

ZA VOLANTEM S KARLEM ČAPKEM

NEZNÁMÁ CESTA KARLA ČAPKA DO ALP, DVĚ ŠKODOVKY
A 3500 KM SEDMI STÁTŮ



ZDENĚK VACEK
FOTOGRAFIE PETRA VACKOVÁ

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Používání elektronické verze knihy je umožněno jen osobě, která ji legálně nabyla a jen pro její osobní a vnitřní potřeby v rozsahu stanoveném autorským zákonem. Elektronická kniha je datový soubor, který lze užívat pouze v takové formě, v jaké jej lze stáhnout s portálu. Jakékoliv neoprávněné užití elektronické knihy nebo její části, spočívající např. v kopírování, úpravách, prodeji, pronajímání, půjčování, sdělování veřejnosti nebo jakémkoliv druhu obchodování nebo neobchodního šíření je zakázáno! Zejména je zakázána jakákoliv konverze datového souboru nebo extrakce části nebo celého textu, umístování textu na servery, ze kterých je možno tento soubor dále stahovat, přitom není rozhodující, kdo takovéto sdílení umožnil. Je zakázáno sdělování údajů o uživatelském účtu jiným osobám, zasahování do technických prostředků, které chrání elektronickou knihu, případně omezují rozsah jejího užití. Uživatel také není oprávněn jakkoliv testovat, zkoušet či obcházet technické zabezpečení elektronické knihy.



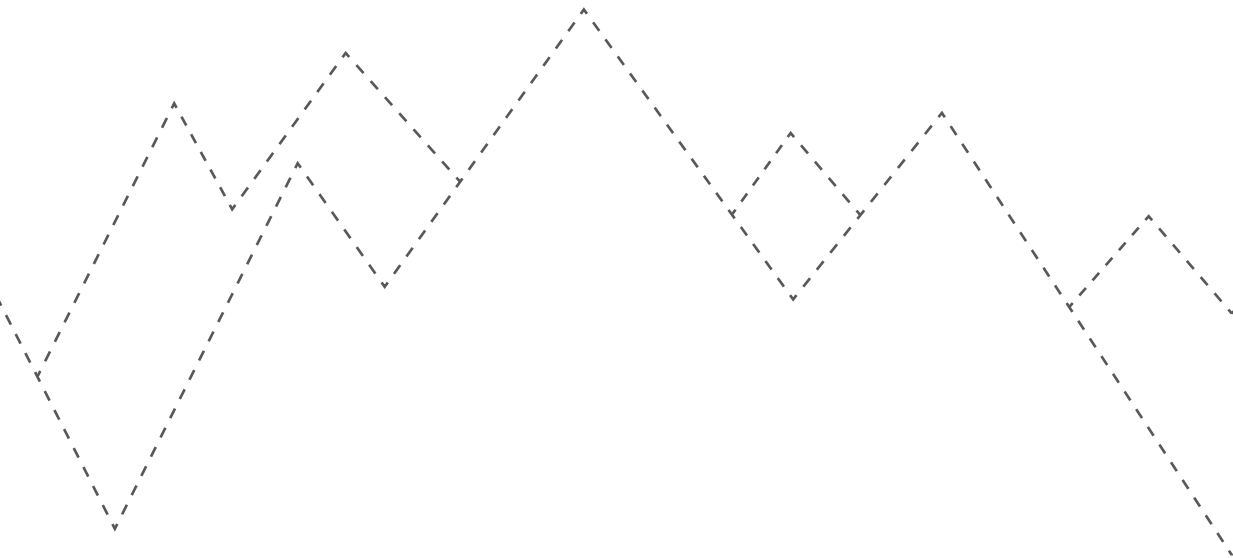


ZA VOLANTEM S KARLEM ČAPKEM

NEZNÁMÁ CESTA KARLA ČAPKA DO ALP, DVĚ ŠKODOVKY
A 3500 KM SEDMI STÁTŮ

ZDENĚK VACEK
FOTOGRAFIE PETRA VACKOVÁ

GRADA PUBLISHING



Zdeněk Vacek

ZA VOLANTEM S KARLEM ČAPKEM

Neznámá cesta Karla Čapka do Alp, dvě škodovky a 3500 km sedmi státy

Vydala Grada Publishing, a. s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400
jako svou 4239. publikaci

Odpovědná redaktorka Dana Flídrová
Fotografie na obálce a v knize Petra Vacková, Josef Dvořák, Vladimír Pařenica a archiv
Grafická úprava a sazba Grafické studio Hozák
Počet stran 192
První vydání, Praha 2011
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a. s., 2011
Cover & Layout Design © Ivan Hozák, 2011

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-247-3582-5 (tištěná verze)
ISBN 978-80-247-7484-8 (elektronická verze ve formátu PDF)
© Grada Publishing, a. s. 2012



OBSAH

Úvodem – Proč Karel Čapek a automobil 8

Zvídavý poutník	10	Alpské retro dobrodružství	82
Cestovatel Karel Čapek v datech	11	Na počátku byl antikvariát	83
Co nejdál od reality?	14	Vzhůru na cestu!	91
Šokující „Traffic“	19	Rakouskem včera a dnes	95
Jak se co dělá	22	K Velkému zvonu	102
Dobrý stroj	24	Dolomity, svět bílých skal	111
Pullman, král kolejí	29	Vzhůru dolů aneb Dobývání průsmyků	114
Slasti a strasti motorismu	34	Ve znamení jezer	119
Autovraždy	36	V zemi helvétského kříže	123
Kupte Olze auto Zn.: Tajně	38	Locarno generálkou na Mnichov?	127
První společná dovolená	47	Sto údolí – Simplon – Brig	129
Kudy kam	50	Aktivní odpočinek	132
Do you wish to marry me?	55	Dále od domova, dále... ..	136
Oklikou domů	58	Na střeše Evropy	143
Škodovkou i na radnici	62	Voda stokrát jinak	146
Střídání stráží	64	Hřmící skála	151
Krátký život dlouhého chlapce	68	Ve stínu Jungfrau	153
Poslední dějství: Škoda Rapid	73	Koleje do oblak	158
Konec starých časů	79	Za vůní čokolády	160
		Ze Švýcar do Rakous	165
		Místo činu nalezeno	169
		Hnědá kaňka vybledla	172
		Hajdy domů	173

Příloha č. 1 175

Příloha č. 2 Barevné reminiscence 177

MOTTO

„Ačkoli se mne na to v tuto chvíli nikdo neptá, přiznávám se, že nerad jezdím na cesty; připadám si v cizině jako prodaný a nesu s krajní neochotou, ba přímo s odporem všechny svízele a komplikace, které v cizích zemích doprovázejí i ty nejjednodušší životní úkony, jako je třeba nákup poštovních známek. Podnikl-li jsem přesto několik výprav do různých krajů, nebylo to ani tak ze zvědavosti nebo dobrodružnosti, nýbrž spíše z nedostatku fantazie; nedovedl jsem si totiž v danou chvíli vymyslet slušnou výmluvu nebo záminku, abych se jí uhájil proti lidem, kteří mne z nějakých důvodů nutili putovat tam nebo onam. Říkám to proto, abych ukázal, že jsem nikdy nikam nejel za nějakými objevy nebo s jakýmsi programem, zatížen jakýmkoliv očekáváním, zvláštním zájmem nebo předem pojatou teorií; obyčejně mne cestování přepadlo jako jakási pohroma, nenadále a proti mé vůli.“

(Karel Čapek v „Obrázcích z Holandska“, 1932)

PODĚKOVÁNÍ

Mým rodičům Ludmile a Zdeňkovi, kteří ve mně probudili a stále velkoryse podporují lásku ke kultuře, historii i cestování a vytvořili týlové zázemí naší expedice.

Manželce Petře, odvážné a milé společníci při retro dobrodružstvích, za pečlivou přípravu itineráře, zdatné navigování, fotodokumentaci a sdílení cestovatelských radostí i útrap.

Jejími rodičům Janě a Laďovi za aktivní spoluúčast na našem dobrodružném podniku a všestrannou pomoc vyčerpané posádky starobylého samohybu na dlouhé čapkovské trase.



Foto Josef Dvořák

Start od Čapkovy vily 19. června 2010.

Zleva: Pařenicovi Vladimír a Jana, Vackovi Petra a Zdeněk, Ludmila a Zdeněk st.

Automobilce Škoda Auto, nakladatelství Grada, Společnosti bratří Čapků a jmenovitě předsedkyni paní Kristině Váňové, dceři Čapkova řidiče a zahradníka Václavě Vrbatové za podporu projektu, panu Karlu Scheinpflugovi za laskavé svolení k užití fotografií z rodinného archivu, kolegům a přátelům za povzbuzení i inspiraci.

Autor



ÚVODEM

PROČ KAREL ČAPEK A AUTOMOBIL

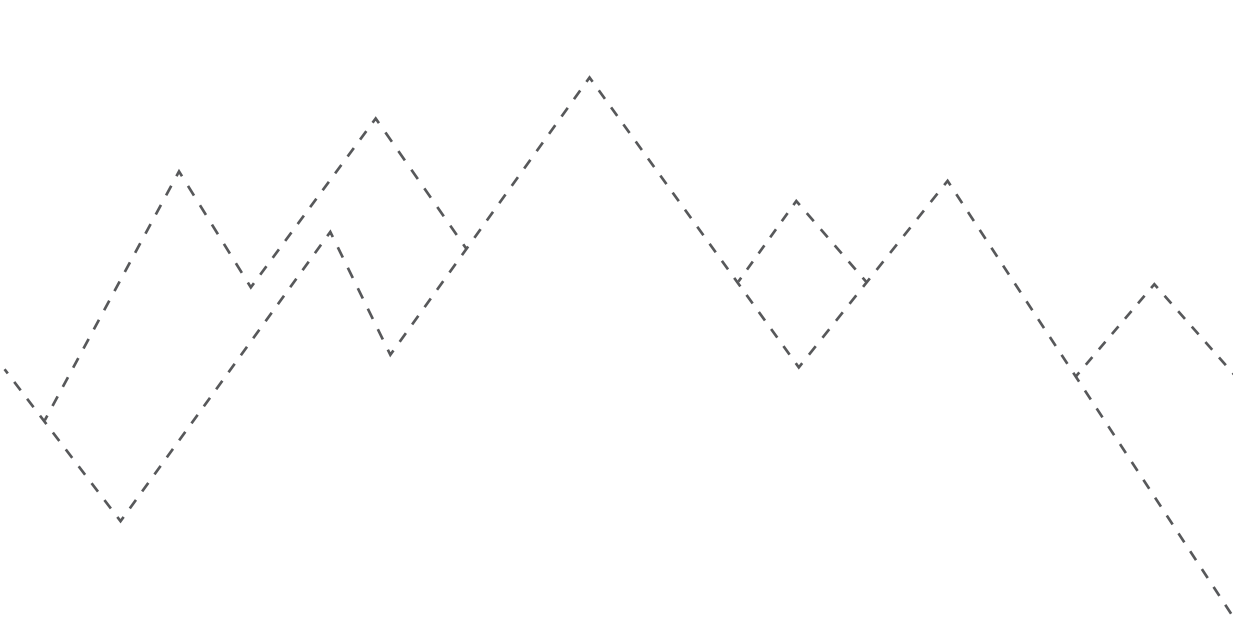
„Italské listy“, „Anglické listy“, „Obrázky z Holandska“, „Cesta do Španěl“ nebo „Cesta na sever“ – Čapkovy osobité cestopisy se už desítky let právem těší velké popularitě. Strhujícím popisem atraktivních lokalit i citlivým vystižením specifické atmosféry a genia loci svádějí k následování literárnímu i cestovatelskému.

Ale Karel Čapek coby automobilista? Ve zdánlivě dokonale zmapovaném životě slavného literáta představuje toto téma bílé místo a dosud bylo přehlíženo. Tato kniha se pokouší onen dluh zčásti splatit. Připomíná dvě pozapomenuté výpravy do Alp, které se zásadně lišily od známějších Čapkových cest a sehrály podstatnou roli v dlouhletém partnerském vztahu nesmělého spisovatele s herečkou Olgou Scheinpflugovou.

Právě před 75 lety, v létě roku 1935, si tato čerstvá majitelka „vůdčího listu“ naplánovala dovolenou svým zánovním autem Škoda Popular. Aniž to tušila, přítel Karel Čapek jí koupí škodovky tajně financoval, aby mohli poprvé vyrazit na prázdniny společně. Po patnácti letech známosti ji na alpské samotě požádal o ruku; pro jistotu anglicky, aby zmátl vedle ubytované české drbny.

Alpské scenerie si oba zamilovali, vlastní automobil s najatým šoférem jim otevřel nové obzory. Zastavovali prý snad stokrát denně a kochali se mnohde ještě panenskou přírodou. Vášnivý zahradník Čapek tam našel největší, ale také nejdokonalejší „skalku“: alpskou flóru. Doma v Praze nechal rozepsaný román „Válka s Mloky“, jehož druhý díl vytvořil právě během návratu z dovolené a promítl do něj své nejčerstvější dojmy: když svět dospěl ke zkáze, uspořádalo lidstvo s mloky potápějícími jednu pevninu za druhou konferenci ve Vadúzu, neboť „*velehory se budou odbourávat až nakonec*“.

Čapek se pro automobilismus nadchl, podobně jako předtím pro kaktusy, orientální koberce, fotografování nebo fenomén rádia. Při mobilizaci v roce 1938 ho trýznilo poznání, že nemůže vlasti posloužit jako voják. V nejhorším by šel do nějakého tiskového stanu, ale napadlo jej dát se k dispozici jako řidič – spojka. Kvůli ztuhlé páteři však nedokázal zacouvat a nikdy nezískal „vůdčí list“.



Málo se ví, že Čapek krátce po probuzení zájmu o motorismus sledoval z hlavní tribuny Velkou cenu Československa v Brně (1935).

Roku 1937 vykonal s Olgou v novém pohodlném autu Škoda Rapid poslední velkou cestu do ciziny ve svém životě. K Rakousku a Itálii přibylo Švýcarsko, nahlédli i do Francie a Německa. Své čtyřkolé družce něžně přezdívali „Smerděnka“. Nenápadná, ale o to houževnatější škodovka podávala vynikající výkony. Vytrvalostí v kopcích i účinností brzd při nekonečných sjezdech z průsmyků do údolí zastínila mnohem výkonnější luxusní americké vozy značky Packard a Nash dalších účastníků výpravy.

Tyto a mnohé další příhody podrobně rozvádí předložená kniha, předcházející řádky přijměte jako ochutnávku. Naladily také autora a fotografku této publikace. Jiskra čapkovské inspirace se v srdcích a myslích nadšených cestovatelů počátku 21. století rozhořela v hřejivý plamen nadšení, touhy vydat se do stejných míst a pokud možno shodným způsobem. Vždyť Alpy máme stejně rádi jako Karel s Olgou! Tak proč váhat, když nám navíc v garáži stojí shodný typ automobilu – robustní a spolehlivá Škoda Rapid! Rádi jsme naskočili do hektického kolotoče rešerší v knihovnách i archivech včetně Čapkovy pozůstalosti, v řadě institucí našli obětavé pomocníky a během více než půlroku se důkladně připravili na rekonstrukci dávné výpravy. Možná vás, stejně jako autora, Mistrovny příhody strhnou k následování. Tak se zrodilo alpské retro dobrodružství posádek stylové černé Škody Rapid a novinky léta 2010, sportovní přepřádané Fabie Combi RS. Díky detailním předválečným itinerářům s poznámkami slavné umělecké dvojice bylo možné po tři čtvrtě století rekonstruovat delší cestu z roku 1937 doslova vesnici po vesnici. Textová i fotografická konfrontace 3500 km dlouhé trasy sedmi zeměmi umožňuje porovnat vzhled krajiny, měst, stav tehdy horečně budované vysokohorské dopravní infrastruktury, ale také změny společenské atmosféry.

Reportáž s bohatou fotodokumentací, proložená faksimile itinerářů s autentickými poznámkami k cenám benzínu, strmosti kopců, neustálému střídání jízdy vlevo a vpravo podle ještě nesladěných evropských předpisů, ale osvěžená i chutí třešní a vůní hor otevírá bránu k málo známým zážitkům slavného spisovatele. Zároveň by skromnému velkánovi Karlu Čapkovy ráda vzdala hold u příležitosti 120. výročí jeho narození.

ZVÍDAVÝ POUTNÍK



CESTOVATEL KAREL ČAPEK V DATECH

„Všeho se aspoň prstem dotknout. Celý svět přejet dlaní. Ta radost, člověče, když vidíš nebo hmatáš, cos dosud neznal. Každý rozdíl ve věcech a lidech rozmnožuje život.“ (KČ)



Za Čapkových časů bývaly cestovní kufrы polepovány leckdy exotickými štítky navštívených hotelů jako jejich reklamou a zároveň dodávaly majiteli zavazadla punc světovosti

- 
- 1890 9. ledna narozen v Malých Svatoňovicích u Trutnova.
- 1895–1901 V Úpici navštěvuje obecnou a měšťanskou školu.
- 1901–1905 Prima až kvarta klasického gymnázia v Hradci Králové.
- 1905–1907 Kvinta a sexta Prvního českého státního gymnázia v Brně.
- 1907–1909 Septima a oktáva na Akademickém gymnáziu v Praze.
- 1909–1915 Filozofická fakulta UK v Praze, studium germanistiky, anglistiky, bohemistiky, filozofie, estetiky a dějin výtvarného umění.
- 1910–1911 Zimní semestr na berlínské univerzitě, letní na pařížské Sorbonně, v létě 1911 Karel cestuje s bratrem Josefem po Francii až do Marseille.
- 1912 Po přestěhování rodičů do Trenčianských Teplic, kde Čapkův otec působil jako lázeňský lékař, Karel až do začátku 30. let pravidelně jezdil na Slovensko, nejraději do Tater. V Topoľčiankách navštěvoval prezidenta Masaryka a tvořil „Hovory s TGM“.
- 1920 V létě se seznamuje s herečkou Olgou Scheinpflugovou, v zimě se svojí další láskou Věrou Hružovou.
- 1923 Cesta vlakem do Itálie (mj. Benátky, Ravenna, San Marino, Florencie, Siena, Řím, Neapol, Palermo, Janov, Miláno, Verona, Bolzano).
- 1924 Cesta vlakem a lodí do Anglie (mj. Londýn, Cambridge, Oxford, Skotsko, severní Wales).
- 1929 Cesta vlakem „Nord & Sud Expres“ do Španělska (mj. Madrid, Toledo, Sevilla, Montserrat). Čapek svědkem tragické nehody mezinárodního rychlíku.
- 1931 Cesta vlakem na mezinárodní kongres PEN klubů, základ k cestopisu „Obrázky z Holandska“.
- 1935 Koupě Škody Popular pro Olgu Scheinpflugovou, 5. července cesta tímto malým vozem do Alp. S najatým řidičem Knauerem ujetu asi 2000 km, doprovodné vozidlo obsluhoval Karel Scheinpflug. Po návratu 26. srpna 1935 svatba KČ s OS.
- 1936 Cesta do Skandinávie (Dánsko, Švédsko, Norsko) automobilem, vlakem a lodí až na Nordkapp.
- 1937 V červenci, po návratu z mezinárodního kongresu PEN klubů v Paříži, poslední velká zahraniční cesta. Asi 3500 km Alpami Škodou Rapid se řidičem Motlem a přáteli v doprovodných automobilech Packard a Nash.
- 1938 Při květnové mobilizaci se Čapek chtěl dát k dispozici spolu s rapidem jako řidič. Nakonec předal automobil šoferu Motlovi při jeho vlastním nástupu k armádě.

25. prosince zemřel Karel Čapek na zánět plic, v podstatě však coby symbol demokratické první republiky uštván nenávisťou pomnichovskou kampaní.



Karlovi nejbližší: nahoře zleva KČ, bratr Josef, sestra Helena,
sedící zleva babička Helena Novotná, otec MUDr. Antonín, matka Božena



CO NEJDÁL OD REALITY?

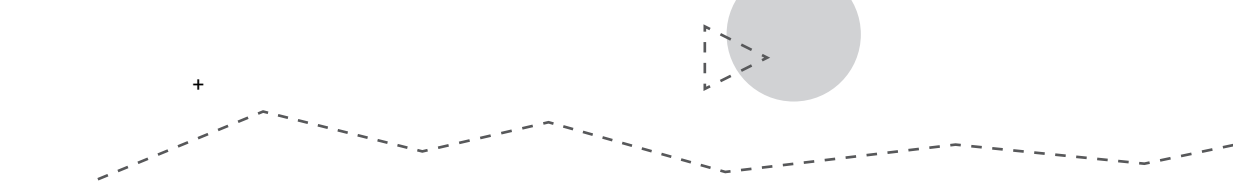
Karel Čapek se při svých cestách omezil pouze na střed, jih, západ a sever Evropy včetně ostrovního Albionu, byť při návštěvě Marseille (1911) a Gibraltaru (1929) uvažoval o pokračování do Afriky. V roce 1936 obdržel pozvání k cestě do Argentiny jako zástupce českého PEN klubu. Uvažovalo se o něm totiž jako o možném novém předse-
dovi celé této mezinárodní organizace. Podle vzpomínek manželky Olgy prý pozvání odmítl a v nejbližším kruhu je komentoval slovy: „*Stálo by mě to [cestování] hrůzu času a tady je potřeba každého klidného a pečlivého člověka.*“

Hlavní limit ve větším cestovatelském „rozletu“ představoval umělcův zdravotní stav, ovlivněný bolestivou a v pohybu omezující Bechtěrevovou nemocí¹. Cestování nejen automobilem bývá pro tyto pacienty kvůli otřesům a dlouhému sezení dosti nepohodlné a náročné. Před první válkou a těsně po ní sehrály roli také finanční výdaje spojené s cestováním do ciziny.²

Poprvé se Karel Čapek dostal daleko od své vlasti již na jaře 1911, kdy po zimním semestru na berlínské univerzitě absolvoval další půlrok na pařížské Sorbonně. S bratrem Josefem tehdy pobýval v „Hotel des Américains“ na bulváru Saint-Michel čp. 133. „*Jako*

¹ Bechtěrevova nemoc (ankylozující spondylitida, latinsky morbus Bechterevi) je pojmenovaná podle ruského neurologa Vladimira Bechtěreva. Jedná se o chronické zánětlivé onemocnění především páteřních obratlů postihující až 1 % populace, 2–3krát častěji muže než ženy. První příznaky se většinou objeví mezi 18. a 30. rokem života. Bolest se objevuje hlavně v místě skloubení křížové kosti s pánví, odkud vyzraňuje do hýždí nebo zadní strany stehna. Trápení bývá největší, pokud zůstává pacient v klidu, zmiřňuje se při fyzické aktivitě. Páteř se postupně stává méně ohebnou, postupně u menší části pacientů ztuhne do jakési neohebné tyče. Dalším rysem choroby je chronická těžká únava, záněty rohovky, odchlípnutí nehtů atd. Bechtěrevova nemoc není ani při současných léčebných možnostech zcela vyléčitelná a podávané léky jen zpomalují její průběh, zmiřňují následky.

² Ovšem již v první polovině 20. let přicházely Čapkovi tantiémy i ze zámorí, po obdržení osmi tisíc dolarů za filmová práva k „R.U.R.“ prý seděl nad hromadou peněz (tehdy platil směnný kurz asi 1 USD za 100 Kč) a nevěděl, co s nimi počít. Nutno ovšem připomenout, že literát hospodařil až do své svatby dosti střídě, byl k šetrnosti veden výchovou a donucen protloukáním se válečnou nouzí. Jedinou významnější výjimku představovala stavba domu sdíleného s rodinou bratra Josefa.

+ 

tolik našich mladých lidí, putoval jsem před válkou do Paříže jako do svatého Říma umělců, formálně jako žák Sorbonny, ale ve skutečnosti jako neznámý a opojený poutník potloukající se mezi Louvrem a krámem Ambroise Vollarda, od bukinistů a Seiny po bohémské kavárny a pivnice na Rive Gauche, od Lucemburské zahrady po café-concerty pana Drauema. Výsledkem bylo okouzlení ještě hlubší; myslím, že se ho nezbavím, pokud budu živ. Okouzlení z lidí, života a umění. Chcete-li, je to láska... (...) Co se nás [s bratrem Josefem] týče, byli jsme velmi mladí cizinečkové, ztraceni v Paříži, se kterou neměli jsme málem jiného styčného bodu než své udivené oči; nepřišli jsme dobývat Paříže jako hrdinové Balzacovi; naši jediní přátelé byli smutný sklepník ze studentského hotelu – i on už je mrtev – a dívka Renée, oděná pestře jako amazonský papoušek. Vše ostatní bylo Louvre, Luxembourgská zahrada, Kahnweiler, Vollard, Bernheim a několik jiných obchodníků s obrazy. Ano, hlavně obrazy: obrazy života na ulicích a věčné obrazy na stěnách galerií.“³



S Josefem v roce 1911 v Paříži v hotelu na bulváru Saint-Michel 133

Bratři se o letních prázdninách vydali napříč Francií až do přístavu Marseille. Slabší tělesná konstituce však Karlovi nedovolila pokračovat s Josefem dále do Španělska, na to prý byl příliš usouzený vedrem a vyrážkou.

³ Neznámý mistr, In: O umění a kultuře II, citováno dle: Karel Čapek ve fotografii (ed. Jiří Opelík), SČNK: Praha, 1991, s. 48–49

O tři roky později, krátce po vypuknutí první světové války, si s „Pečou“, tedy bratrem Josefem, požádali o vydání pasu pro zamýšlenou cestu do Španělska. Nejen že jej nezískali, ale navíc vzbudili u policie podezření ohledně svých skutečných pohybu-tek k opuštění monarchie. Karel Čapek se však plánu nehodlal vzdát a ještě na jaře 1915 s předstihem navrhoval S. K. Neumannovi, plánujícímu vydávání nového časopisu, monotematické číslo „Bratří Čapkové: Španělsko; dojmy ze země, z umění, lidu a vlastní duše, meditace; obrázky země a umění.“

Ostatně ani první Čapkova poválečná cesta v roce 1923 neměla původně vést do Itálie, nýbrž na Pyrenejský poloostrov. Jenže k tomu neměl „*dost kuráže při současném stavu svého těla a duše*“, jak napsal 8. března své tehdejší přítelkyni Věře Hružové.

Italskou cestou se léčil z hluboké krize ve vztahu k Olze Scheinpflugové, do Anglie pro změnu zamířil s duší zatíženou matčinou smrtí, po otcově skonu cestoval do vysněného a dlouho odkládaného Španělska.



První větší samostatná cesta vedla do Itálie:

„Jaderské, Tyrhénské, Africké, Jónské, Ligurské; modré, zelené, ocelové, perleťové, zlaté a černé; mrtvé, dřímající, hučící a zpěňené; ať nezapomeňš na žádnou z těch proměnlivých tváří.“



Potvrzuje se tak citát, použitý coby motto v úvodu této publikace o (jistě v určité nadsázce míněné) nedobrovolnosti cestování. Sám Čapek v něm udává jako svůj hlavní motiv k výpravám za hranice potřebu úniku z tíživé každodenní reality. Způsob, jak „z nedostatku fantazie“ a pro neschopnost „vymyslet slušnou výmluvu nebo záminku“ našel východisko a jak by se „uhájil proti lidem, kteří mne z nějakých důvodů nutili putovali tam nebo onam.“

Osobní strasti mělo přehlušit fyzické vzdálení se prostředí a osobám, které mu danou bolestnou událost připomínaly. Cestovní útrapy a nové silné dojmy útočící na jeho citlivou duši ze všech stran pak měly představovat svého druhu očištnou kúru a léčivý balzám. Osvědčilo se mu také pracovní vypětí, a tak spíše vítal než odmítal nepsanou povinnost novináře referovat o svých dojmech čtenářům. Proto posílal do Lidových novin z cest své fejetony.

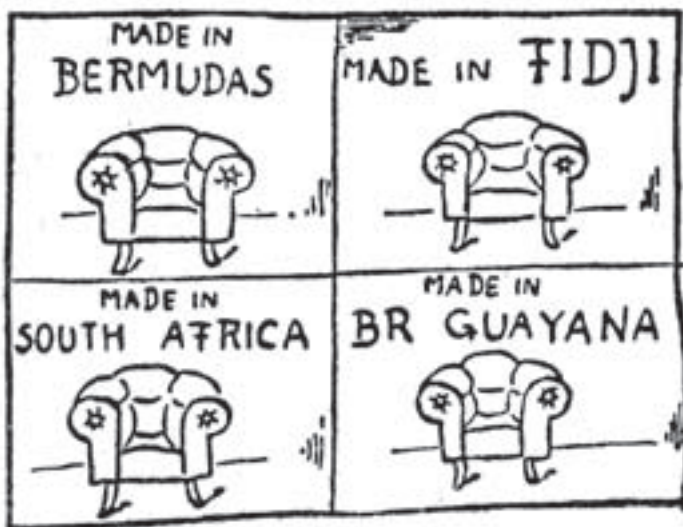
Tak třeba ten o Benátkách, kam přijel z Prahy 1. dubna 1923. O týden později vyšel v „lidovkách“ a již v září bylo možné soubor fejetonů bez podstatných úprav a v rozšířené podobě vydat knižně! Čapek na cestách podle vlastního vyjádření „psal (...) v noci, nedbaje únavy a blech“.

Své osobité postřehy ovšem sám za cestopisy nepovažoval. Nejčastěji je nazýval „obrázky“ nebo „listy“, ať už z Itálie, Anglie nebo třeba Holandska. Do prvního italského svazku v roce 1923 vložil „Výstrahu všem, kdo budou čísti tuto knížku, aby ji nepovažovali za průvodce, ani za cestopis, aniž za cicerona, nýbrž za cokoliv jiného budou chtít; a aby až sami někam pojedou, spoléhali krom jízdního řádu jen a jen na zvláštní milost, jež doprovází pocestný lid a ukáže mu více, než vůbec je možno napsat a vypravovat.“⁴

Ovšem ne všechny výpravy plynuly z potřeby ventilovat tlak na duši. Například ve Velké Británii se o něj staral známý anglista, „český anděl strážce“, prof. Otakar Vočadlo. Mimochodem, Karel Čapek byl do Albionu roku 1924 vyslán redakcí Lidových novin. Měl referovat především o koloniální výstavě British Empire Exhibition ve Wembley (obdobě poválečných EXPO): „Jsou tam vycpané ovce, sušené švestky, klubovky vyrobené na Rádži, hory damaru nebo cínové rudy, girlandy skopových kýt, sušená kopra podobná ohromným kuřím okům, pyramidy konzerv, gumová stínítka, staroanglický nábytek z jihoafrických továren, syrské hrozinky, cukrová třtina, hole a sýr. A novozélandské kartáče, cukroví z Hongkongu, nějaké malajské oleje, australské voňavky, model jakýchsi cínových dolů, gramofony z Jamaiky a pohoří másla z Kanady. Jak vidíte, je to cesta kolem světa, nebo spíše putování příliš velkým bazarem.“⁵

⁴ Italské listy (fejetony), In: Karel Čapek: Cestopisy I, Čs. spisovatel, Praha 1980, s. 10

⁵ Anglické listy, In: Cestopisy I., ibid, s. 88–89



Imperiální výstava Britské říše, „nad níž slunce nezapadalo“, byla dobovou obdobou pozdějšího EXPO

Pokud se italská výprava (1923) promítla do fejetonů spíše v duchu programové estetiky, s jasným odkazem na Čapkovu slabost pro historii zvláště výtvarného umění, „Anglické listy“ na řadě míst zaujmou spisovatelovou fascinací až úlekem z moderní civilizace. V mnohém jí nerozuměl, stejně jako dialektu obyvatel ostrovů. On, pražský student anglistiky, „vystoupiv [z lodi v Doveru] na zem shledal s úžasem, že neumím a nerozumím ani slovo anglicky. Ukryl jsem se tedy do nejbližšího vlaku; naštěstí se ukázalo, že jede do Londýna.“⁶

⁶ Ibid, s. 64



ŠOKUJÍCÍ „TRAFFIC“

Právě v britské metropoli „páchnoucí povšechně benzinem, spálenou trávou a lojem“ byl Čapek konfrontován s rozmachem automobilismu v ještě větší míře a intenzitě než v Praze, Berlíně, ale i velmi motorizované Paříži.

Odtud fejeton „Traffic“ (dopravní ruch): „*Jakživ se nesmírím s tím, čemu se tady říká „traffic“, totiž s frekvencí na ulicích. Vzpomínám s hrůzou na den, kdy mne poprvé dovezli do Londýna. Nejdřív mne vezli vlakem, pak jsme běželi nějakými nesmírnými zasklenými halami a strčili mne do mřížové klece, jež vypadá jako dobytčí váha; to je lift, a jelo to dolů ošklivou pancéřovanou studní, načež mne vytáhli a prchali křivolakými podzemními chodbami; bylo to jako hrozný sen. Pak tam byl takový tunel nebo kanál s kolejeji, a tam přiletěl bručící vlak; hodili mne do něho, a vlak letěl dál, a bylo tam těžké a plesnivé dusno, patrně z blízkosti pekla; načež mne znovu vyndali a běželi novými katakombami až k pohyblivým schodům, jež rachotí jako mlýn a ženou se do výše i s lidmi; říkám vám, je to jako horečka. Pak ještě několik chodeb a schodišť, a přes můj odpor mne vyvedli na ulici, kde mi kleslo srdce.*

Bez konce a přerušeni se sune čtyřnásobný pás vehiklů: busy, supající mastodonti řítící se ve stádech s hejny lidiček na zádech; předoucí auta, náklady, parní mašiny, cyklisti, busy, letící smečka aut, běžící lidé, traktory, ambulance, lidé šplhající jako veverka na střechy busů, nové stádo motorových slonů, tak, a teď to všechno stojí, mručící a drnčící příval, a nemůže to dál; ale ani já nemohu dál, vzpomínaje na hrůzu, kterou tehdy ve mně vzbudila představa, že musím přeběhnout na druhou stranu ulice. Podařilo se to s jistým úspěchem, a od té doby jsem bezpočtukrát překřížoval londýnské ulice; ale jakživ se s nimi nesmírím.

Tehdy jsem se vracel z Londýna zdrcen, zoufalý, zhroucen na duchu i na těle; poprvé v životě jsem pocítil slepý a zuřivý odpor k moderní civilizaci. Zdálo se mi, že je něco barbarského a katastrofálního v tom strašném nakupení lidí; prý jich je tady sedmapůl miliónu, ale já jsem je nepočítal. Víم jenom, že první dojem z této veliké hromady byl skoro tragický; bylo mi úzko a bezmezně se mi zastesklo po Praze, jako když se malé dítě