



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 zavál 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 chvílkou, 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 Citroěnovy traktory nebo tříosé Renaultky.

Mimo kufry, 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 nepřijedeme 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 nábřeží 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 vylučuje 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 leccjaký 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.*

*Řídící 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 pařeništi 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 státi 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 jednat 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 Káhíře, 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 palem.

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 zaplašiti 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 střeších 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 zaprášeni 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 památkám a také mimo jiné neposlušnému poštovnímu holubu.



*Káhira, Egypt, 1931*

**K**áhira, 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 Bařova 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 opatřiti je stropem z rohořek, 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 viděti 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 nevděčná; 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 nejrůznějšího druhu. Dotěrní nebývají nikdy, zato na druhé straně jsou nadáni obdivuhodným optimismem. Tak s klidem obchází hosty ambulanti 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 nevyňikal 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 míti nepříjemné následky a kterou zavinil náš poštovní holub číslo 2, na kterého jsme již skoro zapoměli.

Když jsme holuba vypustili na nábřeží 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 letěti přes Středozevní 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, obyčejně 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 neuvědomí 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 civilizací, 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, spleené 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 vůči hledě 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 přšelo. 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 pohlížejícího. 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. Táborskému, 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 černochoů 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 zachovalý a má pěkná sloupořadí a reliéfy. Na mnohých sloupech jsou dobře zachovány i barvy. Nejvíce mne zajímala vyobrazení zvířat, která v náboženství starých Egypťanů 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 posílnit 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 veliké 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 barbary, 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, vroubíci 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 obličej 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, zvětňovati 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 obklopani 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 být lépe chráněny před odcizením. Stěny místností i chodeb jsou pokryty hieroglyfy a reliéfy, znázorňujícími nejčastěji zemřelého krále ve společnosti bohů Anubise, Hora a podobně. Reliéfy 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 vystavět 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.

Ve volných chvílích sbíral jsem přírodniny. Jednou jsem lovil sítkou v tůni u domorodé vesnice, zatím co velký zástup domorodců s nelíčeným zájmem přihlížel k mému počínání. Konečně jsem vytáhl sítku z vody a jal se prohlížeti úlovek, který se nashromáždil v láhvi, na konci sítky upevněné. Mezi mými diváky nastalo zřejmé vzrušení; někteří se odvážili docela blízko, překvapeni pozorovali rej perlooček, cyklopsů, různých larev a vodních brouků v lahvičce a nakonec všichni propukli v divoký řev, provázený rozčilenými posunků. Neměl jsem ani potuchy, co se stalo, a na jejich rozčilené vykládání

moje arabština nestačila. Na štěstí přidružil se k nám mladý, vzdělaný Egyptan, který mně vysvětlil: prý nařikají, že tuto vodu od nepaměti pijí a teď teprve vidí, co v ní všechno plave. Měl jsem skoro výčitky svědomí – připravil jsem je o víru v jejich pitnou vodu a o klid jejich duší.

Z Luksoru jsme vyjížděli v nejistotě, jak bude dále. Informace, které jsme dostali při cestování Horním Egyptem, byly velmi špatné. Věděli jsme, že úsek mezi Edfu a Kom Ombu je nesjízdný, protože je pokryt divokými skalisky, a měli jsme v úmyslu tudy projeti po železnici, ale mnozí nám prorokovali, že se ani do Edfu nedostaneme, že zabloudíme bez vůdce a na jih od Kom Ombo že je terén pokryt pískem a pro auto naprosto nesjízdný.

Když jsme opustili Luksor, bylo již sedm hodin večer. Celý den jsme strávili přípravami a doufali jsme také, že se nám v noci, kdy je méně horko, lépe pojede. Bylo však dusno a bezvětrí a tentokrát nám nesvítíl měsíc na cestu.

S počátku byla cesta tak špatná, že jsme musili jeti neustále na trojku, ale pak byla poněkud lepší. Byla velmi úzká, ale to nevadilo; jiných aut jsme nepotkali. Neměli jsme zvláštních příhod, jen drobné zážitky, když jsme zastavovali, abychom chytali veliké štíry, nebo když jsme se marně pokoušeli přejeti hada brejlovce, který odpočíval u cesty. V temnotě u cesty svítily opět oči šakalů jako zelené lampičky.

Kraj byl hustě zalidněn a občas jsme jeli vesničkami, jejichž domky svíraly těsně cestu a táhly se zdánlivě do nekonečna. Jejich obyvatelé spali pro dusno před domy na silnici a musili jsme opatrně jeti, abychom některému ze spáčů nepřejeli nohy.

Minula půlnoc a my marně hledali místo, kde bychom přespali. Po jedné straně cesty měli jsme zavodňovací kanál, podobný vyschlé řece a po druhé straně vysoký pískový násep. Konečně jsme našli místo, kde bylo možno sjetí ze silnice mezi skupinu stromů a rozbítí tábor.

Když jsem ráno vstal, zdálo se mně, že těch několik hodin noční jízdy přeneslo nás do jiného světa. Kraj měl jinou tvářnost a bylo zde více stromoví než na severu. Hned u našeho stromu stála podivná palma, jejíž štíhlý kmen se dělil ve dvě ramena a ty opět ve čtyři, takže strom vypadal jako bizarní svícen. Byla to palma dumová (*Hyphaena crinita*), s kterou jsme se pak setkávali znova a znova skoro během celé cesty. Domorodci její plody jedí, nám však nechutnaly; jsou tvrdé a bez chuti, jako špatný svatojánský chléb. I ptactva a hmyzu bylo zde více než na severu.

Také lidé zdáli se býti odlišní od domorodců Dolního Egypta: ačkoli mnozí pracovali blízko na poli, žádný nás neobtěžoval obtížnou zvědavostí, jen dvakrát se přišli otázat, zda něčeho nepotřebujeme, a jeden nám přinesl bez říkání vodu. Byla to zkušenost, kterou jsem učinil velmi často na svých cestách, že čím více je domorodec vzdálen od civilizace, tím je slušnější. Nejhorší bývají stykem s Evropany pokažení obyvatelé přístavních měst a turisticky zajímavých míst a s těmi se, bohužel, naši cestovatelé nejčastěji setkávají a odnášejí si tak o nich nepříznivý dojem.

Muži i ženy nosí zde modrý šat, který barví primitivními metodami domorodí barvíři.

Silnice, po které jsme jeli, byla často na velkou vzdálenost vroubena chatrčemi. Domorodci se na nás přívětivě usmívali a děti



sledovaly náš vůz kvapným během a hlučným křikem. Bylo viděti, že zde automobil není právě všedním zjevem.

Dlouho před příjezdem do Edfu zdravily nás z dálky vysoké pylony chrámu boha Hora. Ze všech starých staveb egyptských zanechává tento chrám nejkrásnější dojem, neboť zde schází skličující pohled na polorozpadlé rozvaliny a stěny, stropy i pylony stojí tak, jako před tisíciletími.

Posvátným zvířetem tohoto boha byl sokol a sochu tohoto ptáka, asi 2 a půl metru vysokou, možno viděti na nádvoří chrámu. Zajímavé jsou reliéfy, zdobící stěny – můžeme se z nich dozvědět leccos zajímavého ze života starých Egyptanů. Na jednom místě je na příklad znázorněn výjev, jak faraó loví hrochy pomocí harpuny, a jinde zas vidíme loveckou scénu, kde pomocí sítě, natažené napříč zátokou Nilu, loví celá hejna kachen a jiného vodního ptactva nebo nadržují antilopy do nastražených tenat.

Po důkladné prohlídce chrámu odjeli jsme do městečka Edfu. Měli jsme v úmyslu dáti se přepravit na druhý břeh řeky, ale ani jsme netušili, jaké obtíže nás čekají. Mezi řekou a pevným břehem rozprostíral se skoro kilometr široký pás sypkého písku. Bylo třeba nejdříve usmlouvati s kapitánem částku, kterou za převoz požadoval, a pak s pomocí lodního mužstva dostat se k vodě. Byla to těžká práce, neboť vůz se hluboko bořil a bez pomoci lidí bychom se jistě nebyli dostali až k lodi, ale po delším namáhání se nám to přece jen podařilo.

Teď začala nová obtíž: plachetnice neměla paluby, i položili tedy přes ni několik prken. Vůz musil nejdříve jeti mělkou vodou, pak po dvou kládách na loď. Vše šlo dobře, ale jakmile se auto octlo na lodi, prasklo jedno z položených prken, vůz se na polo převrátil a málem

spadl do řeky! Ještě štěstí, že se zachytil o jednu stupačku a ta, protože byla přeměněna v pevný truhlík na uschování rezervních součástek, náraz snesla a vůz udržela.

Teď nastala nová práce. Pomocí klád a travers, kterých použili jako pák, zvedali náš vůz do výše, při čemž si však počínali velmi neobratně a bylo nutno neustále je hlídati, aby nezvedali vůz za blatník nebo řídicí tyč. Konečně stál vůz na svém místě a plachetnice pustila se k protějšímu břehu. Na druhé straně byly zas obtíže s vyjížděním, protože okraj člunu byl příliš vysoký; velmi rozčilující chvíle jsme zažili, když vůz vyjížděl po prudkém svahu vzhůru tak silně nakloněn k jedné straně, že jsme čekali, že se každým okamžikem překotí.

Přes dvě hodiny nám trvalo, než jsme se konečně octli na pevné půdě, dvě hodiny neustálého nervového napětí v očekávání, že naše cesta skončí předčasně již zde, na břehu Nilu v Horním Egyptě. Byly to snad nejhorší chvíle naší cesty, a když jsme dorazili k nádraží, byli jsme vyčerpaní nejen duševně, ale i fyzicky, namáhavou prací na žhavém slunci. Přitom nebylo zlobení ještě konec, protože kapitán chtěl větší obnos, než umluveno a mužstvo chtělo zaplacení zvlášť. Takové scény prý se zde opakují pokaždé, když se dává převážeti nějaký cizinec. Nejlépe prý je, vzít si s sebou k převozu strážníka, pak ale je nutno zase zaplatiti zvlášť jemu. Bylo viděti, že jsme se opět přiblížili k místům civilisovaným!

Následujícího dne měli jsme projeti úsekem, měřícím asi 40 km, po železnici, protože nám bylo řečeno, že jízda autem těmito místy je nemožná. Oba jsme seděli v našem voze, upoutaném na otevřeném nákladním vagoně – byla to divná jízda.

Brzo jsme viděli, že by se skutečně tudy nedalo jeti autem. Úrodný pás, provázející Nil, se zúžil, pak zmizel docela a kolem trati rozkládaly se divoké skály a terasovité balvany nebo písečná poušť. Až u Geb Silsila počal opět kultivovaný kraj, osázený hlavně cukrovou třtinou. Místy bylo viděti pokusy zalesniti výběžky pouště kasuarinami.

Jízda netrvala dlouho, za to u cíle, v Kom Ombo, bylo zase velké zdržení. Nikdo z železničního personálu neměl se k tomu, aby nám pomohl s vykládáním, dokud nedostal velký *bakšiš* a mladík, který vše řídil, předložil nám vysoký účet za vážení vozu, když tu objevil se pan přednosta, prohlásil účet za podvod, kterým jeho úředník z nás chtěl vylákat peníze, a řekl nám, abychom nikomu nic neplatili za vykládání, protože jsou všichni placeni drahou; tak nám pomohl konečně celou záležitost skoncovati.

V městečku Kom Ombo jsme se zastavili, zásobili vodou a chlebem a udělali odbočku k zříceninám starého chrámu a pak se vydali na cestu k Assuanu.

Domnívali jsme se, že se dostaneme k svému cíli poměrně lehce, ale zatím trvalo plné čtyři hodiny, než jsme ujeli vzdálenost, čítající jen 45 kilometrů. A tento úsek znamenal velkou námahu pro vůz i pro nás. Hned za Kom Ombo bylo nutno projeti údolím, naplněným jemným pískem. Vzali jsme pěkně rozběh, ale přes to, že motor se rozezpíval na největší otáčky, zpomaloval vůz rychlost, až konečně stál na místě, zatím co se zadní kola pomalu zahrabávala hlouběji a hlouběji. Na štěstí přiblížilo se několik domorodců, kteří ochotně nám pomáhali tlačit. Před zadní kola položili jsme složené provazy, aby mohly lépe zabrati, a s pomocí felahů ocitli jsme se za chvíli na

pevnější půdě. Oddechli jsme si spokojeně, ale pojednou jsme zjistili, že provazy zmizely! Skoro jsme měli v podezření naše pomocníky, ale po delším hledání našli jsme je hluboko v písku, kam je zahrabala kola našeho vozu.

Další cesta byla již snazší; byla sice špatná, ale písku na ní nebylo mnoho. Nějakou dobu jsme tak jeli po úzké cestě, vedoucí po náspu, později však, za malou vesnicí, odbočila naše stezka a počala stoupati do hor. Brzo jsme se nalézali v nehostinné divočině: kol dokola byly jen holé, divoce rozervané skály, od kterých se odrážely prudce žhnoucí paprsky sluneční. Zdálo se mně, že nemůže být beznadějnější pustiny – ani *Erg*, písčná poušť, nevypadá tak smutně. Během jízdy tímto pohořím, celých 30 kilometrům, nepotkali jsme člověka a neviděli ptáčka ani jiné živoucí bytosti.

Cesta byla hrbolatá, ale dost dobře sjízdná. Neustále klesala a stoupala a to někdy tak příkře, že jeden z nás musil vyskočit a pomáhat tlačit. Na štěstí stoupání byla vždy krátká.

Po čase sjeli jsme prudkým klesáním do nížiny. Opět jsme jeli pískem a na místě, kde byl zvláště hluboký, zůstali jsme vězet. Měli jsme však opět štěstí: na blízku odpočívalo několik domorodců, kteří nám pomohli vůz vyprostiti. K mému překvapení mluvil jeden z nich dobře italsky; byl prý 18 let sluhou u italské rodiny v Káhiře. Vzali jsme ho kousek cesty s sebou, aby nám ukázal kudy jeti, neboť v místech, kde bylo více písku, se cesta ztrácela a mohli bychom zablouditi.

Později vedla cesta opět pohořím, do strmých strání, kde však aspoň nebylo nebezpečí, že uvízneme v písku. Byli bychom rádi na okamžik zastavili a odpočinuli si, ale nikde nebylo stínu – všude jen

holé skály, rozpálené sluncem. Někdy se v dálce pod námi objevil Nil, viděli jsme, že v těchto místech proudí občas pouští a jindy zas je podél něho docela úzký pás vegetace. Naše cesta sestoupila konečně do nížiny, jevící stopy civilizace, a vedla podél dráhy. Blížili jsme se k Assuanu.

Ještě poslední překážku jsme musili překonati: měli jsme přejeti přes trať, ale v tomto kraji, kde auto je vzácností, nebylo pamatováno na upravení přejezdu a my nemohli se dostat přes kolej, vyčnívající na pražci vysoko nad ostatní terén. Pokusili jsme se přejeti, přední kola se dostala přes kolej, ale vůz zachytil spodkem a teď jsme byli v koncích. Scházelo jen, aby jen právě vlak! Znova a znova jsme si musili uvědomovati, že osud cesty, jako je naše, visívá na nitce. Tentokrát zase nám pomohl oddíl dělníků, kteří pracovali na trati, a naši Tatříčku jednoduše přenesli na druhou stranu.

Teď jsme mohli konečně bez dalších dobrodružství dojeti do města Assuanu. Po jízdě divočinou připadal nám krásným velkoměstem – ve skutečnosti má jen něco přes 10.000 obyvatel, v zimě ovšem, kdy přijdou turisté a lázeňští hosté, něco více. Z hlavní třídy, vroubící břeh řeky, je krásný pohled na Nil, jehož hladina je zpestřena skalnatými ostrůvky. Pozadí tvoří horské pásmo.

Podle rozhodnutí úřadů měli jsme projeti pustinou na hranicích Súdánu lodí. Náš pobyt v Assuanu se tedy poněkud protáhl čekáním na parník, bylo to však čekání velmi příjemné. Hned po příjezdu přihlásil se k nám krajan, pan Zeman, který se svojí chotí se staral o tom, aby se nám v Assuanu co nejvíce líbilo. Měli jsme také již zapotřebí odpočinku po namáhavém cestování.

I město Assuan je velmi starého původu. Ve starověku se nazývalo Syenou a v jeho okolí byly žulové lomy, dodávající materiál na stavby starých Egypťanů. K takovému starému lomu jsme se podívali hned druhý den po příjezdu. Jeli jsme za město, pouští, pískem a prachem, kolem černých hrobů arabských světců, až jsme přijeli ke skále, u které odpočíval obrovský obelisk, jen zpola vytesaný a spodkem ještě související se skaliskem. Bylo možno viděti, že během vytesávání praskl. Později měli zřejmě v úmyslu vyrobiti z něho alespoň obelisk menší nebo vyrobiti z něho sarkofágy (rakve), ale od tohoto úmyslu bylo pak upuštěno.

Po stěně skály u obelisku je dosud červenou barvou rozvržen postup práce a kolem leží kulaté balvany ze syenitu, který je tvrdší než opracovaný materiál, a bylo ho snad používáno dělníky místo kladiv. Podél obelisku je již vytesána chodbička, kdežto spodek ještě není uvolněn. U ležícího obelisku můžeme si mnohem lépe uvědomiti jeho úctyhodné rozměry a musíme se obdivovati starým Egypťanům, kteří dovedli takové jehlany nejen vytesati z žuly, ale i dopravit je na vzdálenost mnoha set kilometrů do Dolního Egypta. Pravděpodobně zbudovali kanál od řeky až k hotovým obeliskům a dopravovali je k místu určení po vodě.

Nedaleko žulového lomu nalézal se tábor Bišarinů, i zajeli jsme k němu po špatné cestě napříč pouští. Je to kmen hamitského původu, živící se chovem velbloudů, ovcí a koz; mnozí provázejí karavany, dopravující zboží pouští. Postavy, které nám přicházely z tábora vstříc, vypadaly divoce. Byly ozbrojeny meči a kopím a jejich vlasy byly spleteny v drobné copánky, které vypadaly jako drobné řemínky, spadající jim až na ramena. Byli bychom se rádi zdrželi, ale

jejich děti, zkažené turisty, kteří tábor Bišarinů navštěvují, neustále nás obtěžovaly žebráním o bakšiš a tak jsme nastoupili zpáteční cestu do Assuanu.

Město Assuan není jen městem turistů a chorých, hledajících zde, v suchém a horkém podnebí uzdravení. Je také důležitým domorodým obchodním střediskem pro jižní Egypt a přilehlý Súdán. Drobný obchod soustřeďuje se v bazarech neboli sucích (*suk*). Hlavní z nich je úzká ulička, 2-3 metry široká, táhnoucí se klikatě městem a křižující četné jiné ulice. Je kryta jakýmsi baldachýnem z rohožek a palmových listů, plným děr, kterými svítí slunce. Zde pozorujeme zajímavý orientální život, nákupy domorodců, které se neobejdou bez nekonečného smlouvání; můžeme se obdivovati domorodým řemeslníkům, kteří při práci obratně používají prstů na nohou, skoro stejně vycvičených jako prsty ruky.

Následující den byl věnován návštěvě vodní přehrady assuanské, která se ve skutečnosti nachází u Shelalu, asi 10 km dále na jih. Cesta vede opět pouští a skalami, kolem primitivního letiště, označeného jen malou chatrčí – skladištěm na benzin. U Shelalu má řeka Nil odchylný ráz: vodní přehrada dala zde vzniknouti umělému jezeru, ze kterého na jednom místě dosud vyčnívá vrcholek palmy. Uprostřed tohoto jezera zhlíží se ve vodě chrámy ostrůvku Philae; ostrůvek sám však zmizel pod hladinou řeky a bahno, nanesené na sloupech chrámů ukazuje, že za doby ročních povodní vyčnívá z vody jen nejvyšší část staveb. Až bude dokončeno zvyšování assuanské vodní přehrady, zmizí tyto krásné stavby navždy pod hladinou Nilu.

Ostrov Philae (čti fílé), skoro 400 metrů dlouhý, byl zasvěcen ve starých dobách bohyni Isis, manželce Osirově, která byla ochránkyní

dobrych matek a manzelek. Její chrám, který farao Nektanebos dal vystavěti asi 350 let před Kristem, je dosud pěkně zachován.

U břehu najali jsme si od domorodců člun a pluli ke chrámu. Na vysokých pylonech, střežících vchod, je vyobrazen sám farao, jak drží celou tlupu nepřátel za vlasy jednou rukou, zatím co v druhé třímá kyj, aby je, s povýšeným výrazem v tváři, všechny pobil.

Zvláštním kouzlem působí, když projíždíme nádvořím a komnatami, ve kterých panuje posvátné pološero. Světlo, které přichází z vnějšku, má zelenavý nádech hladiny vodní; v neurčitém osvětlení nabývají postavy bohů a králů nadpřirozeného vzhledu a na chvíli se nám zdá, že zmizely tisíciletí, které nás dělí od doby starého Egypta.

S vrcholků pylonů vidíme na sever mohutnou stavbu nilské přehrady, hemžící se drobnými postavičkami pracujících dělníků. Přízraky starověku mizí před tímto symbolem moderní doby, která klade užitek před krásno a odsoudila pohádkovou krásu ostrova Philae k zániku, aby podpořila bavlnářský průmysl.

Tato říční přehrada, stavící se v cestu kalným vodám Nilu jako obrovská žulová zeď, dva kilometry dlouhá, není ovšem docela nového data. S její stavbou bylo započato již roku 1898; před válkou byla zvýšena o 12 metrů, ale ani to nestačilo, ačkoliv výška skoro 30 metrů dovolila zadržeti v době záplav asi 2300 milionů krychlových metrů vody. Dnes je opět pracováno na zvětšování přehrady, která pak bude 39 metrů vysoká.

Jakmile jsme přistáli u břehu, šli jsme k přehradě, abychom se podívali, jak práce pokračuje. Ruch na staveništi byl velmi zajímavý, neboť vedle dokonalých moderních metod vidíme zde scény skoro



biblického rázu; tak na příklad kameny a písek dopravovali dělníci na hlavách ve velikých koších. Je to zřejmě zde, v zemi nízkých platů lacinější způsob, než doprava po ní dráhou.

Zatím co jsme šli k místu, kde nás čekal plachetní člun, sešel jsem se s inženýrem, který byl zaměstnán na stavbě a s kterým jsem se spřátelil na lodi cestou z Terstu. Mohl jsem mu odevzdati snímky, které jsem tehdy na parníku zhotovil, a dozvěděl jsem se zároveň leccos zajímavého o stavbě.

Na zvyšování přehrady pracovalo tehdá asi 10.000 dělníků. Hrubší práce obstarávali domorodci, práci, která vyžadovala zručnosti, měli na starosti Italové a vedoucí místa měli většinou Angličané. Hráz byla vyztužována opevněním a mezi toto opevnění a vlastní zeď byla vkládána vložka z nerezavějící ocele, aby při roztahování horkem opevnění po ní klouzalo, ježto při pevním spojení s hrází by mohly – při nestejném roztahování – vzniknouti trhliny. Tato okolnost hraje důležitou roli v zemi, kde na příklad teplota denní a noční vykazuje často obrovské rozdíly. Stavbu měli rozpočtenou na dva a půl roku a velmi s ní pospíchali. Neměli s ní štěstí: s počátku se ukázaly chyby v konstrukci a ředitel jejich společnosti, který byl za stavbu odpovědný, spáchal sebevraždu. Mnohem později, v roce 1933, psal mně pan Zeman z Assuanu, že ve stavbě se objevila trhлина, způsobená asi nedostatečnými základy, jejichž oprava byla velice nákladná.

Zvyšování assuanské přehrady poskytuje sice mnohým lidem příležitost k výdělku, jejich život však v těchto končinách není záviděníhodný. Není příležitosti k rozptýlení a k ušlechtilé zábavě. Jen v neděli možno zajet do Assuanu, ale ani ten nemůže poskytnouti vzdělanému Evropanovi rozptýlení a většina zaměstnanců, aby utekla