Charing Cross Road. Soho se nikdy nestalo lákavou lokalitou pro zamožné. Místo toho se tato čtvrť stala zanedbanou, divokou a kosmopolitní. Po roce 1700 se aristokraté bydlení na ze čtvrti odstěhovali a do jejich domů se začali stěhovat herci, tehdy považovaní za spodin u, dnes za celebrity. V polovině 19. století již byly všechny vážené rodiny vystěhované a místo nich se sem přesunuly prostitutky, hudební kluby a malá divadla. Na počátku 20. století se zde objevily levné jídelny nabízející kuchyně různých národů a tak se Soho stalo oblíbeným místem stravování pro méně movité obyvatele Londýna, pro turisty, intelektuály, spisovatele a umělce, což platí dodnes. Najdou se zde i gay bary a obchody vyvedené v růžové barvě, takže pohlavně neúchylný návštěvník hned pozná, kam nemá chodit a pro jistotu se v jejich okolí raději ani neohýbat. V okolí Gerard Street se rozkládá Čínská čtvrť, pestrá směsice obchodů a restaurací. Soho má sice pověst střediska erotického průmyslu

Velké Británie, ale to už dnes není pravda. V 80. letech 20. století policejní čistky spolu s kontrolou licencí místními úřady vedly k úpadku těchto nelegálních erotických živností. Střediska této činnosti se nyní soustřeďují do malé oblasti v okolí Brewer Street a Berwick Street. Žádný bordel v SOHO jsem nenavštívil, ostatně je jich tam opravdu málo, aspoň na první pohled s tímto fenoménem předem neseznámeného cizince. Jediné, co jsem v SOHO reálně prožil bylo to, že jsme se do jedné čínské samoobslužné restaurace zašli napít, dali jsme si tam nečínskou kolu.

**City a Monument** - Londýnská **City** (City of London, Hlavní Město Londýn) je malá ústřední část tzv. Velkého Londýna. Často se označuje pouze jako City nebo Square Mile (čtvereční míle), což vyjadřuje přibližně její rozlohu (2,6 km<sup>2</sup>). City má unikátní politické postavení, vyplývající z kontinuální existence jako statutárního města od anglosaské doby a zvláštního vztahu ke dvoru. City má rovněž status hrabství (ceremonial county), avšak v čele nemá hodnostáře Lord-Lieutenant, jeho funkci vykonává komise, již předsedá Lord Mayor. Dnes je City finančním centrem Londýna, i když musí soupeřit s Canary Wharf, které přebírá část jejího vlivu. City má kancelářský charakter, počet obyvatel trvale žijících v City je asi 7 500, ale denně sem dojíždí za prací asi 300 000 lidí, většinou do bank a pojišťoven. Od 90. let 20. století se snaží odklánět od téměř výhradního kancelářského charakteru. Například zde bylo otevřeno několik hotelů a obchodní dům. Přesto je City o víkendy značně vylištěná. City v průběhu historie 2x vyhořela do základu, nejprve v r. 1212 a pak opětovně v r. 1666 za vlády krále Karla II. Při procházce prohlídce City toho zas až tak moc není k vidění, snad kromě honosných fasád bankovních budov. Tak trochu jsem si, (a to jsem bankéř), připadal jako ve Smoljakově filmu Rozpuštěný a vypuštěný, snad s tím rozdílem, že při prohlídce by bylo možno slova „Můžeme se tu porozhlédnout...kachny, kachny, kachny, kachny“ nahradit slovy ...banky, banky, banky, banky.



**Monument** nacházející se v City je ve skutečnosti Památník 2. velkého požáru Londýna. Skládá se z obrovského rýhovaného dórského sloupu z portlandského vápence, s uzavřenou schránkou ohně na vrcholu. Jedná se o 61m vysoký sloup, jenž se nalézá ve vzdálenosti 61 m od místa, kde v roce 1666 vypukl Velký požár Londýna, pekařství v obchodě královského pekaře Farynora na Pudding Lane. Proč zrovna 61 metrů mi nikdo nesdělil. V době, kdy památník vznikl (1671–1678), byl nejvyšším volně stojícím kamenným sloupem na světě. Pokud se rozhodnete vystoupat na vrcholek památníku, budete muset vyšlapat 311 schodů, ale pak budete odměněni skvělým výhledem na centrum města a certifikátem, že jste dosáhli vrcholku. O tom certifikátu jsem předem nevěděl, dostanete ho až při odchodu, přičemž nikdo nezkontroluje, zda jste skutečně vystoupali až na vyhlídkový ochoz, nebo se vrátili dříve, ale mám ho doma dodnes na památku. Na vrchol památníků je možno vystoupit po úzkém schodišti uvnitř sloupu. Tři strany podstavce památníku obsahují latinský text. Na jižní straně je popis akcí, které podnikl Karel II. po požáru. Nápis na východní straně popisuje vznik památníku a seznam starostů té doby. Na severní straně je popsáno jak požár vznikl, jaké škody způsobil a jak bylo dosaženo jeho uhašení. Bude-li z Vás někdo lékař, případně absolvoval klasické gymnasium, možná si to přečte i v originále, já to přeložit nedokázal.



**Greenwich** je městská část na pravém břehu Temže v jižním cípu Londýna, kam jsem se dostal pěšky podchodem pod řekou Thames z Docklands. Na nevysokém návrší s velkým parkem tam je nejvýznamnějším lákadlem Královská observatoř z r. 1675 založená králem Karlem II, na návrh Sira Jonase Moorea (matematik a geodet). Královskou observatoř vede nultý poledník, který na tomto místě dělí zeměkouli na východní a západní polokouli. Myslím, že stejnou funkci by mohl plnit kterýkoli jiný poledník, ale Angličané si ten nultý poledník kdysi přisvojili a tak to prostě platí. Samozřejmě, že jsem si neodpustil „objevitelský“ se nad nultým poledníkem postavit levou nohou stoje na západní polokouli a pravou na východní polokouli. Postoj to byl podobný asi, jako když stojím před pisoárem a jediný rozdíl byl v tom, že se pak nesměla dostavit ta kýžená úleva.... Po opuštění podchodu pod řekou jsem jako první dorazil na rozsáhlejší prostranství na nábřeží, které je věnováno části námořní historie. Je zde vystavena plachetnice Cutty Sark, kterou je možno navštívit, mimochodem Cutty Sark je i název mojí nejoblíbenější značky whisky, takže jsem prohlídce neodolal. Loď byla postavena ve skotských loděnicích a na vodu byla spuštěna v roce 1869 jako jedna z posledních lodí stavěných v letech 1840 - 1870 pro přepravu čaje z Číny. Obšívka trupu byla provedena teakovým dřevem. Společnost provozující loď nedosahovala dobrých hospodářských výsledků a také výkony lodi nedosahovaly očekávané hodnoty, protože nepřekonala hlavního soupeře loď Thermopylae na trase Čína - V. Británie. Při legendárním závodu v roce 1872 vypluly takřka současně ze stejného čínského přístavu a po dlouhý čas pluly prakticky vedle sebe. V



Indickém oceánu se Cutty Sark podařilo dostat se až 645 km před Thermopylae. Potom však v silné bouři přišla o kormidlo. Posádce se po nouzových opravách podařilo nakonec loď dovést úspěšně do Londýna. Trasu 25 750 km urazila za 119 dní, ale v důsledku nepřízně osudu zaostala za Thermopylae a byla poražena. Pro statečné nasazení celé posádky si však vysloužila nezměrný obdiv a velkou slávu. Důsledkem toho je, že dnes se neprodává žádná whisky Thermopylae, ale zato whisky Cutty Sark je špičkový nápoj. V roce 2007 postihl vystavenou loď požár při prováděných opravách, loď se proto musela podrobit rozsáhlé celkové rekonstrukci, která měla být dokončena až ve III. čtvrtletí 2010, jestli však je, aktuálně nevím.

Druhou lodí, kterou jsem zde spatřil, byla plachetnice Gipsy Moth IV. Sira Francise Chicheстера, anglického jachtaře, vítěze 1. transatlantické regaty osamělých mořeplavců (1964); v letech 1966 – 67 na ní obeplul sám jako první zeměkouli. Ta už ve srovnání s Cutty Sark tak zajímavá nebyla, ale za podívání rovněž stála.

Několik desítek metrů od lodi Cutty Sark lze navštívit tzv. Starý pivovar (The Old brewery), kde naleznete stylovou restauraci. Je součástí budovy **Staré námořní akademie (Old Naval College)** Royal Navy, která vychovávala vojenské námořní důstojníky až do r. 1998. V Greenwich lze navštívit i **National Maritime Museum**, Romney Road, Greenwich, London SE10 9NF. Je to největší muzeum námořnictví ve Velké Británii a jedno z nejvýznamnějších na světě. Nachází v sousedství Greenwich Parku. Vystavuje širokou kolekci exponátů vztahujících se k historii britského námořnictva. Bohužel jsem toto muzeum z časových důvodů a ke své velké škodě už navštívit nestačil.







**Royal Air Force Museum**, Gr aham Park Way, London NW9 5LL. Je umístěno na severním okraji Londýna ve čtvrti Hendon, prakticky v sousedství dálnice M1 a dostanete se tam po pár stech metrech chůze ze stanice metra Colindale. Muzeum vystavuje exponáty vojenských letadel od počátku letectví do doby nedávno minulé. Největší část expozice je ale věnována II. Světové válce. Poprvé jsem mohl na vlastní oči spatřit m.j. např. stíhačky Spitfire a Hurricane, řada amerických stíhacích strojů, střední bombardér Wellington, se kterým létala i 311 čs. Bombardovací peruť RAF, dále těžké bombardéry Lancaster nebo americkou B-17 Flying Fortress, B-24 Liberator, B25 Mitchell nebo lehký bombardér Mosquito. K vidění byly i německé stroje, stíhačka ME109, FW190(Focke Wulff), případně proudový ME262, bombardér Heinkel 111 nebo JU87 (Stuka). Do některých velkých letadel je možno vstoupit a prohlédnout si je i zevnitř. Je zde vystaven i bombardér, tuším Hampden, poškozený při náletu nad Německo a vystavený v

rozstříleném stavu, ve kterém nouzově přistál na břicho. Z novějších strojů je zde např. strategický bombardér B1, nebo ruská stíhačka MIG 21, či stíhací letoun Harrier. Vyjmenované stroje tvoří jen malou část celé expozice. Při návštěvě se můžete poměrně dobře najíst v místním bufetu, takže vás nic nenutí zkrátit si v muzeu čas pobytu. RAF Museum za návštěvu rozhodně stojí, proti čemuž bude mít námitky zejména ženská část Vašeho doprovodu, nenechte se však odradit a prosadte si své.

**Abbey Road a Abbey Road Studios**, 3 Abbey Road, London NW8 9AY. Na ulici Abbey road jsem narazil náhodou při jedné ze svých vyhlídkových jízd městským dvoupatrovým autobusem, cestou z Hampstadu. Z Hampsteadu vede jižním směrem West End Lane, na které je, světe div se, **Československá restaurace**, 74 West End Lane, London NW6 2LX, (navštívil jsem ji, toho československého mám doma k dispozici poměrně dost, přišel jsem na ní jízdou stejným autobusem, kterým jsem „objevil“ Abbey Road). West End Lane plynule přechází v třídu Abbey Road. Na jejím konci po asi 3 kilometrech jihovýchodním směrem do centra Abbey Road přechází v Grove End Road. A na samém konci Abbey Road v St John's Wood stojí budova **Abbey Road Studios**, vytvořeného v listopadu 1931 firmou EMI, je považováno za prestižní ikonu nahrávacích studií. Ve studiích na Abbey Road nahrávali Beatles, Cliff Richard, Deep Purple, Radiohead, Al Stewart, Pink Floyd, U2, Oasis, The Shadows nebo např. Plácido Domingo a další. Nejvíce však toto místo proslavili Beatles fotografií na titulní straně svého alba Abbey Road. Jakmile jsem tato studia, byť náhodou, spatřil, vystoupil jsem z autobusu a budovu jsem si prohlédl. Potom jsem se prošel po téměř nedalekém přechodu pro chodce, po kterém šli Beatles na titulní fotografii alba Abye Road no a pak jsem se vrátil na autobusovou zastávku a dalším dvoupatrákem jsem pokračoval ve své vyhlídkové cestě.



Tento výčet zajímavostí by mohl být téměř nekonečný, nepopisuji zde navštívené církevní stavby, ani Baker street, jednu z bočních ulic Oxford Street, kde údajně žil Sherlock Holmes a.j. Odkazuji ve všem ostatním proto na běžně dostupnou literaturu.

Doufám však, že můj první z cestopisných článků Vás alespoň trochu zaujal a motivoval k návštěvě Londýna. Pokud ano, pak je to dobře a splnil svůj účel.



