



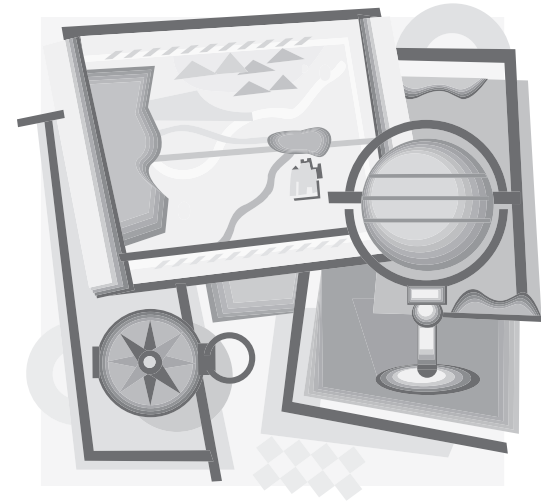
Reportérem na třech kontinentech

Střední východ
Afrika
Latinská Amerika

Reportérem na třech kontinentech

Jaroslav Bouček

Reportérem na třech kontinentech



NAKLADATELSTVÍ EPOCHA

OBSAH

O autorovi	7
I. Reportérem na Blízkém východě.	9
Náš káhirský zpravodaj telegrafuje	11
Ismalija – celé město je pevně v egyptských rukou	12
První vlak do Port Saidu.	13
Agonie okupantů v Port Saidu.	14
Sinaj, poloostrov zkázy	16
Než Port Said vstane z trosek.	19
Ve skalnatých horách Jemenu	21
V Jemenu jsem měl štěstí	25
Saúdská Arábie – V zemi písku a nafty	34
Za hroby a svatými místy	41
El Alamein po patnácti letech	41
Putování do země svaté L. P. 1957.	46
A jiné příhody z Jeruzaléma.	49
Ten poslední ze 4000 nových roků na Středním východě	51
Jak mi skupina čs. vědců pomohla do hrobu.	52
Vánoční rozjímání o kláštorech a cestách ke spáse.	55
Súdán – mezi pouští a pralesem	57
Gordon, Kitchener	61
Libye – království pouště	68
Irák – Šammarové se vrací	79
Sýrie – Sedm tisíc let Damašku	86
Města živá, města mrtvá.	91
Irák – Země chalífů, extatických sekt a nafty	98
Irák – Kurdská válka skončila	104
II. Reportérem v Africe	119
Afrika rok I.	121
Libérie po 100 a ještě 15 letech	125
Chatrč strýčka Firestona.	130

Copyright © Jaroslav Bouček ml., heir, 2008

Cover © Josef Kroupa, 2008

Czech Edition © Nakladatelství Epoque, Praha 2008

ISBN 978-80-87027-49-3

Ghana – Metropole černé hvězdy	134
Zlato, tamtamy a čokoláda	137
Lidé a věci na savaně	143
Svobodná Ghana	146
Za diamanty Sierry Leone	149
Madagaskar – ostrov tajemných dálek	156
Fahafahana – malgašsky: svoboda	161
Do nitra Konga	165
Operace Kongo – ostuda s modrou vlajkou	170
Mali – tajemné Timbuktu	178
Afrika krizí a nadějí	186
Nigérie – mohutná a tragická	187
V kraji olejových řek	191
Bongo, bohové a bubny	197
Milionový Ibadan	203
Dvaapadesát emírů	206
High-life v Lagosu	212
Dahomey – Krvavé království Abomey	217
Horní Volta – černá, červená a bílá	222
Niger – uran v zemi Tuaregů	228
Gabun – temná říše okumé	232
Senegal – miska burských oříšků	236
III. Reportérem v Latinské Americe	241
Brazílie	243
V kraji Cangaceirů	243
Samba, samba	248
75milionkrát jeito	253
Brasilia, hlavní město Brazílie	257
Amazonie – zelené peklo, zelený ráj	261
Kaučukový dědek	266
Rio de Janeiro	271
Vysoká škola samby	276
Sao Paulo: Pohled z 45. patra	280

*Better be an imprudent moveable
than a prudent fixture.*

Je lépe být neopatrným neposedou
než opatrným peciválem.
John Keats

O AUTOROVI

JAROSLAV BOUČEK – NOVINÁŘ A PŘEKLADATEL

10. 12. 1923–5. 4. 2001

Jaroslav Bouček se narodil se 10. 12. 1923 v Košicích, maturoval na libeňském gymnáziu r. 1942, v l. 1942–43 byl totálně nasazen u Luftschutzu v Kolíně n. R., po návratu se zúčastnil odboje a pražského povstání. Vystudoval literární vědu na Filosofické fakultě University Karlovy, kde také krátce vyučoval.

V l. 1949–56 byl šéfredaktorem nakladatelství Mladá fronta. Pro své jazykové znalosti (ovládal více než deset jazyků, většinu se naučil jako samouk) byl vyslán r. 1953 do mezinárodní komise pro repatriaci zajatců korejské války. Strávil půl roku v náročných válečných a klimatických podmínkách a doživotně onemocněl na astma.

Opustil proto obor literární vědy a ze zdravotním důvodů odjel v r. 1956 jako zpravodaj do Egypta. V l. 1956–1970 působil jako zahraniční dopisovatel ČTK a *Rudého práva* v řadě zemí Afriky, Asie a Latinské Ameriky, stálý zpravodaj v Káhiře, Havaně a Bejrútu. Byl výjimečně aktivním novinářem–reportérem, pracoval často ve velmi náročných podmínkách, např. v Kongu nebo v Angole, vyžadujících duševní i fyzickou pohotovost. V momentce z iráckého Kurdistánu jej zachytil F. Kejík v *Planetě lidí* (České Budějovice 1971), v poněkud

předramatizované reportáži z Konga pak R. Kapuścinski ve *Fotbalové válce* (Praha 1983). Jeho dráhu zahraničního reportéra přerušila normalizace 70. let. Po odchodu z redakce *Rudého práva* pracoval v 70. a 80. letech v týdeníku *Svět v obrazech*.



Jaroslav Bouček byl mimo jiné vydavatelem českého překladu spisů Anatole France, autorem knih *Příběhy sedmi moří* (pod pseudonymem J. B. Vodák) a *Chobotnice, příběh sicilské mafie*. Do konce svého života překládal angloamerickou literaturu, např. E. S. Gardnera, R. Chandlera, J. H. Chase.

Jaroslav Bouček ml.

I. REPORTÉREM NA BLÍZKÉM VÝCHODĚ



S Tatrou 805 na Sinaji v roce 1957, v popředí vrak vozidla izraelské armády

NÁŠ KÁHIRSKÝ ZPRAVODAJ TELEGRAFUJE

Posílám tuto zprávu, aniž vím, kdy dojde do Prahy. Britské a francouzské bombardéry pokračují i dnes v šíření zkázy a smrti v egyptských městech. Právě jsem se vrátil z bombardovaných míst na severním okraji Káhiry. Viděl jsem zničené domy, oblaka dýmu, viděl jsem krev. Do stanice první pomoci Červeného půlměsíce v ulici El Roda přivázejí vozy záchranné služby stále nové raněné. V ulici Aid Šams rozbořila bomba věž koptského kostela svatého Jiří. V Abu Zabab, ležícím asi 20 kilometrů severně od Káhiry, kde měla být cílem britských bombardovacích letadel pravděpodobně rozhlasová stanice, jsem viděl zcela rozbořenou pekárnu. Pod jejími troskami leží zasypano sedmdesát obětí.

Zatímco se rezoluce Valného shromáždění Spojených národů vyzývající obě strany k okamžitému zastavení palby setkává v Egyptě se souhlasem a podporou, na egyptské území dále dopadají bomby. Ke Káhiře, Alexandrii, Ismailiji, Port Saidu a k dalším již bombardovaným jménům je třeba na seznam přidat také Abú Hammad, Abú Zabab, Šubra, Šarm al-Šejk a další.

Během minulých čtyřadvaceti hodin byl v Káhiře téměř nepřetržitý letecký poplach, často doprovázený duněním bomb a střelbou protiletadlového dělostřelectva. Za této těžké zkoušky je vskutku obdivuhodné klidné a disciplinované chování káhirských obyvatel, z nichž mnozí se včera sešli do starobylé mešity Al-Azhar, aby vyslechli řeč prezidenta Násira. Celá cesta od prezidentského paláce k mešitě byla lemována hustými zástupy obyvatel provolávajících hesla jako: „Naše vítězství – Abdel Násir!“

Odesláno z Káhiry 4. listopadu 1956

ISMALIJA – CELÉ MĚSTO JE PEVNĚ V EGYPTSKÝCH RUKOU

Cestovat v těchto dnech do Ismailije, města, které představuje klíčovou strategickou pozici v Suezském průplavu, je jednou z nejvíce vzrušujících zkušeností, jaké může člověk mít. Není tak těžké se tam dostat, protože doprava na silnici z Káhiry je téměř normální. Funguje autobusová doprava, jezdí taxíky a auta. Nicméně je třeba mít na paměti, že se svou evropskou tvář a bez znalosti arabštiny můžete velmi snadno upadnout do nesnází. Avšak jestliže máte dokumenty v pořádku a jste vybaveni legitimací, v níž je arabsky psáno, že jste z Československa, pak je cesta téměř tak bezpečná jako nedělní odpolední procházka na Petříně.

Když přijedete do Ismailije, uvědomíte si především dvě věci: Za prvé, že město je pevně v egyptských rukou přes tvrzení premiéra Guy Molleta, že bylo obsazeno francouzskými vojsky. Vše co vidíte, vás vede k přesvědčení, že by to nebyl lehký úkol, změnit tento stav věcí. Za druhé, že tvrzení anglické a francouzské propagandy, že byly bombardovány pouze vojenské objekty, je naprostou smyšlenkou.

V Ismailiji lze všude vidět zničené obytné domy, lidé vám s rozhořčením ukáží místa, kde byli zabijeni civilisté bombami, na ulicích a cestách jsou stopy po palbě kulometů z letadel více než viditelné. Blízko jezera Timsáh byly dvě nevojenské lodě zasaženy britskými bombami a potopily se, v důsledku čehož byl Suezský průplav zablokován. Most El Ferda, zařízení nesmírně důležité pro hladký provoz průplavu, který je asi dvacet kilometrů severně od Ismailije, byl právě v prostředku zasažen zřejmě těžkou bombou. Zásah zlomil železnou konstrukci mostu na dvě části, které nyní ční z vody. Způsobil, že jakákoliv doprava v průplavu je nyní nemožná. Odborníci odhadují, že bude zapotřebí týdnů a týdnů práce, aby byl obnoven provoz v průplavu, jenž byl tak těžce poškozen těmi, kteří si činí nárok být jeho ochránci. Více než patnáct lodí nesoucích náklady z Libérie, Norska, Švédska, sovětská loď *Poti* a jiné stojí bezmocně v průplavu severně od mostu El Ferda se spuštěnými kotvami, připoutány tlustými lany ke břehu.

14. listopadu 1956

PRVNÍ VLAK DO PORT SAIDU

Byl to vlak tažený diesellovou lokomotivou se čtyřmi stříbrnými vagony, na nichž byla napsána výrobní značka Tatra Smíchov. Takových vagonů jsou v Egyptě stovky. Zajímavou věcí na tomto vlaku bylo však to, že jeho úkolem bylo přivést do Port Saidu z Abu Suweir první jednotku mezinárodních ozbrojených sil OSN. V této první jednotce bylo dvě stě norských vojáků, z nichž každý měl 25 kg výstroje, 90 „ostrých“ a potraviny na 10 dní. Přijeli s nimi i jejich důstojníci. Avšak začneme od začátku a začátkem je Abú Suweir.

Abú Suweir je vojenské letiště vzdálené asi 150 km na severovýchod od Káhiry. Řada domů je tam nyní obydlena příslušníky policejních sil OSN. Můžeme se tam setkat s Dány a Nory, z nichž mnozí již zhnědli na listopadovém egyptském slunci, které svou intenzitou přesahuje jakékoli nejteplejší skandinávské léto. V kuchyni kolumbijského útvaru se můžeme napít pravé kolumbijské vojenské kávy, jejíž vůně



Po káhirskou citadelou na hoře Mukatam
s fotografem K. Hájkem. Egypt 1958

je právě tak příjemná jako vůně ranní vojenské kávy kdekoli na světě. Usedáme na kavalec Jugoslávců a dostává se nám pravého slovan­ského pohostinství. Jediná věc spojuje tyto skandinávské, balkánské, jihoamerické a indické muže, jejichž věk se pohybuje kolem dvaceti let – jsou to modré přilby OSN a pásky na pažích, jež říkají, že přijeli z nejrůznějších zemí světa, aby dohlíželi na plnění usnesení Valného shromáždění Organizace spojených národů o ukončení nepřátelství, a tím i útoku proti Egyptu.

Dne 21. listopadu v 8.00 hodin (místního času) ráno se pohnul vlak z Abú Suweiru, který vezl jednu norskou jednotku mezinárodních sil OSN s lehkou pěší výzbrojí a asi třicet zahraničních novinářů. Mluvil jsem s některými norskými vojáky. Většina z nich je poprvé za hranicemi, avšak například vojín Arne Haovarsen z norského hlavního města Oslo projel Suezským průplavem jako námořník norské cister­nové lodi již v roce 1953. Jsou šťastní a mají radost ze svého poslání a věří, že jejich přítomnost v Egyptě pomůže věci míru.

Ptal jsem se jich, co si myslí, že budou v Port Saidu dělat. Jeden z nich odpověděl: „Nevíme, snad budeme chránit civilní obyvatelstvo, dokud neodejdou cizí jednotky.“ Všichni zastávají názor, že Egypt je obětí agrese, odsuzují za to Velkou Británii, avšak věří, že nyní se Bri­tové stáhnou a vše bude zas v pořádku.

Při průjezdu Ismailijí a Kantarou byl vlak nadšeně pozdravován. V obou stanicích byl vlak, ozdobený modrými vlajkami OSN, obklopen davy lidí provolávajícího hesla jako: „Britové ven z Egypta!“ – „Násir je naše vítězství!“ – „Ať žije Gamál!“

24. listopadu 1956

AGONIE OKUPANTŮ V PORT SAIDU

Již po tři dny může člověk potkat jižně od Port Saidu, na cestách mezi Ismailijí, Kantarou a hlavním štábem policejních jednotek OSN v El Ballah, skupiny rozhněvaných novinářů, kteří netrpělivě čekají na možnost vstoupit do Port Saidu. Tato možnost jim byla až do nynějška důsledně upírána britskými okupačními úřady. Mezi 120 novináři jsou

zastoupeny nejvýznamnější světové noviny – od *Pravdy* k *New York Times*, od *Ženminžibao* k brazilskému rozhlasu, od *Il Tempa* k *Rudé­mu právu*. Pokusy, jak se dostat do Port Saidu, mají nejneobyčejnější formy – najímání člunů účasti v transportech Červeného půlměsíce, překračování Suezského průplavu, snaha dostat se do města z východní pouště atd.

Všechno je však marné. Ačkoliv síly OSN mají ve svých rukou již tři čtvrtiny Port Saidu a britské oddíly jen malou část vnitřního měs­ta s přístavem, jediná cesta a železniční linka, která spojuje Port Said s Egyptem, přechází přes most, který je strážěn britskými strážemi. To vytváří paradoxní situaci: Jsme akreditováni u sil Spojených národů, které svými 2000 vojáky kontrolují většinu Port Saidu, včetně jeho ci­vilní správy, a které jsou ochotny nás přijmout a poskytnout nám vše potřebné, ale protože jediná cesta, jak se dostat do oblasti obsazené vojsky OSN vede přes Brity držený most, budeme snad muset čekat ještě několik dalších dnů.

Britské velitelství učinilo směšný návrh, že dovolí deseti noviná­řům, kteří by byli vybráni s britským souhlasem, aby na krátkou dobu vstoupili do města, avšak tento návrh byl odmítnut všemi novináři. Britské stanovisko je nepochopitelné a dá se vysvětlit jedině strachem, že se světové veřejné mínění doví plnou pravdu o výsledcích „policejní akce“. Proto se britská armáda snaží odsouvat onu chvíli, kdy pravda vyjde najevo, tak dlouho, jak to jen bude možné.

Pokračující stahování anglo-francouzských vojsk je doprovázeno novými a novými incidenty. Egyptané neustále protestují proti pobytu okupačních vojsk. Pod záminkou například pátrání po uneseném důstojníkovi, loupí britská vojska v domech a v obchodech. Byly zří­zeny zvláštní jednotky, které ničí vlastenecké nápisy na zdech a por­tréty prezidenta Násira na veřejných místech. Včera dostala britská vojska rozkaz, aby pronásledovala dva bílé psy s černými nápisy Eden na svém těle.

Neschopnost udržet pořádek ve městě přiměla britské velení, aby souhlasilo s tím, že dnes vstoupí do Port Saidu 350 egyptských poli­cistů. Jejich vlak byl řízen strojvůdcem jednotek Spojených národů.

Byl ozdoben květinami a portréty Násira a nadšeně pozdravován obyvateli města. Přesto, že měly jednotky OSN za vlak odpovědnost, byl před vjezdem do Port Saidu prohledán, zda není kromě policistů uvnitř nikdo ukryt.

Generál Burns, velitel jednotek OSN, nám v El Ballah řekl, že Britové drží v tajnosti definitivní datum odsunu, avšak zdá se, že to bude ještě před koncem tohoto týdne.

Tato akce „doma k Vánocům“ je ústup bez cti a slávy. Agresoři za sebou zanechávají zpustošené město, v němž řadí epidemie. Egyptská vláda nařídila, že každá osoba, která si přeje navštívit Port Said po odsunu nepřátelských jednotek, se musí vykázat osvědčením o očkování proti paratyfu.

21. prosince 1956

SINAJ, POLOOSTROV ZKÁZY

Ve chvíli, kdy píšete tyto řádky, se v Port Saidu před zraky hlídek Spojených národů v modrých přilbách a před zraky rozhořčeného, ale vítězného obyvatelstva, které ani na chvíli nezanechalo svého odporu, nalodují poslední britští vojáci. Naproti tomu odchod ze Sinaje není možno takto pozorovat, ježto odcházející izraelská armáda za svým posledním vozem zničila všechny cesty, každou chatrč i každou stopu civilizace na nekonečných písečných pláních Sinaje.

Sinaj vypadá beznadějně i v době míru – můžete tam projíždět celé hodiny a nespazíte jedinou lidskou bytost nebo lidské obydlí, a osamělé chatrce nebo telegrafní linky spíše ještě prohlubují dojem opuštěnosti a beznaděje. Ale nyní, po válce, kdy odcházející izraelská armáda zničila vše, připomíná Sinaj spíše výtvar šíleného surrealisty než vůbec nějaké místo na naší zemi.

Se skupinou novinářů jsem se pokusil dostat do Sinaje po jedné ze tří silnic, totiž po té, která vede z Ismailije na Suezském průplavu přes El Kachl uvnitř poloostrova do Abú Ogeila při izraelských hranicích. Když jsme přešli prozatímní most přes průplav u Ismailije, byla pouštní cesta po prvních patnáct kilometrech normální, to znamená, že

nevidíte vůbec nic jiného než po obou stranách nekonečné písečné pláně. Slunce oslňuje zrak, ale vítr vane jako na severním pólu.

Po patnácti kilometrech nastává náhlá změna, ale to neznamená, že byste nadále neviděli něco jiného než písek. Nicméně změna je nápadná – velký kráter uprostřed silnice přerušuje jednotvárnost okolí a připomíná, že se ocitáte na území, které bylo až donedávna obsazeno izraelskou armádou. Bedlivý pozorovatel tu objeví další stopy nedávného pobytu Izraelců, jako je například prázdná bedna a krabička od cigaret s hebrejskými nápisy. Jeden americký novinář byl nadšen, když našel listy papíru tištěné v jazyce, jež nezná, ale byl zklamán, když se dověděl, že jsou to srbské noviny tištěné kyrilicí, které tu zanechal jugoslávský příslušník oddílu Spojených národů, jež tu před námi postupovaly na východ. Kráter byl fotografován ze všech stran, ale to jsme ještě netušili, že desítky a sta zcela stejných kráterů nás očekávají.



S finským vojákem OSN u Šarm eš-Šejku, Egypt 1957

Když jsme postupovali dále do nitra Sinaje, uvědomovali jsme si, že krátery jsou od sebe vzdáleny asi pět set metrů a že cestující jsou tak nuceni vždy zajet do písečiny. Tak jsme strávili celé hodiny objížděním

kráterů. Při tom nám vítr hnal písek do očí a okázalé americké limuzíny bezmocně se bořily do písku až po osy a my všichni jsme se snažili je vyprostit.

Mezi deseti osobními vozy, které se toho dne vydaly do Sinaje, významně se skvěle naše Škodovka 1200, která s překvapující lehkostí zdolávala všechny překážky, kdežto důstojní cestující z osmiválčových chryslerů, plymouthů a chevroletů byli nuceni zas a zase jako v začarovaném kruhu vystupovat ze svých vozů a s klením a v potu tváře vyprošťovat své vozy. Brzy jsme si uvědomili, že jsme se dali do Sisypovy práce, protože se stalo zřejmým, že silnice byla zničena s pozoruhodnou pečlivostí pravděpodobně po celé délce tří set kilometrů až k izraelským hranicím. A tak jsme se vrátili touž nudnou, únavnou cestou, kolem týchž kráterů, pod tímž palčivým sluncem a v témže nesnesitelném větru.

Další pokus proniknout do nitra Sinaje po severní silnici z Kantary do El Ariš byl rovněž bezvýsledný, ježto ve vzdálenosti dvaceti kilometrů od Kantary byla silnice úplně zničena, a to ještě soustavněji než silnice jižní. Byla zřejmě zničena mechanickými pluhy vybavenými šesti radlicemi, takže se podobala dlouhému úzkému poli, které bylo právě zoráno. Jediná věc, kterou jsme mohli udělat, bylo několik nejistých kroků po rozorané cestě a několik fotografií asfaltového proužku, který z oranice vystupoval. Později nám jeden jugoslávský důstojník sdělil, že Izraelci položili miny pod rozoraný asfalt, a tak jsme vlastně měli štěstí, že se nic nepříhodilo.

Co jsem viděl v Sinaji, mě přesvědčilo, že izraelská armáda zpusťovala naprosto vše, a informace, které jsem získal od příslušníků jednotek Spojených národů, kterým se podařilo na zvláštních vozidlech proniknout hlouběji do nitra Sinaje, mé přesvědčení potvrdily. Jugoslávský kapitán mi vyprávěl, že byla do povětří vyhozena betonová vodní nádrž nezbytná pro život v poušti. Všechny domy či chatrče byly zničeny – dřevěné byly spáleny, zděné vyhozeny do povětří. Jediná železnice spojující na hustě osídleném pobřežním pásu Ariš, Rafu a Gazu byla zničena po celé své délce.

16. prosince 1956

NEŽ PORT SAID VSTANE Z TROSEK

Port Said – slza egyptské matky. Hrob korzárů. Tak o něm mluví verše egyptského básníka Ibrahima Mohameda Nagy. V Port Saidu se nelze vyhnout ruinám. Dříve než automobil přejezdí most, dělicí jižně od města Port Said Sinaj od ostatního Egypta, míjí frontu vypálených dřevěných domků, z nichž zůstalo jen pár zčernalých trámů. Poslední věc, kterou uvidí každý, kdo vyjede z Port Saidu na západ po úzké šíji k letišti El Gamil, bude rozstřílený muslimský hřbitov Zaraqib El Gedi. Britské bomby zanechaly desítky kráterů o průměru až čtyři metry uprostřed stovek rozmetaných hrobů.

Lodě, které po vyčištění přístavu připlují od severu, uvidí jako první věc vlevo zbytky skladišť tzv. vnějšího přístavu a vpravo jako první stavbu hned za troskami Lessepsovy sochy zničenou budovu největšího portsaidského hotelu Casino-Pallace a jejich poslední pohled po projetí přístavu jižně od města bude platit rozbitým britským velitelstvím, vyplundrovaným skladům egyptské celní správy.

Jsou, pravda, v Port Saidu také místa, kterých se válečné ničení nedotklo. Je to hlavně tzv. evropská čtvrť, těch několik ulic pojmenovaných po Lessepsovi, Kitchenerovi, císařovně Eugenii – zkrátka ta část města, kterou znají evropští turisté, kde jsou obchody, banky, lodní firmy. Je ovšem třeba vědět, že většina těchto bank, firem a dokonce i většina budov patří Britům a Francouzům a výjimečně i jiným Evropanům.

Avšak i zde najdete stopy války. V ulici císařovny Eugenie, mezi budovou telegrafní společnosti a křižovatkou s ulicí šaríja Amerika, jsou všechny obchody zatlučeny prkny. V jednom z nich odbednili a uvnitř je vidět pohyb. Všechna skla výkladů a vitrín jsou rozbita a police jako vymetené. Fotografuji, vcházím, ptám se.

Všechny ty obchody byly vydrancovány, říká mi starší muž s fezem na hlavě. Kým? Krčí rameny. Odmítali jsme otevřít, dokud trvala okupace. Britové, kteří chtěli alespoň v hlavních ulicích vzbudit dojem, že je život ve městě normální, nám dali ultimatum. Neposlechli jsme. Za hodinu přišel britský seržant s pěti vojáky, obchod násilím otevřeli

VE SKALNATÝCH HORÁCH JEMENU

a pohyby rukou naznačili několika klukům, kteří okouněli kolem, že si mohou vzít, co chtějí. Nás odvedli, a když jsme se vrátili, našli jsme obchod v tomto stavu. Hořce se smál. Musíte vědět, že Britové nechali město hladovět a lidé jsou z hladu schopni všeho. Tamhle na rohu vojáci rozpárali bajonety několik pytlů s moukou a zavolali několik přístavních nosičů, kteří hladověli snad ze všech nejvíce. Když po zoufalých pokusech nabrat trochu mouky do kapes a shrnutých košil vypadali všichni jako bílá strašidla, vystřelili vojáci do vzduchu a ti chudáci museli utíkat, zatímco si celou scénu opodál fotografovalo a filmovalo několik válečných dopisovatelů. Jistě to běželo do světa s titulkem: Britská armáda zasahuje proti loupícím Arabům.

Dívám se na vývěsní štíty vydrancovaných firem. Hasanein, Ibrahim, Achmed Latif. Samá egyptská jména. O ulici dál vidím Eastern Exchange, Simon Artur atd. Ulice Sharia America vede až k Severnímu nábřeží. Zde začíná zkáza. Několik set pobřežních dřevěných domků bylo vypáleno a zbyly po nich jen čnějící železné traverzy, na nichž domky stály, takže celá několik kilometrů dlouhá plocha nepůsobí dojmem zbytku lidského sídliště z 20. století, nýbrž jako nějaké gigantické Záhořovo lože nebo hřbet apokalyptického jezka, vyválného v sazích.

I na všech domech v pozadí, na které dohlédneme od břehu, zejí černé díry lemované zubatým zdivem. Památka po britských námořních dělech. Odbočujeme vlevo kolem rozbořené mešity v ulici Mohammed Ali, do ulice Abba. Přejíždíme pět křižovatek podle dlouhých bloků a nevidíme ani jeden dům, který by unikl zničení. Stejný obraz v ulici Zbadá. Na rohu ulice Ibrahim a ulice El Amin rozstřílená nemocnice. Škola El Amin vypálená do základu.

A za ulicí El Amin začíná čtvrť El Manach. Z deseti ulic ve směru sever-jih a osmi ve směru východ-západ nezbyl kámen na kameni. Tudy pronikali do města britští parašutisté a letecká příprava trvala několik hodin. Čtvrť El Manach dnes představuje třicet hektarů beznadějného rumiště. Žilo zde tři tisíce lidí a dosud se neví, kolik z nich zůstalo na živu, protože proud vracejících se uprchlíků dosud trvá.

16. ledna 1957

Dostat se do Jemenu není tak jednoduché. Nejde jen o to, že se jemenská vláda ve snaze uchránit zemi od cizích vlivů snaží omezit počet cizinců v zemi na nejnútnejší minimum, a to se pravidelně vyčerpává hrstkou lékařů, techniků a obchodníků. O nějakém turistickém ruchu není ani řeči.

Dostat se do Jemenu je i dopravní problém. V zemi není železnice; jediná asfaltová silnice je patnáct kilometrů dlouhá. V největším jemenském přístavu Hodejdě musejí lodě kotvit kilometr od pobřeží. Tam se zboží a občasní cestující překládají do bachratých plachetnic, které pak asi padesát metrů od břehu najíždějí na písčité dno. Zde začíná třetí etapa: Cestující si sedne na bambusové sedátko, jehož čtyř nohou se chopí svalnatí somálské nosiči, a ti ho šplouchající slanou vodou donesou až na suchou zem. Lodní doprava je ovšem nepravidelná a většinou se týká blízkých přístavů – Aden, Massava, Port Sudan a Džibuti – takže jediné stálé spojení Jemenu s ostatním světem zajišťuje Dakota saúdsko-arabských aerolinií, která jednou týdně těžce dosedá na hlinitou pláň severně od Hodejdy.

O Jemenu se ve světě ví málo, a ještě to jsou vědomosti kusé a plně rozporů. Snad je to proto, že celá země je bohatá na překvapivé kontrasty. Západní část – sedmdesát kilometrů široký pobřežní pruh zvaný Tiháma – je jako by do Arabie transplantovaný kus nefalšované Afriky. Vlhké vedro, již v dubnu trvale přes čtyřicet stupňů ve stínu, chýše rybářských vesnic, postavené z trávy a bambusových listů, obyvatelé původem Somálci, Núbijci, Etiopci; muži v pestrých turbanech s pruhem barevného kartounu kolem beder, jejich ženy si nezahalují tvář. Monotónní rovina, kde se poušť občas střídá s nízkým keřovitým

porostem, bavlníkovými poli a palmovými háji. Tiháma je obdařena neuvěřitelným množstvím lovné zvěře. Toto bohatství snad předčí jen spousta ryb a jejich břehů. Jemen si nedělá starosti s rybářskými a loveckými lístky, ba ani se zbrojnými pasy. Loví tu každý, kdo má čas a potřebnou výstroj, která se skládá buď z malého dlabaného člunu, sítě a háků, nebo ze staré vojenské pušky, bez níž se neobejde žádná lepší jemenská domácnost.

Na východní straně končí Tiháma zcela nečekaně: Najednou uprostřed písku a hlíny trčí několik skalnatých homolů, a když je objedete, jste uprostřed divokých hor. Náhle se ochladí, místo širokých polí jsou na skalách přilepeny jen schodovité hliněné terasy zdobící šije horských srázů sytě zelenými náhrdelníky jakoby vydupanými z kamenných stěn.

I lidé jsou zde jiní – potkáváte drsné horaly s mohutnými dýkami za bohatě zdobenými pásy, na bosých nohou masivní sandály z buvolí kůže. Tváře vysloveně arabského typu, bílé lněné oděvy, muslimská čepička převázaná bavlněným ručníkem. Ženy v černém, pod sukni ještě dlouhé úzké kalhoty, vyšívaná kazajka, šperky ověšená čelenka, na níž je u většiny zavěšen černý závoj. V horách kamenné domy z bílé, nazelenalé nebo narudlé žuly stojí tak, jak byly postaveny před staletími.

Taková je i Sanaa, hlavní město Jemenu, 200 km od moře, více než 2000 m nad mořem, uprostřed mohutného horského masivu. Z dálky vypadá jako pohádkový sen, jako architektonický žertík některého z orientálních džinů. Solidní, pět metrů vysoká zeď kolem celého města a nad ní se do výše prodírají šestipatrové až osmipatrové stavby s bílým kamenným krajkovím kolem vyšších poschodí, malá okna mozaikovaná barevným alabastrem a vzadu – celý horizont vroubený klikatinou skalnatých hor. Připomíná-li město mistrovské dílo urbanisticky smýšlejícího cukráře, pak jeho pozadí musí být výtvořem řezbáře-filigranisty pracujícího jemnou lupenkovou pilkou na tma-vošedé profilované a stínované paspartě. A to vše je obklopeno svěží zelení palem, plantáží kávovníkových keřů a ve větru dovádějícími plochami kukuřice.

Zevnitř je Sanaa poněkud skromnější. Připadá mi to jako evropské město z údolí středověku. Městské brány se na noc zavírají a opozdilci musejí čekat až do svítání na muezzinové volání k první modlitbě. Střed města zaujímají sůky, obchodní čtvrt, známý orientální bazar, kde každý cech má svoji uličku. Je zde sůk, čili ulička dýkařů, sedlářů, ševců, žehlířů, ulička čajoven.

Malé krámky, do nichž se vstupuje téměř v předklonu, vypadají, jako by byly vyhloubeny v masivních žulových stěnách. Vyřezávaná těžká vrata obytných domů jsou pobita tepanou mědí a nad úzkými uličkami visí harémové výklenky ponořené za hustou dřevěnou mříží do věčného pološera. Zdá se, že Sanaa, položená ve vysokých horách a poněkud izolovaná od zbytku země, nedovede zajistit dostatečné živobytí pro svých 60 000 obyvatel – na rozdíl od jiných jemenských měst je zde početná městská chudina, slepci odkázaní na almužny, žebravé děti.

Zcela jiným dojmem působí Taíz, sídelní město králů, metropole jemenského jihu. Leží na hlavní karavanní cestě, která spojuje Jemen s Brity ovládaným Adenem, po níž proudí značná část jemenského zahraničního obchodu. V Sanaa udává ráz drobný řemeslník pracující primitivními nástroji. Zde však sociálně vede prosperující kupec, který během několika týdnů obstará přes Aden jakékoli zboží počínaje americkými cigaretami, japonskými zapalovači a konče motorkou Jawa a autem Fiat.

V Taízu se pije Coca-Cola, krámky na bazaru jsou osvětleny neovými trubicemi Philips, z čajoven zaznívá rádio a hosté poslouchají program káhirské vysílačky *Hlas Arabů*, který je v celé zemi velmi populární. Dokonce zde dvakrát měsíčně vycházejí dva ze tří jemenských časopisů – vládní *An Nasr* (Vítězství) a *Sába*, nesoucí jméno kdysi slavného království, jehož centrum bylo na území dnešního Jemenu. Vydavatel listu *Sába* sem uprchl z Adenu.

Taíz leží v malebné kotlině pod velebným komplexem Džebel Sabor – hory Trpělivosti. Z kamenné šachovnice města vystupují bílé věže dvou starobylých mešit – novější z nich vyniká nakloněným minaretem, jehož odvážný úhel předčí známou věž v Pise. Z minaretů lze

přehlédnout celé město – neúnavné hemžení bazaru, klidnou cílevědomost šňůry velbloudů pomalu se šinoucí kamsi na východ, mezky klopýtající po skalnatých srázích.

Přímo pod jedním z minaretů je městské vězení, kde, jak se zdá, panuje velmi liberální režim. Několik vězňů hraje před vraty se svými strážci jakousi hru, při které se posunují kaménky mezi čarami vyznačenými v písku. Jeden vězeň si došel přes náměstí pro cigarety a kusem drátu si přidržuje okovy na nohou, aby mu nerachotily po dlažbě. Ke svému údivu se od strážce mešity dovídám, že řada vězňů odchází přes den domů za prací a do vězení chodí jen na noc.

„A teď se podívej na druhou stranu,“ řekl mi strážce. Dívám se a tají se mi dech. Za mešitou se ježí hroty skal a kupí se jedny na druhé někam hrozně vysoko. Skalní stěna se zdá kolmá a místy dokonce vykloněná na naši stranu. Ze skal proráží spleť jakoby explozí znetvořených kaktusů. A nahoře, tím vším nedotčen, uprostřed rozměrných valů, stojí hrad Al-Káhira, sídlo jemenských králů.

Strážcová ruka však ukazuje ještě výše. Za horou s hradem se tyčí, z tohoto místa ještě strašnější a nepřístupnější – hora Trpělivosti. Několik stezek protíná její severní stráň. Vysoko nad úrovní mešity i hradu visí jako bavlněné chmýří několik obláček. A nad nimi, někde v nedostupnu – lidská obydlí. Bílé kamenné krychle, které sem před tisíci lety umístili nejodvážnější a nejvytrvalejší z živočichů, člověk. Podle mapy jsou tyto domy vzdáleny od mešity jen asi tisíc metrů – to je ale iluze. Výškový rozdíl mezi nimi a městem je půl druhého kilometru. Někteří obyvatelé sestupují do města jen jednou za rok.

Hora Trpělivosti – snad ona naučila tyto lidi vzdorovat kameni, slunci a větru, snad ona je nutila vyrvat skaliskům úzké proužky poliček, snad ona jim vtlačila do ruky zbraň. Nezapomeňme, že skalnaté hory středního Jemenu jsou jedinou částí obrovského území od Atlantiku až k Perskému zálivu, obývaného šedesáti miliony Arabů, kde nikdy nespočinula noha cizího utlačovatele.

Sabor – trpělivost – tohle arabské slovo si odnáším z Jemenu. Nemám ovšem na mysli tradiční orientální lhostejnost vůči času, i když v Jemenu je možno se s ní setkat. Tam totiž neplatí zeměpisný čas

s hodinovými odchylkami podle Greenwiche. Den, tj. hodina nuly, začíná v Jemenu při západu slunce.

V tisíciletých uličkách jemenských měst se nespěchá. Řada seriálních jazykovědců dokonce tvrdí, že v jemenském nářečí arabštiny se budoucí čas tvoří připojením rčení inš'allah (bude-li to vůle Alláhova). Skutečně, Jemenec nikdy nemluví o tom, co hodlá dělat, aniž by dodal – inš'allah. Tak správce garáže oznamuje zítřejší program: „Dostanete džíp a šoféra a pojedete do Ibbu, inš'allah.“ V Dar el Di-afa – „Domu hostů“ – se dovíte: „Příští měsíc dáme pokoje vymalovat, inš'allah.“

Poslechněte si příběh z bazaru. Přijel vesničan do Sanaa s penězi a úmyslem koupit osla. V tržní den ráno uložil peníze u svého známého a šel na trh. Brzy našel osla, který se mu zamlouval a s jehož majitelem se dohodl o ceně. Oba zašli spokojeni do čajovny a dali se do řeči s ostatními hosty. „Tamhle toho osla dnes koupím,“ chlubil se vesničan. „Proč neřekneš – koupím, inš'allah“ – ptal se jeden z přítomných. „Nač inš'allah, věc je hotová,“ řekl vesničan. „Tady jsem já, tady je majitel, oba souhlasíme. Osel je přivázan tamhle u kůlu a peníze jsou u mého známého Abdalláha, syna Hasanova, v koženém měšci nad dveřním trámem.“ Slyšel to zloděj, vloudil se do Abdalláhova domu a peníze ukradl. Vesničan peníze marně hledal a Abdalláha obvinil z krádeže. Došlo k hádce, při které Abdalláh vesničana zmlátil, k čemuž se připojil i kupec, který měl vztek, že ztratil čas a přišel o možnost osla výhodně prodat. A soudce, který případ vyslechl, rozhodl moudře: „Hlavní vinu nese vesničan. Kdyby byl řekl „inš'allah“, dopadlo by to jinak.“

V JEMENU JSEM MĚL ŠTĚSTÍ

V Jemenu jsem měl štěstí, jaké se přihodí novináři jednou za život. Pamatuji se, jak jednou před deseti lety v *Tvorbě* vykládal starý E. E. Kisch nám žasnoucím mladým novinářským zajícům, co všechno patří ke kvalifikaci dobrého reportéra. Když to probral od filosofie přes

technické minimum v hutnictví, heraldiku, entomologii a spousty jiných až k znalosti šesti cizích jazyků (nejméně, říkal) a mistrovskému stylu, řekl mu jeden z nás: Ano, vy tohle všechno znáte, ale uznejte, že kromě kvalifikace jste měl obrovské štěstí na události. A začal vypočítávat Rédlovu aféru, telegram císaře Viléma atd. atd. Omyl, hošíku, – přimhouřil pravé oko Kisch. – Štěstí na události není něco *kromě*, nýbrž *součástí* kvalifikace reportéra.

V Jemenu jsem zkrátka, pokud jde o tuto součást kvalifikace, obstál.

Bylo to takhle: Ihned po příjezdu do Jemenu jsem prostřednictvím královské kanceláře požádal o panovníkovo povolení navštívit pohraniční oblast, zejména místa, kde došlo v poslední době k aktům agrese z britské kolonie. Drze jsem v žádosti vyjmenoval jména známá z oficiálních komuniké jako Beiza, Harib, Kataba, celou provincii Ibb, místa, která jsem sice dovedl určit na mapě, ale která se mi v tu chvíli zdála vzdálená jako stanice Severní pól IV. Cestování v Jemenu není nic jednoduchého – jen několik cest je upraveno pro vozidla, jejichž cestovní rychlost v hornatém terénu málokdy překročí 25 km/hod.

Představoval jsem si to jednoduše: Dostanu povolení, počkám, až pojedou nákladní auto do Taízu, nebo si najmu jeep nebo se připojím k velbloudí karavaně. Do Taízu je to 300 km a pak dál na hranici už „jen“ asi 120. Terénní stoupání málokdy překračuje třicet stupňů.

Po třech dnech jsem obdržel královský souhlas k návštěvě pohraniční oblasti. Velká radost a hned velké zklamání: Ukázalo se, že nejbližší auta do Taízu vyrazí až asi za dva týdny, velbloudí karavany jezdí jen na krátkou vzdálenost a tím směrem vůbec ne, v celé Hodejdě je asi třicet džípů a willysů, většinou však vládních, a z těch několika soukromých majitelů žádného ani nenapadne dát si zničit důležitý výrobní prostředek nějakým neodpovědným živlem.

Jediným prostředkem, jak se vůbec dostat z Hodejdy, se ukázala být jedna za čtyř jemenských dakot, kterou měl z králova příkazu dopravit švédský pilot za dva dny do Sanaa. Lepší Sanaa v hrsti než Taíz na střeše, řekl jsem si. Sanaa má však významné přednosti: Vede z ní na

jih nejlépe udržovaná cesta v celém Jemenu, transporty jezdí častěji. Kromě toho je sídlem úřadů, velitelství armády atd., a tam se lze nadít pomoci spíše než v Hodejdě.

S takovými nadějemi jsem tedy vstupoval do dakoty s poznávacími písmeny YE a jemenským znakem – šavle s pěti hvězdami – na kormidle. Dakota vzlétla, ale nedolétla. V Jemenu totiž není ani meteorologická služba, ani radiové spojení s přistávací plochou. Švédský pilot tudíž zjistil povětrnostní podmínky zdvižením nasliněného prstu, chvíli nedůvěřivě pozoroval mraky, pokrčil rameny a vzlétl. Nad Sanaou však byla bouře, viditelnost nula, tak jsme se vrátili. A to bylo štěstí.

Ještě téhož dne odpoledne přiletělo zvláštní letadlo s velkou delegací Ligy arabských států, která měla za úkol zjistit okolnosti, za jakých dochází k aktům agrese proti Jemenu ze strany Velké Británie a o výsledcích podat zprávu vrcholnému orgánu Ligy. Sám Alláh, milosrdný a slitovný, mi poslal tuhle delegaci! A když se ještě ukázalo, že v delegaci jsou dva moji káhirští známí – plukovník Fuád Nagíb z egyptského ministerstva zahraničí a libanonský důstojník Munír Saruk – mé nadšení neznalo mezí.

Není pochyby o tom, že kdybych se pokoušel připojit se k delegaci již v Káhiře, bylo by výsledkem zdvořilé, ale zcela pochopitelné odmítnutí. Delegaci doprovázel jediný novinář – zástupce egyptské oficiální tiskové agentury *MENA* a jeden oficiální fotograf. V Jemenu byla ale situace jiná. Náhodná souvislost mezi královským povolením k návštěvě hraničních oblastí a delegací, která se tam právě chystala, byla tak sugestivní, že členové delegace moji přítomnost prostě vzali na vědomí. A tak jsem jako jediný cizinec mezi Araby a muslimy s delegací proletěl, projel a prošel šest set kilometrů podél jižní a východní hranice Jemenu a dostal se do míst, kam přede mnou nevkročil žádný Evropan, o novinářích ani nemluvě.

Delegace Ligy měla možnost dokonale poznat podstatu agrese a celé její pozadí. Navštívili jsme ohrožená pohraniční místa, mluvili s desítkami uprchlíků, s významnými osobnostmi, právoplatnými vládci a řádně zvolenými šejky z Brity kontrolovaných oblastí, kteří byli seřazeni a na jejich místa protiprávně dosazeni kolaboranti. Viděli jsme