



Jiří Baum

AFRICKOU DIVOČINOU

AUTEM Z PRAHY
K MYSU DOBRÉ NADĚJE

JIŘÍ BAUM

AFRICKOU
DIVOČINOU

*AUTEM Z PRAHY
K MYSU DOBRÉ NADĚJE*

Věnuji svým drahým rodičům.

Kapitola první, která vypráví o tom, jak jsem se chystal do Afriky, jak jsem se sešel s mistrem Foitem a jak jsme se spolu vydali na cestu do Kapského Města.



Tatra před karosárnou Uhlík před odjezdem do Afriky, 1931

Myslím, že skoro každý prožil ve svém mládí dobu, kdy pojal rozhodnutí vydati se do dalekých končin divoké Afriky, aby tam lovil lvy a slony a zažil četná romantická dobrodružství. U mě vyskytla se

tato touha po Temném Zemědilu zvláště silně – snad proto, že byla zesílena zájmem o přírodu, který se u mne již od dětství projevoval. Brzo hromadily se u mne cestopisy a odborné knihy, pojednávající o Africe a Holubova díla uměl jsem skoro nazpaměť. Učil jsem se arabsky a sestavoval pracně příručku, která by mně umožnila poznati africké ptactvo, jakmile se vydám na vytouženou cestu, napříč celou Afrikou.

Zdálo se, že moje Velká africká cesta zůstane pouhým snem. Osud mne zavalil do jiných dílů světa a moje dvě cesty – do Afriky Severní a Západní – nezavedly mne daleko do vnitrozemí. Ale veliký podnik vyžaduje velikých příprav a tak se přece jen blížil den, kdy moje plány měly být uskutečněny. Poměry se ovšem změnily, a jestliže jsem původně zamýšlel cestovati na velbloudu, bylo nyní jasno, že nejlepším cestovním prostředkem bude automobil.

Pak přišla okolnost, která způsobila, že jsem své plány uskutečnil o rok dříve, než jsem myslel: navštívil mne sochař, mistr Foit, který se chystal na podobnou cestu a měl již vůz, a nabídl mně, abychom jeli spolu. Bylo by zbytečné, aby z Prahy jely dvě výpravy za stejným cílem a každá zvlášť, a tak jsem přijal. Nelitoval jsem: jak pán, tak i vůz se dobře osvědčili!

Nejhorší část cesty bývá doba těsně před odjezdem; je to doba práce a starostí, které schází sladká odměna zajímavé cesty. Moje spisovatelské právo mně na štěstí dovoluje popis těchto zlých dob vynechat a tak mohu začít slavnostní chvilkou, kdy náš vůz, těžce naložen, zamířil jednoho dne časně zrána Bělehradskou ulicí na Král. Vinohradech dolů k Nuselskému údolí.

Bylo to 1. dubna a studený, sychravý den, jako by příroda chtěla ještě na rozloučenou připomenouti nám, že opouštíme chladné končiny severu. Kraj vypadal ještě smutně, bez stopy zeleně a zdál se odrážeti naše vážné myšlenky, přiměřené slavnostní chvíli loučení. Teď teprve, když jedeme s přetíženým vozem prvním úsekem své cesty na jih, uvědomujeme si vážnost našeho podniku a teprve nás napadá, že bude třeba značné dávky štěstí, abychom vykonali cestu, kterou se až dosud podařilo uskutečnit jen speciálně vypraveným automobilům, jako byly Citroënovy traktory nebo tříosé Renaultky.

Mimo kufrů, upevněné po stranách, vzadu i na střeše vozu, je vyplněn celý vnitřek auta různými zavazadly a předměty a nahoře, na této hromadě, trůní klec s dvěma poštovními holuby. Přinesl nám je známý právě, když jsme se loučili u Autoklubu, abychom je, na zkoušku, vypustili někde hodně daleko od Prahy.

Dnes, když si vzpomínám na tento začátek naší daleké pouti, připadá mně, jako by se to bylo událo kdysi velmi dávno. Vzpomínky na cestu dolů na jih, do Terstu, jsou zatlačeny do pozadí mnohem barvitějšími vzpomínkami na cestování africkou divočinou. Jen matně si vzpomínám, jak v pohraničních horách se náš vozík brodil čerstvě napadlým sněhem – tehdá jsme se s ním loučili na dlouho a netušili jsme, že se jím budeme brodit po druhé, ještě zanedlouho, na svazích hory Kilimandžára!

Byla to cesta bez větších příhod a konečně – co se může člověku přihodit na prosaických silnicích Evropy? Rozčilující chvíle jsem zažil jen při přejíždění hranic, neboť útroby našeho vozu skrývaly na sta věcí a věcíček, o kterých sní ctižádostiví celníci. Měli jsme radiový přijímač, čtyřlampovku, ukrytou v tajné přihrádce za opěradlem

sedadla, revolvery, krčící se skromně mezi prádlem a konečně naše dva poštovní holuby, nevinné ptáky, podezříváné jako spojence vyzvědačů policií celého světa. Celnice jsou dnes největším nebezpečím odvážných cestovatelů a přijdou hned za žlutou zimnicí a rozhodně před lvy a lidojedy, co se nebezpečí týče. Tentokrát však dopadlo vše dobře a na večer dorazili jsme do Vídně.

Přespali jsme v Neunkirchenu a druhého dne pokračovali v cestě krásnou horskou krajinou na jih. Na vrcholku Semeringu překročili jsme hranici mezi zasmušilým severem a usměvavým jihem. Po stranách cesty svítily ještě zbytky sněhu, ale na jasně modrém nebi smálo se na nás sluníčko a dodávalo nám odvahy k naší pouti. Tak jsme jeli celý den po výborných cestách Rakouska a pak napříč sesterskou Jugoslavií a také značnou část noci, abychom ještě dorazili do Terstu.

Na italskou celnici jsme přijeli za tmy a dostali zle vyhubováno, proč s tím nepříjedeme za dne, za světla, když máme takový náklad. Celník byl na tom totiž skutečně špatně, protože bylo docela tma a musil nakonec, k velkému našemu uspokojení, od prohlídky upustiti. Zapomněli jsme totiž rozsvítiti elektrické světlo ve voze...

Po druhé hodině noční spatřili jsme napravo pod sebou světelnou siluetu města Terstu, vytvořenou tisíci a tisíci světél, jejichž přední řady vroubily nábreží a doky. První etapa naší cesty byla zdárně absolvována.

V Terstu jsme se rozloučili s jedním naším holubem. Dostal do pouzdra, upevněného na nožičce, krátkou zprávu a byl vypuštěn z okna našeho pokoje v hotelu ve vší tichosti, aby snad nebylo italským úřadům naše počínání podezřelé. Ubohý holub nedostal se

domů, do rodného holubníka v pražském předměstí; o jeho tragickém skonu proběhla tehdy pražským tiskem tato zpráva:

DOJEMNÁ TRAGEDIE POŠTOVNÍHO HOLUBA.

I PO SMRTI VYŘÍDIL SVÉ POSELSTVÍ.

Dr. Jiří Baum, známý přírodovědec, a sochař F. V. Foit, kteří konají společně cestu autem po Africe z Káhiry do Kapského Města, vezli s sebou z Prahy také dva poštovní holuby, které na žádost jejich majitele, pana Ferše, pustili s poselstvím. První holub, vypuštěný z Terstu, stal se nezvěstným. Teprve nyní po 6 týdnech dozvídá se svět něco o osudech tohoto okřídleného poslíčka. Prostřednictvím rakouského vyslanectví v Praze doručena byla našemu ministerstvu zahraničí zásilka rakouského ministerstva, obsahující – dvě holubí nožky a na nich kroužky a kapsle s poselstvím. Současný přípis vylicuje i smutný, ale hrdinský osud tohoto poštovního holuba.

Dne 6. dubna o půl 4. hodině ráno zpozoroval pan řídící školy v Eben Pongau v Solnohradě, pan Holy, zoufalý zápas holuba s jestřábem. Holub v zoufalé situaci snesl se na střechu školy, kde rozvinul se nerovný boj. Panu Holyovi podařilo se dravce zaplašiti, holoubek vyrvaný jeho spárům byl však v tak zuboženém stavu, že dobromyslnému zachránci nezbylo, než zkrátit jeho utrpení a zatlačit mu oči. Podle kroužků na jeho nožkách a kapsle s dopisem poznal řídící Holy, že malý nebožtík, jenž před jeho očima hrdinnou smrtí zahynul, nebyl jen tak lecjaký obyčejný holub, nýbrž

věrný posel z dálky. Na jedné nožce nesl kroužek jeho číslo: A 207, jeho věk 1929 a původ – ČS. Na druhém kroužku bylo jméno a adresa pražského chovatele.

Rídící Holy nožky i s kapslí, obsahující list, odřízl a odevzdal místním úřadům. Odtud instanční cestou putovaly až na rakouské ministerstvo zahraničí ve Vídni, které prostřednictvím svého vyslanectví poslalo je našemu zahraničnímu úřadu.

Z lístku, který holub nesl, vysvítá, že vypuštěn byl 3. IV. ve 14 hod. 20 min. z Terstu a oba cestovatelé oznamují svým rodinám, že v dobré kondici dorazili na místo a posílají jim poslední pozdrav z Evropy před vstupem na loď. –

Dva dny po našem příjezdu do Terstu nalodili jsme se na parník Vienna. Náš vozík byl podchycen silnými sítěmi a vyzvednut jeřábem na palubu, kde pokryt pečlivě plachtou trpělivě čekal na další příhody a dobrodružství.

Plavba z Terstu do Alexandrie trvala čtyři dny a byla velmi příjemná. Byla opakem horečnatých posledních dnů před odjezdem z domova a mohli jsme si konečně přerovnat věci, uschované v autu, a ještě si odpočinouti. Loď byla jen málo obsazena.

Druhý den jeli jsme delší dobu podél nízkého pobřeží a k polednímu jsme zakotvili v Brindisi. Vchod do přístavu je velmi úzký a je strážěn pevností. Fotografovati je přísně zakázáno a tak nás pustili na břeh jen bez fotografického aparátu. Mnoho zajímavého jsme neviděli – městečko vypadalo nevzhledně, malé a zaprášené. Po dvou hodinách pokračovala Vienna dále.

Navečer jsme natáhli anténu přes palubu a uvedli svou čtyřlampovku v činnost. Chytili jsme celou řadu stanic, mimo jiné i ostravskou vysílačku a pak vysílání taneční hudby z pražského Autoklubu. Měli jsme četné vděčné posluchače mezi posádkou i mezi cestujícími.

Třetí den cesty byl ve znamení ostrova Kréty. Vysoko z temnomodrého moře stoupaly hory, jejichž úbočí zdála se býti holá a nehostinná. Tu a tam mohli jsme rozeznati kukátkem na stráních drobné osady, spojené úzkými stezkami. Za těmito svahy zvedalo se druhé, vyšší pásmo, jehož strmé štíty, místy ještě pokryté sněhem, se halily v oblacích.

Přes krátké trvání cesty a malý počet cestujících rozvíjel se život na lodi obvyklým způsobem. Lidé se seznamují, baví se, po případě nudí navzájem, mládež navazuje vážné známosti, které podle jejich mínění rozdělí jen smrt a které zatím končí v nejbližším přístavu, a v pařeníšti dobré nálady rodí se zlomyslné, ale zábavné klepy. Jakýsi Francouz shání pilně od rána do večera oběti, kterým by vykládal svou teorii, podle které všechny nemoci, od rýmy až po rakovinu, jsou způsobeny nesprávným hnojením polí. Tak je společenský život v plném proudu a je přerušován jen chvílemi, kdy moře je neklidné a část cestujících vyhledává klidnou samotu svých kabin.

Čtvrtého dne cesty po jedné hodině odpolední počaly se objevovati na obzoru domy a maják. Pobřeží bylo úplně ploché a zdálo se, že domy rostou přímo z moře. Brzo se před námi rozvinul pohled na město Alexandrii, která se měla státí naší branou do Afriky. Neměli jsme však kdy pokochati se pohledem na přístav: v saloně první třídy byla kontrola pasů a četné další složité formality, v Orientu

tak oblíbené a když skončily a my vyšli na palubu, odpočívala Vienna klidně u nábřeží alexandrijského přístavu.

Zatím co se náš vozík vznesl velikým obloukem, vyzvednut jeřábem, s paluby a pomalu spočinul na půdě vytoužené Afriky, přidružili se k nám dva páni ze zdejšího autoklubu, kteří byli informováni o našem příjezdu autoklubem pražským, a nabídli nám svou pomoc při proclívání. Nad naším holubem vrtěli hlavou: prý bude muset podle předpisu prodělati nejdříve dvouměsíční karanténu, než ho pustí do Egypta. To je pěkné nadělení! Již jsme si představovali, jak bydlíme pro holuba dva měsíce v Alexandrii, jak ho chodíme denně navštěvovati, nosíme mu kukuřici a chodíme s ním k doktorovi. Zde bylo nutno jednati rychle, ještě než nás zpozorují celníci. Mžikem jsem načrtl několik slov na lístek, připevnil jej holubovi na nožičku a za okamžik letěla klec do moře, zatím co holub již kroužil nad přístavem. Jeho další dobrodružství dozví se čtenář v příští kapitole.

Celnice nás stála dvě hodiny času a to ještě, dík doporučujícím listům, jednali s námi velmi mírně. Pak teprve jsme mohli zbytek dne věnovati prohlídce města.

Za starověku byla Alexandrie jedním z největších měst při Středozezemním moři. Podle Plinia žilo v ní 300.000 svobodných občanů a stejný počet otroků. Během staletí byla ochuzena neustálými válkami a za arabské nadvlády klesl její význam tak, že v době, kdy byla obsazena vojskem Napoleonovým, byla jen bezvýznamnou vesnicí s osmi sty obyvatel. Během devatenáctého století vyrostla Alexandrie ve veliký přístav a stala se největším obchodním městem Egypta, majícím skoro tolik obyvatel jako Praha. Mezi jejími

obyvateli tvoří Evropané jednu pětinu, a proto ráz města není z daleka tak orientální, jako v jiných městech severní Afriky. Poněkud zde působí i ta okolnost, že za povstání Arabi Paši byla Alexandrie bombardována anglickým loďstvem a valná část starých uliček přitom zničena.

Mnohé ulice města mají ráz francouzských měst a vypadají velmi elegantně. Prohlížíme-li si nápisy nad obchody, uvědomíme si nejlépe mezinárodní ráz města – uvidíme zde nápisy francouzské, řecké, anglické i italské vedle nápisů arabských. Pouliční život má velmi pestrý ráz. Bloudili jsme dlouho do noci uličkami města; druhého dne však jsme opustili Alexandrii a pustili se na jih, ke Káhiře, nedočkaví okusiti požitku cestování Afrikou.

Cesta z Alexandrie do Káhiry vede neustále rovinou, podél zavodňovacích kanálů. Kraj je velmi úrodný; každý čtvereční metr je obdělán a osázen pšenicí, prosem, rýží a jetelem. Místy stojí skupiny datlových palm.

Typickým zjevem těchto krajin jsou *sakije*, čerpací kola, která pomocí džbánů, upevněných na obvodu, dopravují vodu na místa, položená výše než zavodňovací kanály. Sakije jsou zpravidla poháněny buvolem, který trpělivě chodí dokola. Oči má zavázané – snad aby neviděl, že ho nikdo nehlídá. Skřípání a vrzání těchto čerpadel jest monotónní písničkou egyptského venkova.

Někdy potkáváme řadu velbloudů, nesoucích náklad zboží do města. Vážně ohlížejí se za míjejícím je autem, zatím co jejich pán na jejich hřbetě notuje monotónní píseň nebo s hlavou skloněnou k sedlu spí spánkem spravedlivých.

Jindy kolem zatačky vynoří se celá kavalkáda jezdců. Ctihodní starci s bílým vousem a velkým turbanem, postavy z Tisíce a jedné noci, sedí na malinkých oslíčcích, trpělivě klusajících drobnými krůčky. Jezdcům sahají nohy skoro až k zemi a jejich burnusy zakrývají ubohé zvíře, které jako zázrakem neklesá pod nepřiměřeným břemenem.

Na strmých březích kanálů stojí neforemní černí buvoli a zděšeně uskakují, když náš vůz je mívá. Jiní stojí až po krk ve vodě a rychlými pohyby svých dlouhých uší snaží se zaplašit mouchy.

Místy na kanálech kotví sta a sta plachetnic, čekajících snad na příznivý vítr. Jejich vysoké stěžně vyčnívají nad okolní krajinu. Většinou jsou naloženy bavlnou z Horního Egypta.

Občas projíždíme vesničkou Felahů. Domky, stavěné z bláta nebo z cihel na slunci sušených, vypadají jako velké hnědé kostky, ve kterých malý otvor naznačuje dveře. Na plochých střechách leží velké džbány, sloužící za sýpku. Stěny některých domů jsou zdobeny naivními malbami, znázorňujícími svatební průvod, železnici nebo parníky. Tlupy špinavých, rozedraných dětí pozdravují naše auto hlučným křikem. Městečka vypadají lépe a některé budovy mají spíše jihoevropský ráz.

V Alexandrii bylo ještě příjemně, ale dále na jih bývá začátkem dubna již pěkně horko a tak jsme dorazili do Káhiry zmořeni horkem a zaprášení jako praví afričtí cestovatelé. Zde nás čekal delší odpočinek, a protože Káhira zaslouží důkladné prohlídky, věnuji mu zvláštní kapitolu.

Kapitola druhá, věnovaná městu Káhiře, jeho památkostem a také mimo jiné neposlušnému poštovnímu holubu.



Káhira, Egypt, 1931

Káhira, obydlená téměř milionem lidí, je největším městem Afriky a zasloužila si, abychom se v ní nějaký čas zdrželi. Nutily nás k tomu i důvody jiné: bylo nutno získati zde povolení k jízdě Súdánem. V Káhiře je *Súdán Agency*, úřad, který zastupuje zájmy této anglické kolonie a hraje tak trochu úlohu konsulátu.

Teprve po četných návštěvách dostali jsme od tohoto úřadu povolení projeti Súdánem od severu na jih. Zpravidla dovolí jeti, z důvodu bezpečnosti, aspoň dvěma vozům a musili jsme tedy aspoň slíbiti, že úsek na jih od Šelahu, vedoucí bezvodou pouští, projedeme parníkem a po železnici. Povolení k projetí jižního Súdánu měli jsme získati v Chartumu.

Při svých návštěvách na *Súdán Agency* jsme poznali, že se na naši cestu dívají jako na podnik trochu odvážný. V místním Autoklubu dostali jsme zprávy ještě horší. Sekretář, sympatický Egypťan, který byl před válkou zástupcem automobilů Laurin a Klement, zrazoval nás od našeho podniku: až do Assuanu je prý to velmi obtížné a dál jeti je již docela nemožno. Byly to pro nás trpké chvílky – nevěděli jsme, zda naše cesta neskončí již předčasně zde, na severu, ale byli jsme odhodláni vytrvat.

Různými přípravami k další cestě a také čekáním na tato povolení protáhl se náš pobyt v Káhiře na tři neděle. Ale nelitovali jsme – měli jsme alespoň ve volných chvílkách příležitost poznati město i okolí. Náš pobyt byl zpříjemněn zásluhou našich krajanů, příslušníků konsulátu i československé kolonie a s tolika nově získanými přáteli cítili jsme se zde brzo jako doma.

Dnešní Káhira má dvojí tvář: krásné, moderní čtvrtě, asfaltované ulice a moderní krámy, na druhé straně domorodé město se spleť uzounkých, křivolakých uliček, ze kterých vyčnívají jako štíhlé majáky bílé minarety.

Obchodní tepnou staré Káhiry je ulice El Muski. Vše je zde staré, konservativní: autobusy jsou taženy mezky a taxíky jsou nahrazeny jednoduchými dvoukolovými vozy, taženými jedním mezkem a

obsazenými třeba tuctem zahalených žen. Jediným skutečně evropským vypadajícím krámem na této ulici je velká Baťova filiálka.

Zabočíme-li do postranních uliček, ponoříme se úplně do romantiky Orientu. Jsou zde uličky, věnované určitým řemeslům nebo určitému zboží, ulice zlatníků, knihkupců nebo prodavačů vah a jsou tak úzké, že není těžké opatřit je stropem z rohožek, které vytvářejí příjemný stín.

Z mešit je nejzajímavější *El Azhar*, sloužící dnes za universitu, na které studují žáci z celého mohamedánského světa. Mívá prý přes 11.000 žáků. Hlavním předmětem vyučovacím jest mohamedánská teologie.

Káhiře vévodí stará pevnost, kterou v XII. století vystavěl Saladin z kamenů, stržených s pyramid u Gizeh. Nedaleko ní nacházejí se hroby Mameluků, tvořící celou čtvrť kaplí a hrobek. Mamelukové byli původně otroci, zajatí ve válce, obyčejně tureckého nebo čerkeského původu. Byla z nich utvořena tělesná stráž egyptských panovníků, avšak během doby, koncem XIII. století, se jejich vliv tak zesílil, že mnozí z nich strhli na sebe vládu nad Egyptem. Jejich moc byla zlomena teprve Mohamedem Alim, který dal povraždit 470 jejich náčelníků.

Mnohé z těchto hrobek Mameluků vypadají jako malé chrámy a kaple, uvnitř bohatě zdobené a popsané arabskými nápisy. Většina hrobek je však v bídém stavu, napolo v rozvalinách a slouží za útulek nesčetným hrdličkám, poštolkám a luňákům.

Luňáci jsou v Káhiře všude velice hojní a na příhodných místech, u jatek nebo u továrny na umělé hnojivo, můžeme jich vidět celé stovky. Jsou velmi drzí a neostýchají se ani vytrhnouti v prudkém letu

člověku kus masa, který nedrží dosti pevně v ruce. Evropané považují tyto luňáky za supy, ale s těmi se setkáváme spíše na egyptském venkově.

Popisovati krásy starých stavitelských památek v Káhiře byla by práce velmi nevďěčná; většina čtenářů takových zevrubných líčení nechte a to docela právem, protože ho jen unaví, aniž mu umožní, aby si učinil o popisovaném předmětu správnou představu. To dokáže snad jen dobrý film. Myslím ostatně, že hlavní půvab Káhiry není v jeho stavbách, jako spíše v dojmech, které si návštěvník odnese ze svých toulek domorodou čtvrtí.

Zvláštností egyptských měst jsou pouliční prodavači. Kromě prodavačů limonády, nosících celý svůj krám na zádech, jsou zde kolegové našich „kočebráků“, prodávající různé galanterní předměty, a pak pestrá řada specialistů, prodávajících flanelové hadry, talíře, knihy a podobně. Sedíme-li v restauraci, můžeme si neustále krátiti dlouhou chvíli obchodními styky nejrozumnějšího druhu. Dotěrní nebývají nikdy, zato na druhé straně jsou nadáni obdivuhodným optimismem. Tak s klidem obchází hosty ambulantní obchodník, prodávající chléb, ačkoliv ví, že každý z hostů dostane v restauraci chléb zdarma. Velmi hojní jsou prodavači losů. V pytlíčku mají dřevěná čísla, z kterých si kupující vyloví číslo losu, který má koupit, aby určitě vyhrál.

Ze všeho nejzajímavější jsou v Káhiře sbírky zdejšího musea. V době naší návštěvy budily obdiv nedávno teprve vystavené poklady z hrobu Tut-Anch-Amonova. Jsou skutečně obdivuhodné a stojí skoro za cestu z Prahy do Káhiry. Není to ani jejich obrovská cena, tolikrát uváděná, jako spíše jejich umělecké provedení, které působí

na návštěvníka tak hlubokým dojmem. Snad pozlacený vůz mladého Tut-Anch-Amona nevynikal rychlostí, ale je jisto, že co do krásy tisíckrát předstihl nejelegantnější Rolls Royce anglického lorda. Po prohlídce sálu vznikají v nás pochybnosti, učinilo-li naše umění nějaké pokroky za těch 3300 let, které uplynuly od násilné smrti Tut-Anch-Amonovy.

V museu strávili jsme mnohou chvíli, pokud nám to přípravy k nové cestě dovolovaly. Z tohoto klidného života byli jsme pojednou vyrušeni příhodou, která mohla pro nás mítí nepříjemné následky a kterou zavinil náš poštovní holub číslo 2, na kterého jsme již skoro zapomněli.

Když jsme holuba vypustili na nábreží u celnice v Alexandrii, zvedl se tento zlomyslný pták, a jakmile se nám dostal z dohledu, letěl rovnou na vojenské letiště, které se nachází na sever od města. Zřejmě si netroufal letět přes Středozemní moře a měl v úmyslu vykonati tento poněkud namáhavý úsek v některém z letadel anglické společnosti *Imperial Airways*. Zatím však, co se trpělivě procházel po letišti, byl zpozorován, stal se nápadným svým chováním a na konec jako podezřelý cizinec byl zatčen.

Dopis, který měl upevněný v pouzdru na nožičce, byl mu odňat a ježto byl psán česky, byl prohlášen za vyzvědačskou zprávu, napsanou tajnou abecedou! Po nějaké době byli jsme vystopováni jako majitelé holuba a dalo to mnoho práce a vysvětlování, než byla záležitost urovnána, hlavně zásluhou našeho konsulátu v Alexandrii, kterému tímto děkuji. Co se stalo s holubem, který to vše způsobil, nevím; tehdá jsme mu přáli, aby zahynul pokud možná smrtí násilnou.

Když jsme měli některý den kdy, podnikali jsme výlety do okolí, obvykle s některými členy české kolonie v Káhiře. Město je výhodně položeno a autem možno navštívit řadu zajímavých míst. Pyramidy a Sfinga, odznak Káhiry, leží asi 14 kilometrů od města na jakési plošině, v místech, kde již přestal zelený pás vegetace, sledující Nil, a začíná poušť. S počátku si člověk neuvedomí velikost pyramid – nejvyšší je 145 m vysoká – až když si připomene, že každý stupeň pyramidy je půl druhého metru vysoký. Ještě lepší představu si učiníme, když vystoupíme na vrcholek jedné z nich. Jsou to velkolepé hrobky starých vládců Egypta a jen málo utrpěly během těch 4000 let, které uplynuly od jejich vystavění.

Mohutným dojmem působí i Sfinga, 20 metrů dlouhý symbol krále Kefra. Její obličej je poměrně dobře zachován; tělo je spíše jen naznačeno v hrubých obrysech. V okolí Sfingy i blízkých pyramid konají různé ústavy vykopávky, které mají velmi pěkné výsledky. Pod pískem pouště je jistě ještě skryto mnoho zajímavého; dokonce i nám se poštěstilo nalézt malé hliněné mističky, jakých používali staří Egypťané k pálení kadidla při náboženských obřadech.

Někdy jsme podnikli i daleké výlety do oáz Fajumské a k pyramidě sakarské, která je z nejstarších a u které jsme několikrát zůstali vězeti s vozem v písku pouště a tak po prvé poznali slasti cestování africkou pustinou.

Koncem dubna slavila mohamedánská Káhira svátek *Kurban Bairam*. Již den před tím potkávali jsme slavnostní průvody, vedoucí voly, zdobené pestrými látkami a cetkami a určené k tomu, aby byli na počest svátku zabiti a snědzeni. Někteří domorodci nesli zas podnosy s cukrovinkami. Následujícího dne ubíraly se veliké zástupy

obyvatel z města ven, aby využili svátku k pobytu v přírodě. Po obou nilských mostech táhly dlouhé řady povozů, většinou čtyř a dvoukolových vozíků, tažených oslíkem nebo malým koníkem a obsazených třeba dvaceti lidmi. Za nimi kráčely dlouhé řady důstojných velbloudů, v nichž seděli výletníci. Přes to, že málokterý cestoval pohodlně, panovala mezi nimi nejlepší nálada.

Svátek Kurban Bairam značil pro nás konec pobytu v městě Káhira. Den 30. dubna byl pro nás dnem loučení – nejen s civilisací, ale i s četnými přáteli, kteří se nám během našeho pobytu stali tak drahými. Kolikrát jsme pak v pralesích střední Afriky vzpomínali na pečenou husu a české knedlíky, které zdobily stůl při hostině, uspořádané na rozloučenou!

Ale bylo na čase – čekala nás daleká pouť a tak jednoho dne opustili jsme Káhiru a vydali se na cestu k jihu.

**Kapitola třetí, popisující cestu z Káhiry na jih
až do města Assuanu, které je posledním
egyptským městem na cestě k jihu.**



U pyramid v Egyptě

Jest jen jedna silnice, vedoucí Egyptem na jih a ta sleduje řeku Nil. Jedeme neustále úrodnou krajinou, podél zavodňovacích kanálů, které vypadají jako řeky. Kraj je docela plochý, ale v dálce, po stranách, vidíme občas divoké holé skály, vroubíci poušť. Na

telegrafních drátech sedí pestře zbarvené vlhy. Značný kus cesty na jih od města Káhiry je vyasfaltován a jede se nám tedy výborně.

Někdy projíždíme domorodou vesnicí, jejíž bídné chatrče, slepené z bláta, krčí se podél silnice. Skoro v každé osadě jsou nápadné stavby, podobající se zdálky mohutným cimbuřím nebo středověkým hradům s četnými věžičkami; jsou to holubníky, které staví tak, že na sebe kladou veliké hliněné džbány a celek pak pokryjí vrstvou bláta, takže vznikne imposantně vypadající stavba. Bývá obývána sty a sty holubů, kteří hnízdí v jednotlivých džbánech. Majitel holubníku se o ně mnoho nestará: potravu si musí hledati sami. Domorodci je nezabíjejí, nýbrž chovají je jen pro hnojivo na svá políčka.

První den cesty jeli jsme dlouho do noci. Vyjeli jsme pozdě a chtěli jsme také dohoniti zpoždění, způsobené píchnutou pneumatikou. Tu noc byl úplněk a měsíc se zrcadlil v klidné hladině zavodňovacího kanálu a temné koruny datlových palem, vroubících cestu, šuměly nám nad hlavou. Africká noc je nejkrásnější částí dne.

Teprve kolem jedné hodiny jsme zastavili. Nebylo lehké najít místo k přenocování v tomto kraji, kde každý čtvereční metr je využitkován. Zůstali jsme tedy vedle silnice, pojedli něco ze zásob a pak připravili vůz k přenocování – zavěsili uvnitř dvě rohožky, které zároveň spočívaly na bedně, vyplňující zadní polovinu vozu, a šli spát. Trochu mně vadilo, že ležím v úzké prostora, těsně pod stropem a měl jsem pocit, že ležím v rakvi, ale přemožen únavou brzo jsem usnul.

Ranní slunce zastihlo nás již v plné práci; po nějaké době změnila se opět naše ložnice v auto a my ujížděli dále na jih. Stále jsme ještě jeli úrodným pásem, který sleduje blahodárny tok Nilu, ale tento pás stával se vůčihledě užším. Před městem Asiutem blížily se s obou stran

holé, nehostinné skály. Celé dopoledne jsme sledovali ramena řeky Nilu. Bylo asi tak velké jako Berounka u svého ústí. Neustále jsme potkávali plachetnice, naložené bavlnou a jiným zbožím, a jednou jel kolem nás i osobní parníček. Občas bídné vesničky zužují naši silnici, která již není asfaltována, nýbrž místy dost špatná.

Asiut je důležité město, čítající asi 60.000 obyvatel, s pěknými hlavními ulicemi a výstavnými budovami na obvodu. Vedlejší uličky nevypadají ovšem velmi čistě. Již ve starověku byla zde důležitá osada, kde uctívali staří Egypťané vlky, jejichž mumie byly zde ve velkém počtu nalezeny. Dnes je Asiut důležitým obchodním střediskem. Zajeli jsme si zde k řece, abychom si prohlédli vodní přehradu, přes 800 metrů dlouhou, která nadržuje vodu pro kanál *Ibrahimije*, zásobující střední Egypt a oázu Fajumskou.

Na jih od města začala špatná cesta. Vedla po jakési hrázi, opevněné po stranách nepálenými cihlami a měla tak zvlněný povrch, že jsme musili jeti skoro neustále na trojku. Za první hodinu jsme urazili jen 25 kilometrů. Přitom vanul nepříjemný vítr, který sice trochu mírnil horko, ale zároveň hnal před sebou spoustu prachu a písku. Brzo jsme jím byli pokryti a oči, naplněné prachem, svědily a pálily. Obloha byla zatažena a do dálky bylo mlhavo, jako by pršelo. Na protějším břehu, na poušti, viděli jsme proháněti se oblaka prachu. Byl to *Chamsin*. Toto slovo znamená vlastně „Padesát“, protože takový vítr se vyskytuje během padesáti dnů po jarním slunovratu. Přináší vždy dusné, krajně nepříjemné počasí.

Tato bídná cesta, na které jsme dokonce i jednou zabloudili a musili se vracet, trvala až do Tachty, velkého města, které je železniční

stanicí a mohamedánským poutnickým místem zároveň. Pak byla opět lepší.

Na večer jsme projeli městem Sohag, zásobili se vodou a benzinem a pokračovali v cestě. Stmívalo se již. Jednu chvíli jsme zastavili – přejeli jsme solpugu, běžící přes cestu. Solpuga je živočich ze skupiny pavoukovitých, opatřený ohromnými kusadly vepředu hlavy. Ačkoliv solpugy nemají jedovatých žláz, přece se jich domorodci velmi bojí. Přejetý exemplář, který byl jen málo poškozen, byl skoro decimetr velký a byl vítaným přírůstkem mé sbírky.

Zase jsme jeli dlouho do noci. Co chvíli svítily po straně cesty páry zelenavých očí a my spatřili ve světle automobilových reflektorů šakala, zvědavě za námi pohlízejícího. Vypadal jako nevelký pes, ale hlas šakala je od psího štěkání dost odlišný.

Egyptští domorodci si na šakaly velmi stěžují. Tato zvířata se zdržují v hojném počtu v okolí vesnic a ráda kradou drůbež. Venkované je považují za velmi chytrá zvířata a vyprávějí o nich podobné bajky, jako u nás bývají vyprávěny o lišce.

Šakal, vychovaný od mlada v zajetí, pěkně zkrotne. „Šaki“, náležející Dr. Táboorskému, kterého jsme přivezli roku 1930 z Tunisu a který nyní žije v pražské zoologické zahradě, mne vždy s radostí vítá, uvidíme-li se někdy po dlouhé době, a nastavuje vždy hřbet, abych ho podrbal. –

Poblíže osady Balayana jsme se utábořili mezi skupinou stromů u silnice. Byl krásný večer, příjemně chladný a úplněk. Zvědavý šakal obíhal nás velikými oblouky a zmizel teprve, když se objevil vesnický pes.

Ráno, když jsme vstali, stál již kolem vozu veliký zástup vesničanů, kteří netrpělivě čekali, co se bude dít. Byli jsme pro ně stejně zajímavou podívanou, jako kdyby do české vesnice přijelo několik černochů na velbloudech. Se zájmem a nadšením sledovali čištění zubů, balení zavazadel a jiné úkony, což nám nebylo právě příjemné. Napětí vyvrcholilo, když jsme zjistili, že jeden z mladíků strká si náš revolver za košili. Revolver musil vrátit a my pospíchali, abychom se dostali dále.

Na další cestě zastavili jsme se v Abydu, kde jsou pohřebiště a chrámy z nejstarších nám známých dob Egypta. Chrám Sethosův je krásně zchovalý a má pěkná sloupořadí a reliéfy. Na mnohých sloupech jsou dobře zachovány i barvy. Nejvíce mne zajímala vyobrazení zvířat, která v náboženství starých Egyptanů hrála velkou úlohu. Znova a znova opakuje se zde symbol hada, supy, paviána a ryby, jejichž podoba je mistrně vystižena.

Další cesta byla poněkud únavná. Začátkem května bývá ve středním Egyptě již hodně teplo a po několikahodinové cestě byli jsme úplně vysušení horkem. Ještě k tomu poslali nás domorodci před Nag Hamadi na špatnou cestu, která sice vedla naším směrem, ale nebyla sjízdná pro auto. Brzo jsme vězeli až po osy v písku a dalo to mnoho práce, než jsme se pomocí pěti domorodců dostali ven a pak na správnou cestu.

Byli jsme velmi unaveni tlačáním vozu a ještě více žízni, i toužili jsme po nesmírném množství limonády. Naše přání se nám vyplnilo v Nag Hamadi a mohli jsme se také posilnit vajíčky, která nám zde upravili. Každý jsme snědli čtyři, neboť to byla již africká vajíčka, která jsou menší než vajíčka našich slepic, jsou skoro jako holubí.

V těchto místech jsme přejeli po železničním místě na druhý břeh a jeli přívětivou zelenou krajinou. Silnice byla stíněna alejemi košatých stromů nebo datlových palm. Mezi políčky procházela se hejna bílých volavek, které zde náležejí k nejhojnějším ptákům, nebojí se lidí a rády vyhledávají stáda pasoucího se dobytka, kterému obírají různé cizopasníky.



Chrám královny Hatshepsut, Théby, Egypt

Na večer opět krátili jsme si cestu pozorováním šakalů, kteří co chvíli přebíhali nám přes cestu nebo dívali se na nás s okraje silnice. Pro noční táboření podařilo se nám tentokráte najít místo dále od silnice ležící, na volném prostranství, zarostlém kasuarinami. Zdálo se,

že zde, stranou, budeme moci strávit klidnou noc. Ale chyba lávky! Asi o půl noci počal nás někdo budit boucháním na okno a rozčileným voláním. Trvalo to chvíli, než jsme se probudili z hlubokého spánku a vylezli ven. Byl to venkovský strážník v dlouhém kabátu a vysokém, černém fezu s červenou páskou, se staromódní puškou. Ukázalo se, že se domníval, že jsme obětí automobilové nehody a že nám vůz sjel se silnice až sem! Trvalo nám to chvíli, než jsme ho uklidnili a mohli se opět oddat spánku.

Tentokrát jsme spali již pod moskytovou sítí, protože předešlou noc nás zlobili komáři. Ráno, po obvyklém zdržení s balením a vařením snídaně, vydali jsme se na cestu do Luksoru, který měl být již nedaleko. Cestou potkali jsme svatební průvod vesničanů. Vpředu šli velbloudi s barevnými hedvábnými šátky, uvázanými kolem hlavy. Jeden z nich nesl jakýsi stan ze zeleného hedvábí, ve kterém byla nevěsta. Za nimi následoval veliký dav, který s velikým rámusem dával průchod své slavnostní náladě.

Brzo dopoledne dorazili jsme do Luksoru. Jest to malé městečko, jehož hlavní význam spočívá v tom, že leží mezi stavitelskými památkami, označujícími místo, kde ve starověku stály proslavené Théby. Řada pěkných hotelů, vroubících břeh Nilu, dodává městečku moderního rázu.

V Luksoru jsme se zdrželi dva dny, abychom navštívili jednotlivé staroegyptské chrámy, nacházející se v městě samém, nebo v jeho nejbližším okolí. Kdysi, před čtyřmi tisíci let, byly Théby hlavním městem Egypta a důležitým poutnickým místem, ve kterém bylo soustředěno uctívání Amona, boha úrody a světla. Jemu byly zasvěceny chrámy luxorské i svatyně nedalekého Karnaku.

Karnak je celý komplex chrámů, z nichž některé jsou nádherně zachované. Obrovské sloupy nádvoří působí nezapomenutelným dojmem, stejně jako velké sochy faraonů. Z těchto míst pochází obelisk, který dnes zdobí náměstí Svornosti v Paříži. Pohled na tyto chrámy a sochy, působící tak mohutným dojmem svými dokonalými, čistými liniemi, vzbuzuje v nás úctu před genialitou obyvatel starého Egypta, kteří prostředky docela primitivními dali vzniknouti stavbám a uměleckým výtvorům, kterým se obdivuje celý svět. Generace, které je vystřídaly, dovedly jen ničit a nikoliv tvořit a dnešní Egypťané, živořící v ubohých chatrčích mezi rozvalinami paláců, zdají se býti barbarzy, kteří nedovedli uchovati dědictví jim svěšené.

Druhý den po příjezdu vypravili jsme se na druhou stranu řeky, do Údolí králů. Nebylo to docela jednoduché, neboť spojení zde obstarávají jen plachetní loďky a nalodování našeho vozu dalo dost práce. Konečně jsme se však octli na druhém břehu. Krajina, vroubící Nil, byla docela plochá a podél vody pokrytá políčky. V pozadí však vystupoval horský, skalnatý hřbet, skrývající hrobky faraonů, a před ním dvě obrovské sochy sedících postav, vypadající jako kamenní hlídači, střežící přístup do nitra země: kolosy Memnonovy.

Tyto sochy jsou vlastně portréty krále Amenhotepa III., který žil ve XIV. století před Kristem a jehož zásluhou byl také vybudován velkolepý chrám Luksorský. podle řecké pověsti byl tvůrcem těchto soch Memnon, synovec Priamův. Podle zpráv antických autorů vydávala jedna ze soch každého rána líbezný zvuk, jako by vyluzovaný strunou, kterým pozdravovala východ slunce. Když však byla na rozkaz Septimia Severa opravena, přestal tento úkaz. Snad vznikl pukáním malých částíček kamene při změně teploty

během rána nebo byl působen větrem, vanoucím zvlášť utvořenou štěrbinou.

Přes to, že dnes obličeje soch jsou porušeny k nepoznání, působí imponantním dojmem, hlavně pro svou výšku – 21 metrů. Ve starověku je počítali mezi divy světa a nelitovali tehdy tak namáhavé cesty až sem, aby je spatřili, jak dokazují podpisy antických turistů na podstavcích kolosů. Je viděti, že nešvar, zvěčňovati své jméno na stavitelských památkách, je velmi starého data.

Po prohlídce kolosů jedeme do Údolí králů kolem několika velkolepých staveb z dob slávy Egypta a kolem Šejch Abd El Kurna, ubohé domorodé vesničky, pražící se na palčivém slunci uprostřed holých skal. Celé okolí je naprosto pusté a opuštěné. Pak zabočujeme do vlastního údolí. Dobře sjízdná cesta vede zde krajem, který vypadá jako vchod do podsvětí. Po obou stranách zdvihají se divoké, holé stráně, od kterých se oslnivě odráží slunce. U cesty leží obrovské balvany. Jedinými obyvateli této pustiny jsou hejna krkavců.

Konečně přijíždíme k místu, kde cesta končí, a v průvodu dvou dozorců vydáváme se na návštěvu hrobů.

Bohatství, kterým byli obklopováni zemřelí vládcové Egypta, lákalo lupiče, aby vylupovali jejich hrobky, skryté v pyramidách. Téměř všechny hroby faraonů byly vykradeny ještě ve starověku. Proto přišla doba ve starém Egyptě, kdy králové nedávali si již stavěti obrovské pyramidy, nýbrž chtěli býti pochováni potají v pečlivě ukrytých skalních hrobech, v těžko přístupných, nehostinných krajinách. Tak vzniklo *Bab el Muluk*, Údolí králů, ve kterém bylo nalezeno postupem doby přes 70 hrobů.

V době, kdy jsme tuto končinu navštívili, bylo již egyptské léto, horké a parné a práce spojené s vykopávkami byly přerušeny. Mohli jsme aspoň nerušeně jednotlivé hrobky projít, s výjimkou hrobu krále Tut-Anch-Amóna, který byl dosud uzavřen.

Všechny hroby vypadají více méně podobně: prostorná chodba, jejíž počátek býval pečlivě ukryt, vede šikmo dolů, pak přijde místnost, ve které byl sarkofág, a vedle ní ještě několik komůrek. Předměty, které byly vkládány do hrobu, aby sloužily nebožtíkovi na onom světě, byly většinou dopraveny do muzeí, kde mohou býti lépe chráněny před odcizením. Stěny místností i chodeb jsou pokryty hieroglyfy a reliéfy, znázorňujícími nejčastěji zemřelého krále ve společnosti bohů Anubise, Hora a podobně. Reliefy i barvy, kterými jsou stěny zdobeny, jsou krásně zachovány.

Ve hrobech bylo příjemně, ale venku sluníčko nemilosrdně páliло a teploměr, upevněný v našem voze, ukazoval 40° C.

Na zpáteční cestě stavili jsme se ještě u chrámů před vchodem do Údolí králů. Nejkrásnější z nich je Der el Bahri, který dala vystavěti královna Hačepsut. Jaký život zde asi panoval v dobách, kdy Théby byly na vrcholku své slávy! Dnes jsou rozvaliny obydleny jen hejny vrabců, poštolkami, které hnízdí na hlavicích sloupů a zástupy otrhaných domorodců, kteří s vytrvalostí lepší věci hodnou vnucují cizinci ke koupi egyptské starožitnosti, které po prvé spatřily světlo světa v Jablonci nad Nisou.

V chrámech objevuje se znovu a znovu podoba posvátného chrobáka, *skarabea*, tesaná do kamene. Byl symbolem boha slunce a tvořivé, nesmrtelné síly. Setkáváme se však i s živým skarabeem,

velkým, černým chrobákem, který pilně válí kuličku, kterou zhotovil z dobytčího trusu; potravu pro potomstvo.

Na zpáteční cestě měli jsme veselý výstup na břehu řeky. Ráno jsme zaplatili obě cesty a záleželo nám tedy na tom, abychom jeli touže plachetnicí zpět. Teď však u břehu kotvilo několik lodí a nejen lodě, ale i mužstvo se podobalo sobě jako vejce vejci. Přitom všichni nás zdvořile zvali, abychom jeli s nimi. Teď byla těžká rada: která plachetnice je ta naše? Konečně jsem si vzpomněl, že na té naší měl jeden muž posádky obvázanou nohu, a teď již bylo lehké zjistit, na kterou loď se máme nalodit. Ale to nejlepší teprve přišlo: když jsem na lodi vyprávěl o našich potížích, dostavil se ihned muž s obvazkem na noze a obřadně žádal odměnu za to, že jeho zásluhou jsme se dostali z nepříjemné situace!

Vyloďování mělo opět jiné potíže. Břeh zde byl velmi příkrý a stezka, vedoucí nahoru, byla spíše určena pro osly než pro automobil. Vůz nemohl vyjeti, počal couvati, a kdybychom nebyli rychle podložili kámen, byl by sjel pozpátku do řeky. Pak jsme se konečně s pomocí lodníků dostali nahoru.