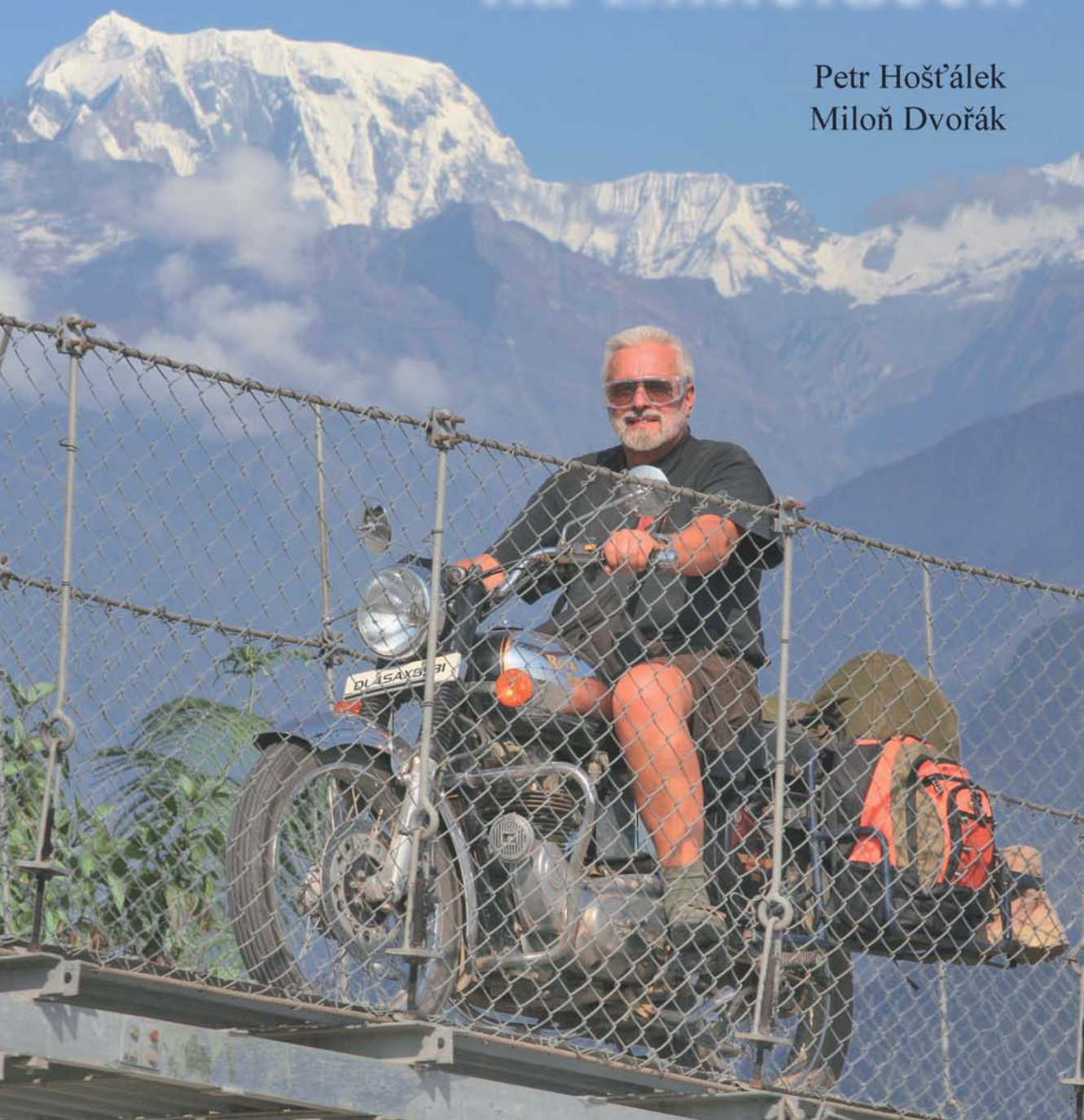


# Nepálem

## na Enfieldech

Petr Hošťálek  
Miloň Dvořák





**Jihočeský kraj**

Vydání knížky podpořil Jihočeský kraj

# **Nepálem na Enfieldech**

Petr Hošťálek a Miloň Dvořák

V roce 2013 vydalo jihočeské Nakladatelství Růže, s.r.o.

Publishing©2013 Nakladatelství Růže, s.r.o.

Text©2013 Petr Hošťálek a Miloň Dvořák

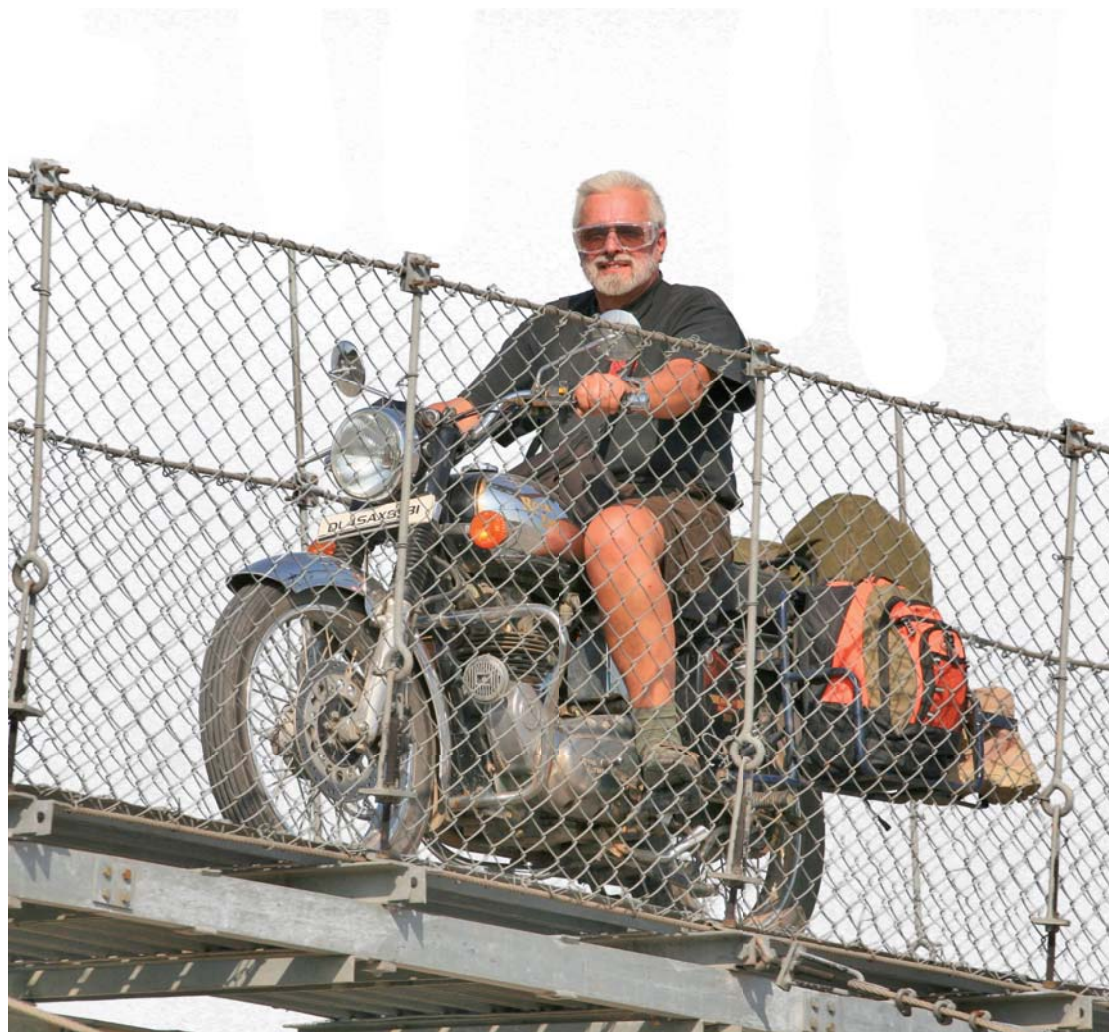
Fotografie©2013 Petr Hošťálek a Miloň Dvořák

ISBN: 978 -80 - 86975-52-8

# Nepálem

## na Enfieldech

Petr Hošťálek  
Miloň Dvořák





# Úvod

Obvykle se na své motocyklové cesty za dobrodružstvím vydávám sám. Už jsem to párkrát vysvětloval: není jednoduché najít parťáka, který se může utrhnout a z normálního všedního života na několik týdnů zmizet. A pokud už se takový vyskytne, jestli s ním bude možné vydržet...

Tentokrát to ovšem bylo jinak.

Už pár let jsem si říkal, že by stálo za to zkusit, jak fungují cestovky, které svým zákazníkům nabízejí adrenalinové motocyklové zájezdy. Takže když jsem se seznámil s Honzou Odehnalem, zajímavým dobrodruhem, který jednu takovou cestovní kancelář provozuje, slovo dalo slovo a já řekl, ať mi dá vědět, až v některém z příštích turnusů bude volno. Že pojedu s nimi.

Co jsem mu ovšem neřekl, bylo, že tu jeho cestovku chci vlastně vyzkoušet. Zažít na vlastní kůži, jestli taková profesionálně připravená akce stojí za to. Dozvědět se, jak je zorganizovaná, jak je přizpůsobená skladbě přihlášených účastníků, jaký má program a jestli její účastníci dostanou za své peníze odpovídající očekávanou protihodnotu. No a protože už řadu let píšu pro několik motoristických časopisů, tak o tom napsat. Zkrátka tvářit se jako normální zákazník cestovní kanceláře Rajbas, ale ve skutečnosti cestu absolvovat jako zájezd „kontrolní“.

Jediné, co jsem věděl předem, bylo, že mají jet tři kamarádi motorkáři z moravských Bučovic, všichni podnikatelé středního věku. Se mnou jsme byli čtyři a tak jsem ještě dal vědět kamarádu Miloňovi, mladému čerstvému doktorovi a inženýrovi lesních věd, o kterém jsem věděl, že tohle dobrodružství pro něj bude „jak na míru šité“.

Petr Hošťálek

Pro mě to začalo jednou příjemnou letní akcí s veterány. Při závěrečném večerním posezení u vína tam Petrův výrazný hlas pronikal rozhovory ostatních a když jsem se zaposlouchal, zjistil jsem, že plánuje další dalekou motocyklovou cestu. Prý nějakou Indii, Himaláje, asi na tři týdny na Royal Enfieldu. Zaujalo mě to. Jak to, že hodlá jet na anglickém motocyklu, který nemá a proč zrovna Indii?

Bylo to pro mě trochu moc neznámých. Tak jsem přisedl a dozvěděl se, že má v úmyslu zapsat se do zájezdu, pořádaného cestovní kanceláří Rajbas po Indickém Himaláji na strojích, které se v Indii v celkem nezměněné podobě vyrábějí už od roku 1956. Tyhle motocykly není problém v Indii vypůjčit, takže Honza Odehnal, majitel oné cestovky, už pár let má tohle motocyklové dobrodružství v pestré nabídce svých zájezdů.

Petr právě vysvětloval, že zrovna teď je ideální možnost se zájezdu zúčastnit. Je prý přihlášeno asi pět lidí, tudíž je cena nižší a levné jsou i letenky do Delhi. Maximální počet účastníků je prý tak osm, takže zájezd není naplněn a případní zájemci, nechť se ozvou.

Dopil jsem skleničku a povídám, že bych jel!

Jenže zájezd se toho roku nekonal, protože většina účastníků nakonec odřekla.

Já už ale byl infikovaný. Zvlášť, když jsem zhlédl film z jednoho z předchozích turnusů, kdy účastníci museli zčásti rozebrané motorky přepravovat přes povodní odplavené údolí pomocí provizorní lanovky a ve vysokých horách jezdili kamením i potokem. Od záměru mě neodradilo ani to, že se z cesty dokonce jeden z nich nevrátil. Stačilo jen neopatrně postavit motorku a ta ho shodila z příkrého srázu...

O rok později jsem se tedy přihlásil na podobný zájezd podhůřím nepálského Himaláje. Pro mě bylo podstatné, že i ten se měl jet na Enfieldech, nových veteránech, které budeme mít pro celé krásné tři týdny. A navíc, že to bude s Petrem Hošťálkem, člověkem velmi podobných zájmů a vkusu, ať už jde o historické motocykly nebo cestování. S člověkem, jehož cestopisy jsem doslova hltal a vždy chtěl být u toho, stát se součástí těch strhujících příběhů z dalekých cest.

Povedlo se. A tak bych se teď, v této knížce, chtěl prostřednictvím vsuvek do Petrova textu o zažité krásné chvíle podělit.

Miloň Dvořák



# Kapitola 1.

*Je sobota, třináctátého října 2010, když s Miloněm ve dvě ráno startujeme z Českých Budějovic. Cíl máme kousíček od ruzyňského letiště, v Tuchoměřicích, před harleyskou dílnou kamaráda Kamila, zvaného princ Jasoň. Slíbil, že kvůli nám vstane už ve čtyři, abychom mohli nechat auto zaparkované u něj, než se z motocyklového dobrodružství po Nepálu vrátíme.*

Na letiště nás Jasoň veze ve svém luxusním Cadillacu, mrňavé staré Tico, kterým jsme přijeli, zůstalo opuštěné u něj v ohradě.

První, co mi během čekání na letišti padá do oka, je, že Aeroflot má pořád ještě ve znaku profláknutý srp a kladivo. To nám ale může být jedno, my letíme s Ukrajinci, se společností AERO-SVIT. Když přirolovává na stojánku náš Boeing 737, zdá se shora letištní vyhlídky nějak mrňavý a takový připlácnutý k zemi...

Sedáme po čtyřech hodinách letu v ukrajinském Borispolu. Miloň hned při vystupování z letadla zjišťuje to, co já vím dávno - že vytáhnout foťák, tak ve všech rusky mluvících zemích je člověk okamžitě za špióna. Stačí jedno cvaknutí a už ho mají dvě policistky v maskáčích a musí fotky za jejich dohledu vymazat. No, co mě se týče, tak od té dlouhonohé v přiléhavých kalhotách bych se nechal klidně zatknout i na pár dní...

Čekat pět hodin na letišti se nám nechce, tak ukazujeme pasy, lezeme z letištní haly ven a hurá na chvíli do Kijeva.

Já v Kijevě v životě nebyl a tak mě láká vidět hlavní město Ukrajiny. Z Ukrajiny jsem navštívil několikrát jen Podkarpatskou Rus, zem chudou, ale krásnou, hornatou a svéráznou - zakarpatskou. Je mi jasné, že hlavní město bude vypadat úplně jinak, ale netuším jak.

Kijev, to je pro mě můj motocykl Dněpr, který mi tu k mému potěšení vyrobili někdy před 40-ti lety...

Pokud se dobře pamatuji, tak z Borispolu do hlavního města Ukrajiny by mělo být asi kolem pětaticeti kilometrů. Aspoň tak to mám v podvědomí z doby, kdy jsem Kijevem projížděl na mé motocyklové cestě do Číny. Šofér autobusu říká, že ke kijevskému nádraží, kde budeme vystupovat, je to ještě o pět víc, tedy rovných čtyřicet. To ve zdejším velkoměstském provozu znamená skoro hodinu jízdy a podle toho vypadá i cena lístku. Na letišti jsme si vyměnili pět dolarů, za které jsme dostali 47 hřiven a měli zato, že nám musí bohatě vystačit i na zmrzlinu.

Omyl! Už se bus rozjel, když se k nám prodírá

výběrcí a říká si o hřiven dvakrát pětadvacet! No a hned je tím pádem problém. Nemáme je, natož abychom měli i na cestu zpět a tak nás výběrcí obírá o eura. Samozřejmě v náš neprospěch...

Cesta trvá bez několika vteřin padesát minut. Když u nádraží vystupujeme, je jasné, že takhle máme času nejvýš na krátkou, tak hodinovou, procházku.

Fotíme historickou, zeleně a červeně natřenou, sovětskou lokomotivu, vystavenou na podstavci, já k tomu nějaké kolem postávající nákladáky GAZ a Miloň míří objektivem jen tak kolem sebe.



Kijev je na první pohled město plné kontrastů. Moderní, vysokánské mrakodrapy tu obklopují staříčkový dřevěný kostelík, pod moderním mostem jsou rozpadlé prkenné boudy, v moderních kožených bundách odění mladíci jen netečně procházejí kolem sehnutých žebrajících babiček. Jsou tu rezidence zbohatlíků v ještě kurióznějším podnikatelském baroku, než je zvykem u nás. Všechno větší, vyšší a hlavně nevkusnější!

Obcházíme pár bloků, kdy se nestačím divit, jak se to tu za šest let změnilo - a už je čas se vracet. Tak od hlavní třídy míříme k nádraží z druhé strany, procházíme dlouhatánským podchodem pod bůhví kolika kolejišti, pak po pohyblivých schodech nahoru a jsme přímo u zastávky, kde právě čeká autobus zpět na letiště. Šofér s úsměvem říká, že





odtud na letiště jezdí každých deset minut, takže i kdyby nám byl tenhle ujel před nose, pořád by bylo dost příležitostí dostat se zpátky včas.

Při zpáteční jízdě mi padá do oka ohromná hromada pruhovaných melounů, vyskládaných na prodej vedle silnice.

Staré Mercedesy, které tu ještě v roce 2005 jezdily jako „maršrutnoje taxi“, už téměř zmizely. Dneska místo nich drží službu ruské Gazely nebo elegantní Sprintery. Čas viditelně poskočil i tady, Kijev je evidentně velmi bohaté a rychle se rozvíjející město.

Řadu míst tu poznávám, dokonce i tu křižovatku, kde jsem mým Mercedesem popostrčil jednoho místního Moskviče, to když jsem si tu byl hned po revoluci koupit prvního Dněpra se sajdkárem přímo ve zdejší fabrice...

Jak se blížíme k letišti, u silnice míváme tabuli s údaji Charkov 480 km a Poltava 314 km a mně se vybavuje, jak jsem tím směrem jel. Výpadovka je velkorysá, má osm proudů a u kraje visí ohromný billboard, na kterém je v ukrajinštině reklama na kupé Maserati. Jak už jsem řekl, Kijev je evidentně bohaté město.

Kolem oken autobusu ubíhá řídtký, ale strašně

vysoký les. Je tu parádní babí léto, všechno kolem září v teplých barvách zlatové, rudé a usychající hnědé. Paprsky odpoledního slunce hřejí, jsme nalahko, na nohou sandály, co víc si přát? Cesta začíná krásně...

Směr Indie odlétáme přeci jen trochu větším Boeingem 767, než jsme přiletěli z Prahy. Když z něj vystupujeme v Delhi, je příjemně teplá noc. Žádné propocené tropy, vlhko nám připadá snad jen o trochu větší než doma. Krása! Asi dobře, že jsme vzali tenhle pozdní termín...

Letiště má nekonečně dlouhé, skoro prázdné chodby, vyložené kobercem ode zdi ke zdi. Koušek tu jedou pojízdné pásy, ale většinu trasy musíme odkráčet. Dojde se na konec, zahne za roh a tady je další nekonečná chodba a východ pořád v nedohlednu...

Když jsme venku, první úkol je chytit taxík. Podle instrukcí, které máme od Honzy Odehnala, jinak majitele cestovky CK Rajbas, se kterou jsme se na tenhle zájezd vydali, by taxík teoreticky neměl být problém. Stojí jich tu několik řad, ale okamžitě zjišťujeme, že u většiny z nich silně nesouhlasí cena, kterou máme k domluvenému hotýlku uvedenou!



Když něco nefunguje jak má, říká se, že poslední, co člověk udělá, že si konečně pořádně přečte návod. Takže znovu nahlížíme do instrukcí cestovky a je to jasné. Přece v nich máme srozumitelně napsáno, že to má být PRE-PAID taxi! Taxikářská společnost, která nabízí taxiky s pevnou, předem zaplacenou, jízdou!

Budka s tímhle nápisem je na dohled, máme ji od začátku před nosem. Platíme sice o pár drobných víc - v našich asi o stokorunu, za což by se na člověka letištní taxikáři na Ruzyni ani nepodívali - ale máme v ruce papírek, garantující, že se za tuhle cenu dostaneme rovnou před zaplacený hotel.

Teď už si jen vybrat z řady čekajících vozů.

Oba jsme sběratelé historických motocyklů, tak nám samozřejmě padá do oka ten, co vypadá jak přesluhující veterán, připomínající staříčkého Moskviče. Dveře při nastupování plechově bouchnou, okna jsou ještě na kličky a čalounění už skoro ani čalouněné není. Umouněný nemladý šofér sedí nějak nakřivo - má jen jednu ruku, k tomu pět zubů a převodovka rachotí, jako kdyby měla zubů tak nastejno. Škube to, ale jede! Jiný by měl námitky, my jsme nadšení, je to zážitek!

Tahle jízda je náš první kontakt se zdejšími provozem. Je pozdě v noci, takže provoz v Delhi už není tak hustý, ale přeci jen se nám z něj první malé porce dostává. Jízda vlevo - té si našinec pořádně všimne, až když se odbočuje vlevo, přímo okolo obrubníku, žádná přednost protijedoucím. Nebo při vjezdu do prvního kruhového objezdu, který se objíždí obráceně, po směru hodinových ručiček! Další nezvyk jsou blinkry, které zdejší vozidla používají jen velmi sporadicky a to ještě dost zvláštním způsobem, ale o tom si povíme až na jiném místě tohoto vyprávění.

Zvláštní vztah zde mají řidiči také k semaforům, jejichž červené světlo berou jen jako informativní a při průjezdu pouze důrazněji troubí.

Hotel jsme našli, ubytování klaplo. Lezeme za všudypřítomného smradu po nezvykle strmých schodech do poschodí a následně do velmi špinavých postelí. To tedy je zatraceně prudký vpád do Asie!

Tříhvězdičkový hotel Gold Regency s poměrně honosnou recepcí s pohovkou, televizí a dvěma čistě oblečenými chlapíky, který má dokonce i vlastní internetové stránky, skrývá ve skutečnosti značně odporné pokoje. Ten náš, dvoulůžkový, má jedno okno, ale ne ven. Vede do vnitrobloku, kam ústí výdechy všech odvětrávacích zařízení této budovy. Otvírám ho, ale jsou za ním ještě okenice. Ty už se otevřít ani nepokouším, protože se na mě vyvalil smrad a vedro ještě větší. Raději okno rychle zase zavírám a jdu si prohlédnout toaletu.

Záchod je evropský, to jsem nečekal, sprcha ale nemá žádný kout, takže makovice kropí celou místnostku, včetně záchodového prkýnka. Voda jen studená, z kohoutku pro teplou nic neteče. Studená? Vlastně moc ne, je to taková univerzálně použitelná teplota. To půjde.

Trochu bych si tedy vybalil. Jenže kam? Otvírám skříňku, ze které se vyvalí smrad ještě horší, plesnivý. Je v ní tolik prachu a odpadků, že bych sem neodložil ani boty.

Rozkládám zavazadla kolem postele a nemusím ani moc zkoumat povlečení, aby mi bylo jasné, že ho pro každého hosta nemění. Na polštáři v místě hlavy je hnědý umouněný flek, deka je pro jistotu pestrobarevná, a proto na pohled čistá. Lup! Špinavý polštář letí do té smradlavé skříňky. Ještě, že tu máme přečkat jen do rána...



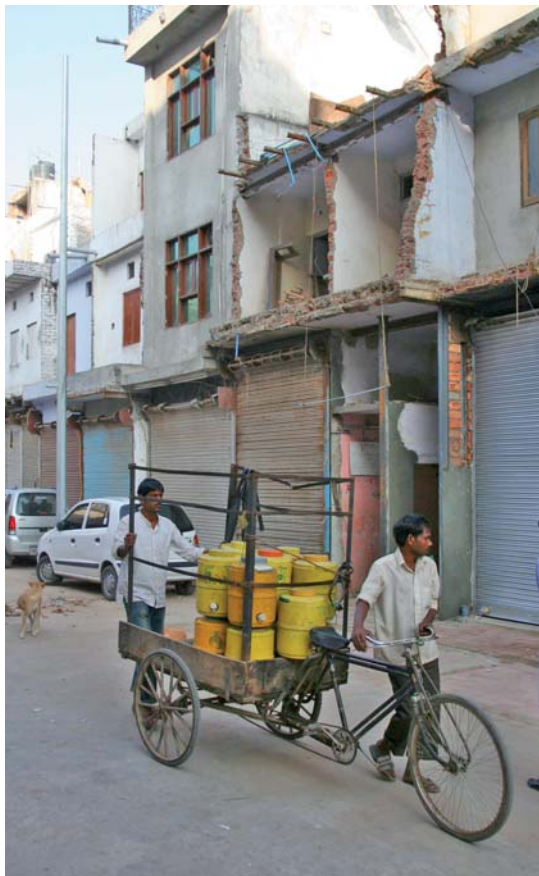
## Kapitola 2.

*Ráno nás budí osobně šéf naší cestovky, Honza Odehnal. Je půl deváté, ale máme pocit, že jsme spali tak nejvýš půl hodiny. Časové posuny nám drobet nabouraly režim.*

*Když lezu do báglu, zjišťuji, že jsem nechtě propašoval do letadla ampulku s pepřovým sprejem. Během cesty autem do Prahy mi došlo, že v zavazadlovém prostoru letadla nebývá přetlak a mohla by explodovat, tak jsem ji chtěl nechat u Jasoně. Ale v té chvíli jsem ji v žádném z mých dvou baťůžků nenašel, tak jsem usoudil, že nejspíš zůstala doma. Ted' ji držím v ruce, ale doufám, že zbytečně, že ji nebudu potřebovat.*

Main Bazar, ulička pro turisty, kde bydlíme na hotelu, působí dost rozbořeně. Honza vysvětluje, že ještě loni byla tak úzká, že tu nemohlo nic projet a tak bylo rozhodnuto, že všechny domy se musí kus ubourat. Prakticky všechny tak přišly o jednu místnost, což je vidět. Hodně jich zůstala nedostavěných a je vidět, jak byly ubourané prostory vymalované...

Na snídani jdeme kousek vedle, do bistra, kde už sedí zbytek výpravy. Karel, Jirka a Pinda z moravských Bučovic. Mají před sebou anglické jídelničky a my zjišťujeme, že objednávka se tu píše na lístek papíru, který si obsluhující odnáší.



První překvapení - sodovka, kterou nám přinášejí, je jednak otevřená, jednak hrdlo láhve vypadá, jako kdyby ji někdo otvíral kudlou, upatlanou od guláše. Hnědo-rezavý povlak ale je ale i na další láhvi a tak vzápětí zjišťujeme, že to hnědé je jen povlak od zevnitř rezavějícího víčka...

Během jídla kluci vykládají, jak viděli elektrikáře opatrně dvěma prsty na ulici zkoušet, zda je ve vedení proud. A taky, jak tu řemeslníci natírají balkon barvou rukama, žádným štětcem!

Dneska máme v plánu vyřídit nutné formality a pak vyrazit taxikem na okružní jízdu po památkách. Takže první cesta vede do firmy, od které budeme mít pronajaté motocykly. Musíme sepsat a podepsat smlouvy, že každý z nás přebírá motorku v perfektním stavu - a to, ač ji ještě neviděl. A dokonce nevidí dřív, než zítra!

Pak jdeme nakoupit přilby, které tu stojí pár korun a které jsme na Honzovu radu nikdo z domova neměli zbytečně tahat...

No, já musím přiznat, já jsem svůj jawácký „půlkokos“ s sebou vzal. Děsil jsem se představy, že bych si musel na mou veteránistickou kebuli nasadit nějakou indickou přilbu, byť téměř zadarmo. Ale to jsem se setsakra spletl! V krámu, kde helmy kupujeme, je úžasný výběr. Kromě současných pestrých integrálek tu mají helmy nejen klasické otevřené, ale dokonce i půlkokosy! A ne jen tak obyčejné. Laminát totiž mají pošíty kůží, takže nehrozí odření, když helmu motorista nedbale pohodí a navíc to na starých mašinách perfektně vypadá. Zvlášť, když máte přes vrchlík dva efektní pruhy z bílé kůže. K černému bavoráku s bílými linkami, co stojí doma v garáži, mi bude moc slušet!

Jako extra bonus má tenhle půvabný půlkokos sklopný štít z polykarbonátového skla. Až doteď jsem nikdy nic takového nepoužíval, tak uvidíme! Dávám za ni asi 250 korun...

Conan Place je kruhové náměstí, takové centrum nového Delhi. Asi jako náš Václavák

v Praze. Stavěli to tu Angličané tak něco před sto padesátí lety. Kolem dokola se všude kolem nás hemží žlutozelené tříkolové rikšy CNG s maličkými skútrovými koly, poháněné stlačeným zemním plynem.

Alternativní pohon plynem je prý pro veřejnou dopravu v Indii nařízen vládou. Proto na CNG jezdí i všechny taxíky, včetně toho vysloužilého, Moskviči podobného Ambassadoru, který nás sem přivezl z letiště. A městské autobusy také.

Indičtí rikšové jsou, co se nabídky služeb týká, velmi pružní. Nejen, že vás za pár drobných spolehlivě odvezou kamkoliv potřebujete, ale pokud má váš motocykl či skútr poruchu, dotlačí vás ochotně až domů vlastní nohou. Když jsme to viděli poprvé, dost nás to pobavilo - jenže to jsme ještě netušili, že stejným způsobem budeme muset řešit nouzový přesun za pár dní i my...

První z památek, ke které míříme, je Qutub Míнар, údajně první muslimská stavba v Indii, pocházející z roku 1192. Všechny stavby areálu jsou zděné a úchvatná je zejména vysoká věž minaretu, stavěná z cihel tvarovaných, propůjčujících stavbě nesmírně zdobný charakter. Je trošku nahnutá. A dokonce nadvakrát! Ne díky sesednutí půdy či nějakému stavbařskému pochybení, našimko je postavená úmyslně a nahýbá se ve dvou různých směrech.

„Až k první obruči ji musulmané stavěli šikmou jedním směrem, pak osu šikmosti pootočili a pokračovali k obruči druhé. Teprve pak stavěli



zbytek vzhůru už rovně.“

Když nám to průvodce vypráví, okamžitě se vybavuje otázka proč? Co to bylo za nesmysl? Ale vzápětí je to zřejmé a člověk musí dávné stavitele za ten nápad i za jejich znalosti obdivovat. To, kdyby Alláh seslal natolik velké zemětřesení, že by nevydržela, aby se zhroutila kontrolovaně, šroubovitě a do přesně určeného místa, kde by nemohla nic poškodit.

Jenže Alláh zatím tak velké zemětřesení neseslal a tak doposud nebyla šance zjistit, jak se jejím stavitelům jejich záměr podařil...

Mě ale víc fascinuje tmavohnědý Brahmův sloup s ozdobnou hlavicí, tyčící se uprostřed zahrádky z mříží. Vždyť jsem o něm četl v Mladém





Technikovi už někdy v deseti letech. Nebo dokonce ještě dřív?..

Ano, to je ten legendární dávnověký Bráhmův železný sloup, který nerezaví! Proč, to se ví. Prý je to tím, že je z tak čistého železa, že prostě rezavět nemůže. Co se ale neví, je, jak a jakou technologií dokázali dávní slévači ten sloup udělat...

Jedna z hypotéz je, že při odlévání tehdy nebyl přidáván vápenec, takže nedošlo k vysrážení fosforu. Ten teď na povrchu sloupu vytváří tenkou vrstvičku hnědavého oxidu, který chrání zbytek materiálu před korozí.

Průvodce s úsměvem dává k lepšímu, že prý se tu během stavby muslimové deset let několikrát denně modlili čelem směrem k Mekce, než jim někdo z místních prozradil, že se modlí blbě, nesprávným směrem:

„Mekka je přece támdle!“

„Nevadí“, prohlásili prý, otočili se a modlili se novým směrem dalších deset let...

Samozřejmě, celý objekt, který je zapsaný jako mezinárodní památka, je sítěžený. Chodí tu hlídací bezpečnostní služba v černých baretech a s nenuceně nošenými bambusovými holemi místo v Evropě obvyklých pistolí za pasem. Určitě je to lepší, tu hůl, jak máme příležitost i vidět, neváhají

zdejší bezpečáci kdykoliv použít...

Miloň, vzatý svou profesí lesního inženýra a doktora fytoogie lesa, fotí a okukuje zdejší stromy a stěžuje si, že tu nikde není vidět, jak vypadají jejich plody, protože všechno sežerou všudypřítomné zdejší veverka - chipmunkové.

Ale v ulicích Delhi, kde je plno zelených stromů, nejsou jen chipmunkové. Chvillemi se tu dají zahlédnout i opice, žijící ve velkoměstě. Jen tak...

Jako všude v Asii tu jezdí spousta motocyklistů. Polovina z nich bez helmy, občas sedí tři nebo i čtyři za sebou, přičemž poslednímu vždy vlají dozadu pokrčené nohy. Ptám se Honzy, jestli se tu





smí jezdit na motocyklu ve třech?

Odpověď zní „Tady uvidíš jezdit i v pěti, tady to nikdo neřeší...“

Na rušné křižovatce stavíme na červenou. Mezi čtyřmi proudy natěsnaných vozů se odněkud ozývá bubínek. Najednou zahlédnu, jak kousek před námi dvě malé holky metají mezi nárazníky kozelce a hvězdy, třetí, trochu větší, jim k tomu bubnuje. Pak žebrají u okýnek. Máma sedí dvacet metrů vedle, pod semaforem, kojí další mimino na klíně a o ty tři starší, které se proplétají záplavou aut, se zjevně nestrachuje. Holky ukazují, že nemají co jíst, ale hladové ani otrhané nevypadají. Prostě vydělávají...

Když zas sedíme v taxíku a proplétáme se provozem k dalšímu cíli, koukáme, co tu jezdí. No samozřejmě, legenda celého třetího světa - dodávkový Mercedes 207 a jeho různé odvozeniny!

Jakmile se po listopadové revoluci 1989 otevřely hranice a my začínali objevovat svět a cestovat po západních silnicích, devět z deseti dodávkových vozů, které člověk potkal, byl právě tenhle typ. Byl povedený. Nejen, že měl hezký vzhled, ale jeho nenáročný a spolehlivý diesellový motor byl schopný najezdit při troše slušného

zacházení klidně i 750.000 kilometrů. Když po víc než dvaceti letech své produkce přestal být v Evropě moderní, začal se v tisících míň či víc ojetých exemplářů stěhovat do Ruska, na Ukrajinu, do Maroka a do všech dalších zemí třetího světa, kde ho všichni oceňovali nejen pro jeho odolnost a spolehlivost, ale i proto, že to byl poslední automobil, ve kterém nebyla žádná elektronika a tudíž se dal opravit šroubovákem, kombinačkami a pár matkovými klíči.

Jenže jak tady vidíme, Indové na to šli chytřeji. Nespokojili se s dovozem v Evropě dosluhujících ojetin, ale začali tenhle geniální auták sami vyrábět. Podle toho, jak kolem jezdí inovované modely, které už místo třícípé hvězdy mají na maskách nápisy Force a doslova září novotou, je zřejmé, že je dělají dodnes...

Další pozoruhodností našeho programu je Baháího chrám „Prayer Hall“, architektonicky zajímavá stavba tvaru lotosového květu. Už z dálky je jasné, že je to zdejší doslova poutní místo. Vstup dovnitř rozlehlého areálu je dvěma úzkými brankami, před kterými se tvoří dlouhé fronty. Předbíháme, nemáme čas čekat, ale nikdo neprotestuje ani nás neokřikuje. Dav postupuje parkem jak šňůrka za sebou putujících mravenců. První zastávka je v d'olíku, kde je mimořádně moderní a s rozmachem udělané informační centrum. Tady se dovidáme, že se vlastně jedná o zvláštní církev!





Začátkem minulého století jejím zakladateli, panu Bahá-ímu, začalo lézt na nervy, jak si nejrůznější náboženství a světonázory jdou vzájemně po krku. Jak jsou stávající církve schopné se pro pravost té „jediné své správné“ víry vzájemně nenávidět, po případě i vraždit a tak založil svou vlastní novou církev, která, pokud jsem to dobře pochopil, má zahrnovat víry všechny, hlavně ale ve stavu tolerance a vzájemného pochopení. No, mám pocit, že když už někdo věřit musí, asi je to nejsympatičtější řešení...

Bahá-ího církev má dnes v mnoha místech světa své chrámy. Ten zdejší, pozoruhodný svou stavbou trochu připomínající australskou Operu v Sydney, je vybudovaný na mírně vyvýšeném kopci, kde nás decentně oblečení mladíci v tmavých kalhotách a bílých košilích doslova „stavějí do lajny“. Musíme za sebou, po jednom a zout boty. V ponožkách či bosí, napočítání přesně podle míst uvnitř, pak smíme vejít, posadit se do lavic a chvíli v tichu posedět pod impozantní kupolí. Je tu ticho k rozjímání i k obdivování toho, jak tahle stavba byla vlastně postavena. Na každého z nás tenhle chrám zapůsobil a stálo za to ho vidět. Ještě venku vykoupat nohy v chladivých bazénech před vchodem a pak zpátky k čekajícímu taxíku, spěchající Evropane!

Nejčastější značka osobních automobilů,

kterou tu zatím vidíme, je Suzuki, nákladních TATA. Suzuki tu jezdí i japonské originály, tak zdejší licence Suzuki-Maruti. Hlavně malé typy, vycházející z někdejšího tříválce Suzuki ALTO, ale i větší, jako Suzuki WagonR. Značnou část parku tvoří terénní automobily ve spoustě typů i provedení. Hodně z nich má na masce či zádi značku Mahindra a velmi se podobají původnímu americkému Jeepu CJ 5.

Třetí dnešní atrakcí je návštěva Halimas Garden Humayns Tomb, kde se poprvé setkáváme s rozdílným vstupným pro místní (10 Rs) a pro cizince (Foreign Visitors 250 Rs). Nelze to Indům mít za zlé, pořád ještě si lze připomenout, jak i u nás ještě dlouho po sametové revoluci byly některé služby či vstupné do památek pro cizince dvojnásobné.

Areál hrobky Isa Kham Tomb z roku 1544, který procházíme, a zejména jeho architektonické uspořádání, byly prý inspirací pro stavitele pozdější legendární indické stavby Tádž Mahal.

Nemohu si pomoci, ale mě historické stavby nijak zvlášť nezajímají. Daleko raději bych zašel do pěkného starého parku s mohutnými zelenajícími se mohykány. Angličané jich tu určitě založili nemálo. Ale tady, u Humayanovy hrobky, je pěkně. Je celá postavená z přesně vytesaných cihel z rudého pískovce a my máme to štěstí,



že jsme sem dorazili zrovna při západu slunce. Povrch cihel tím dostává ještě působivější, teplou červenou barvu. Přicházíme blíž a zjišťujeme, že si ve spárách červených cihel vyklovali hnízdo nějací zelení papoušci. Jak kdyby někomu utekli z klece.

Vracíme se k taxiku skrz proudy všech těch podivných vozidel. Některá z nich vypadají jak popelářské rikši. Ještě než mě napadlo, že tady stejně asi ani žádní popeláři nejezdí, naskytá se nám pohled do jedné z nich. Neuvěřitelný kontrast! Nádherné, čistě a pestře ustrojené ženy se v té ohavné plechové krabici vracejí ze zaměstnání. Že by tohle byl firemní rozvoz?

Posledním místem, na které se musíme podívat, je vítězný oblouk, postavený Angličany na památku padlých vojáků. Honza říká, že oblouk, i park kolem, jsou oblíbeným výletním místem nejen turistů, ale i obyvatel Delhi. No a dnes je neděle, takže se nelze divit mumraji, který tady panuje. Na trávníku posedávají rodiny, děti řadí kolem. Jsou tu stánky se zmrzlinou, s ovocem, jídlem i sladkostmi, právě tak jako stánky se suvenýry. A samozřejmě desítky potulných pouličních prodavačů všeho možného. Už to začíná! Je načase se obrnit, protože s dotírajícími prodavači budeme nejspíš mít příští tři týdny co do činění denně.

Při odchodu odsud si cestou všímám chlapíka, který má v ošatce kobru. Ukazuje nám ji, ale je

jasné, že jak si ji vyfotím, bude chtít bakšiš. Předvádí, jak se nechá od kobry i kousnout, a to už nevydržím a mačkám spoušť. I když to je briskně a nenápadně, stačí si toho všimnout a tak musím, chtě - nechtě, nějakou tu rupii pustit. Aspoň, kdyby jí tak byl ještě zahrál na píšťalu pro objektiv...

Naše cesta začíná večer. Jedeme dvěma taxiky skrz půlku Delhi na staré nádraží. Nové jsme měli kousek od hotelu, skoro by se na něj dalo dojít pěšky rychleji, než sehnat taxík, ale náš vlak do Rudrapuru jede z nádraží starého. Provoz po městě je v neděli večer na pohled neuvěřitelný. Neumíme si představit, že bychom měli v tom chaosu a zdejším levostranném provozu řídit motorky a ještě se věnovat orientaci a neztratit se.







Taxikáři jsou ovšem profici a tak před nádraží dorážíme v pořádku a čeká nás jen dotáhnout bágly do patra a pak až ke správnému kolejišti. Po všech schodech, které tu mají, je to dost slušná fuška - jak taky jinak, když každý z nás sebou vleče víc než dvakrát tolik věcí, než bude na cestě potřebovat. Jenže to v téhle chvíli zatím nevíme...

Na nástupišti nosí matky děti čurat do kolejí a asi čtyřletý prcek, se zadkem vystrčeným nad trať, tu dokonce kaká.

Jinak se ale o děti moc nestarají. Vedle nás chlap, kolem něj asi čtyři ženské a děti skoro jak mateřská školka. Dvou, tříleté, nejstarší je asi pětiletý kluk,

pěkný prevít, který když nikdo nekouká, dělá těm ostatním jen to nejhorší. Všechny lezou po naložených nádražních vozících, padají, otloukají si nohy, ale matkám je to celkem jedno.

Je tu smrad, rozhlas nepřetržitě něco mluví, ale tak hlasitě a přitom šumlovaně, že není rozumět. Kdo indické nádraží neviděl, neuvěří. Prostor mezi kolejemi býval dlážděn šestihrannou dlažbou. Polovička z ní je dnes vylámaná, leží mezi kolejemi, po nichž už měl, podle hodin, náš vlak být už pryč. Zvyklí na evropskou přesnost upadáme do mírného zmatku, ale Honza v klidu tvrdí, že tu ještě není.



Karel mezitím dává kakajícimu prckovi vlhké hygienické ubrousky, aby si mohl utřít zadek a Miloň si vprostřed nástupiště zapaluje fajfku. Tak to by u nás, v dnešním světě bojujícím proti kuřákům, neprošlo. Kouřit se nesmí ani tady, anglicky psaná cedule visí Miloňovi přímo nad hlavou, ale všichni jsme v tom smradu za trochu libé vůně tabáku rádi. Jenom asi dvacetiletý zdejší mladík ho jemně upozorňuje, ale když vidí, že ani Miloň, ani nikdo z nás, nereaguje, odchází.

Proč také reagovat? Veškerá psaná pravidla tu místní porušují s úsměvem na tváři, tak mi to ani nepřipadá. Jen se mi zdá, že zdejší lidé kouří málo - kdo ví, jestli tu klasickou dýmku neviděli naposled u kdysi přítomných Angličanů.

Během čekání na vlak se přímo dotýkáme bída, kterou tu člověk doslova dýchá. Petr ve volné chvíli rozbaluje své bágly, které před odletem pečlivě omotal potravinářskou folií, aby zavazadla zůstala celá a s původním obsahem. Teď hroudu té folie drží v ruce a rozhlíží se kam s ní. Od vedle ležící rodinky se v té chvíli zvedá matka a prosí, jestli by jí tu folii věnoval. Obdržený dar rozprostírá na zem a klade na něj svoje nejmladší nemluvně. Je to to nejčistší a nejlepší, co má...

Vlak, který jsme podezřívali, že je náš, protože stál pod příslušnou cedulí, náhle odjíždí. Naštěstí za chvíli, z té strany kam odjel, přijíždí a zastavuje



jiný. Honza měl pravdu, všechny naše obavy byly zbytečné, teprve teď je to ten pravý!

Vlak je neskutečně dlouhý a my náš vagon ne a ne najít. Vláčíme bágly až někam dozadu, snad tři sta metrů. Podle místenek náš vagon nakonec nacházíme, se značnými obtížemi cpeme objemná zavazadla dovnitř a v indické tlačenci hledáme svá místa mezi třípatrovými postelemi.

