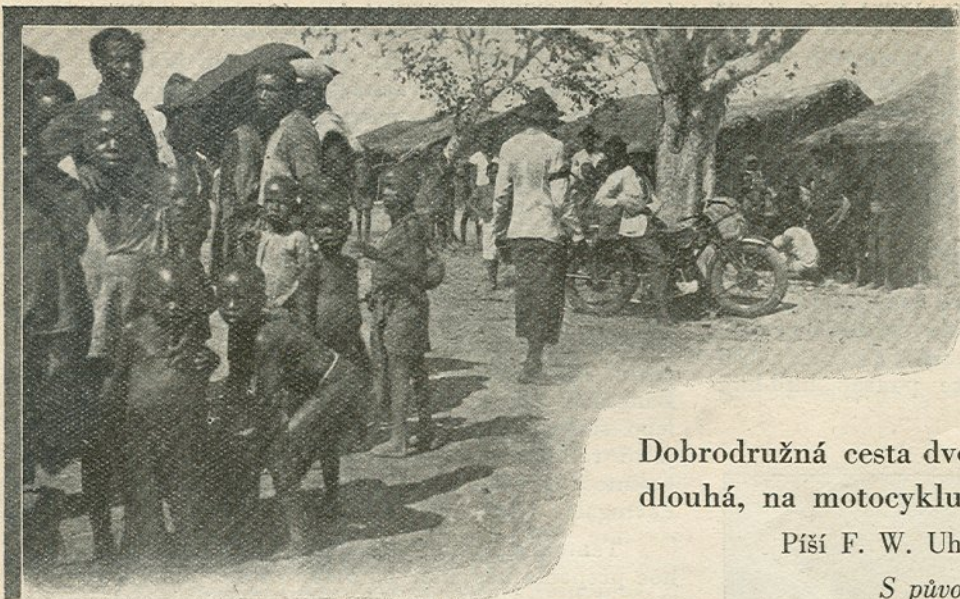


STŘEDNÍ AFRIKOU NA MOTOCYKLU.



Dobrodružná cesta dvou Čechoslováků, 25.000 km dlouhá, na motocyklu Saroléa z Konga do Prahy.

Píší F. W. Uher a F. C. Strommer.

S původními snímky.

Podarilo se nám získati pro Motor Revui popis jedinečné cesty, vykonané dvěma Čechoslováky v krajích, mnohdy vůbec neprojetých motocyklem; úspěch jejich výpravy vzbudil značný rozruch v odborných kruzích a jejich stroj byl vystaven dokonce i na pařížském autosalonu, kde vzbuzoval značný zájem. Ličení jejich obtíží a namáhavého překonávání překážek jistě se zájmem naši čtenáři si přečtou. Byl to jeden z největších výkonů motocyklových, který má zvláštní cenu tím, že jej docílili amatéři pouze s jediným strojem, kteří by v případě defektu zůstali bez pomoci. Ale díky kvalitě stroje se jim podobná nehoda nestala.

Svůj stroj, 350 ccm Saroléu, koupili si loni v belgickém Kongu a procestovali na něm nejprve tento stát, při čemž najezdili přes 10.000 km. Pak se vydali na cestu, kterou níže popisují. Z Prahy již odjeli na zpáteční cestu, opět po ose a zase na Saroléa motocyklu; snad nám opět napíší, jaké příhody je potkaly na této cestě.

Břeh řeky Oubangui v Mongumba, kam dopravil nás z Libenge motorový člun, není nejpříznivější pro přistání, tím méně k vylodění motocyklu. Podarilo se nám však oboje, ovšem s nemalou námahou. Domorodci, neznalí zacházení s „Piky-Piky“ (tak oni motocyklu říkají), na rozkaz „kamata“ (chop se) ochotně se pokoušeli za kabel nebo za drát v kole stroj vyzvednouti. Nemohli jsme však riskovati poškození prvního ani druhého a proto spojili jsme vlastní úsilí a podařilo se nám motocykl vyloditi.

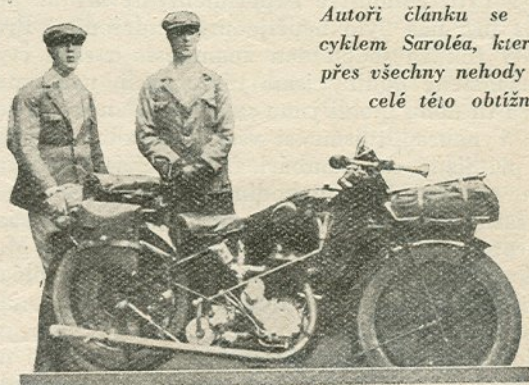
První křest pro naši „Saroléu“ o 3,5 HP byl málo lákavý. Administrativní budova, kde jsme nuceni dáti prozkoumati a potvrditi své průkazní listiny, vysmívala se nám škodolibě, vysoko nad námi. Cesta od břehu vedla přímo do krkolomného vrchu, takže naděje na výstup byla prašpatná. Odstartovali jsme na plný plyn.

Cesta, porostlá travou, zaviňovala stálý smyk, jen tu a tam kameny umožňovaly záběr kola. V několika posledních metrech jest vrch tak strmý, že nám hrozil nedobrovolný kotrmelec. Než Saroléa, jakoby tušila naše zděšení a byla si vědoma, že zástup černocho, obdivující naši akrobacii, jest zvědav na výsledek, vyvinula enormní sílu, takže pokus se zdařil a my šťastně stanuli před budovou. Černoši, pozorující celý výstup zprvu nedůvěřivě, nadšeni výkonem našeho motorku, divým řevem dávali najevo svůj obdiv a chválili motocykl slovy: „Piky-Piky malamo mingy, malamo mingy“ (asi jako naše velmi dobře).

Po formalitách u administrátora přijali jsme pozvání Portugalce-obchodníka, který se domníval, že jedeme pro reklamu značky „Saroléa“, jejíž zastoupení pro celé Kongo má rovněž Portugalce P. Noqueira v Kinchasa, od něhož jsme motocykl koupili. Zval nás k sobě a ujišťoval, že v té době (bylo poledne) nemůžeme pokračovati v cestě, nechceme-li zničiti pláště

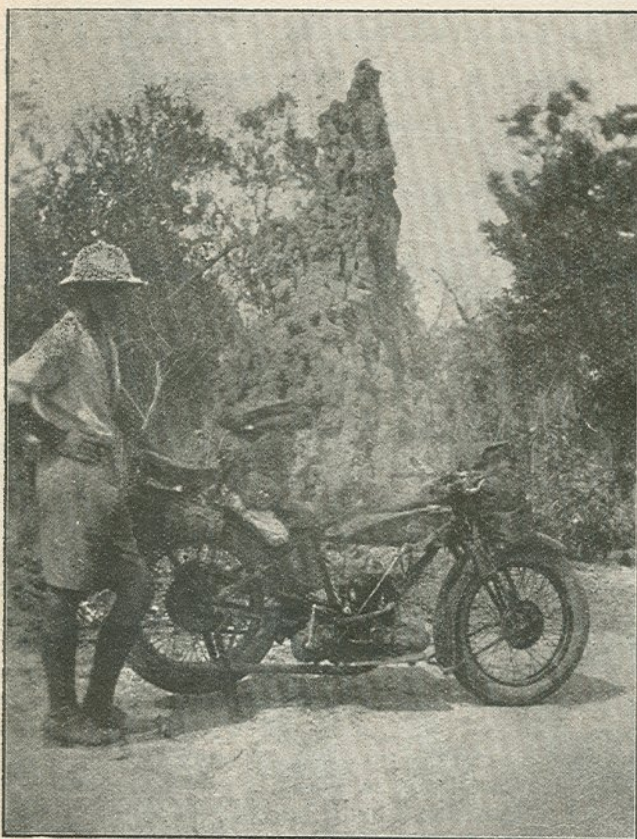
motocyklu. Dbali jsme málo na pláště i jim hrozící nebezpečí, ale zato prázdné žaludky přiměly nás, abychom setrvali. O 3. hodině, po obvyklé siestě zdejších „bělochů“, vydali jsme se na další pouť. Cesta prostředně dobrá vedla pustým lesem palem olejových. Za necelé tři hodiny absolvovali jsme 182 km, končice v Banqui, hrdi na svůj výkon. Jediná překážka na této trati byl strom, vyvrácený pravděpodobně vichřicí, rádicí den před naším příjezdem. Týž den, t. j. 18. XI. 1928, spatřili jsme pí. Bailey, která na cestě z Kapského města přes Goquilhatville přistála také v Banqui. Město toto leží na svazích několika pahorků směrem k řece. S vyšších míst možno spatřiti řeku kvapící z blízkých vodopádů na západ. Na druhém břehu svítí skupina bílých domů — je to Belgické Kongo.

Noční bouře a dešť, jaký si u nás nedovedeme ani představití, působil nám vážné obavy před další cestou. Usínali jsme však rozhodnuti, že za každých okolností pojedeme dále. Obavy naše se splnily v míře přehojně. Zdolávali jsme tentokrát velmi těžce kluzkou cestu, je-



Autoři článku se svým motocyklem Saroléa, který spolehlivě přes všechny nehody snesl útrapy celé této obtížné cesty.

jíž žlutá hlína je pro jezdce „solo“ velmi nebezpečná. Palmový les končí na 80 km za městem, kde tvárnost krajiny se náhle mění. Pozvolným stoupáním ve výši asi 1000 m rozevírá se pláň na obou stranách do nedozírných dálek. Silnice, nad očekávání dobrá a málo frekventovaná, umožnila, aby náš motor se místy rozběhl vesele na plný plyn. Ráz vesnic je odlišný, už směrem v Banqui. Hrdé olejové palmy ustupují zde smutným gumovníkům. Vysloužili tito veteráni s mnohými ranami ve svém těle, dávno zarostlými, žalují na smutný svůj osud. Chudoba, ne snad hlad domorodců, jest značným následkem nízké ceny gumy, takže nemohou si ani nutný oblek, t. j. kousek kalika kolem beder, zakoupiti. Domorodci vítali nás, hlavně naši „Saroléu“, zvláštním hrdelním zvukem, vyslovující pouze „lilili-lilili-lilili“.



Ve francouzském Sudanu; v pozadí stavba termitů.

Mnoho širokých řek, přerušujících cestu, bylo nutno přeplaviti na zvlášť upraveném voru, kterému říkají „Bak“. Tyto jednotlivé experimenty trvaly až půl hodiny, což pro nás bylo nepříjemným zdržením. Přeplavba 3—5 řek za jeden den znamenala ztrátu čtyř hodin. Prozahálené hodiny jsme těžce nesli, uvědomující si, že za tu dobu mohli jsme „spolykati“ několik set kilometrů. Vynahradili jsme si však toto zdržení příštího dne, při jízdě do Bambári. Trať měřící 387 km přešli jsme za necelých pět hodin.

Na úžasných pláních Oubanqui Share bylo nám smutno, proto z Bambári změnili jsme směr do Mobaye u řeky, kde krajina oplývá vegetací. I „Saroléa“ dala se do zpěvu v různých tóninách podle toho, jak bylo nutno měniti rychlost.

Z budovy administrátora v Mobaye, která trůní na nejvyšším bodu města, jest krásný pohled na vodopády

řeky Oubanqui. Množství ryb v těchto místech skýtá domorodcům bohatý lov a tím i obživu.

Pokračovali jsme na francouzském břehu do Bangasou. Romantická krajina byla pastvou pro naše oči, zato malým utrpením našemu „Piky-Piky“, který zdolával poctivě kopcovitý terén.

Odpolední zastávka v malé vesničce u Portugalce-mišence nás opět zdržela. Dobrý tento muž nabízel nám „chinino“. Není to léčivý chinin, kterého se v Africe s úspěchem užívá, avšak Portugalci připisují jeho blahodárnou vlastnost alkoholu, který překřtili na „chinino“ a léčí se jím v účtyhodných kvantech. Usoudili jsme, že takový chinin by nám sotva posloužil na další cestu, kterou jsme chtěli ještě týž den podniknouti. Bangasou, kde končila toho dne naše pouť, bylo vzdáleno slušnou řadu kilometrů. V té době neměli jsme ještě reflektoru a den chýlil se povážlivě ke konci. Uskutečnili jsme svůj zaječí úmysl a pohostinému Portugalci rychle se poroučeli.

Tentokrát jsme se zmýlili ve svých výpočtech a noc přepadla nás ještě na cestě. Měsíc jasně svítící měl jistě dobrý úmysl posvítiti nám, ale mohutné koruny gumovníků, lemujících silnici po obou stranách, zabráňovaly přístupu světla. Opatrně pokračovali jsme v cestě stále na druhou rychlost. Jen jednou přidali jsme plyn do vrchu a zle se nám to vyplatilo. Neviditelná překážka, kmen stromu, zavinila prudký náraz, načež následovalo salto do příkopu i s motocyklem. První havarie dopadla šťastně, díky bahně, kterým příkop byl naplněn po velkých deštích. Několik odřenin na nohou a uražená tabulka s číslem vpředu motocyklu byl výsledek. Obaleni bahnem, vyprostili jsme s námahou motor a pokračovali teď příliš opatrně vpřed. Nedaleké houkání a vytí šakalů a hyen dávalo tušiti blízkost vesnice. Tato naděje trvala celou hodinu, než dostihli jsme Bangasou.

V domě pro cestující, kde je jediné lůžko, uvítal nás černoch. Upravil noclehárnu, načež zapálil oheň před domem, kde hlídal do rána. Součet ujetých kilometrů za necelé 4 dny po neznámých cestách z Mon-gumba do Bangasou vykazoval číslici 1060.

Po přeplavbě řeky Oubanqui pokračovali jsme opět Belgickým Kongem do Bondo. Byla to cesta trnitá. Bídny stav této jediné spojovací cesty ukládal o naše vnitřnosti. Nespočitatelné díry a kořeny stromů, vyčnívající na cestě, způsobovaly prudké oťřesy, takže celou trať jsme nepřejeli, ale přeskakovali.

Územím Uelle, táhnoucím se až k Angl. Sudanu, je kraj mezi Bangasou až do Buta bohatý stromovím, hlavně palmami olejovými, které poskytují domorodcům skvělý výdělek. Výsledky obchodů jsou patrné na způsobu jejich života i na nákladnějších ozdobách, kterými bohatě ověšují svá těla. Měděné kruhy, které většinou sami si zhotovují, připínají na ruce i nohy. Bohatství v tomto území Belg. Konga patrné je i v chrámech katolických misionářů, z nichž nejpřepychovější je v Buta. Chrámové výplně, bohatě pracované z ebenu a slonoviny, doplňují zlaté ozdoby. V ohraženém místě chovají bohatí misionáři ochočené africké slony a v Uelle dokonce i jediné tam se vyskytující druh zvířat, známých Okapi. Divokých slonů v tomto území je mnoho, proto nebezpečí mouchy „Tse-Tse“, které v jejich blízkosti hojně se vyskytují, zabráňuje přístupu do lesů. — V krajině Titule a Niaugara směrem k Faradje ubývá lesů. V rovinách táhnoucích se až k Angl. Sudanu a břehům řeky Nilu pěstují Belgičané bavlnu. V severovýchodním Uelle továrny vybavené elektrickým zaříze-

ním zbavují bavlnu semene, načez slisovanou posílají ji k zpracování do Evropy. Doprava děje se po silnici nákladními auty od Sudanu do Buta v délce asi 1000 km a dále plaví se bavlna po řece až do Leopoldville.

Z Faradje odbočili jsme do Irumu v hornatém území L'Ituri, kde jsou výnosné doly na zlato v celém území. Itury jsou majetkem Belgie. Nejbohatší naleziště tohoto drahého kovu jsou v Kilo-Moto a Watsa. Výborná káva v tomto kraji umožňuje pěstování arabské kávy, obilí, brambor, hrachu a jiných plodin.

Z Bangasou do Irumu projeli jsme v 8 dnech 1850 km. Jen malá Saroléa nepocítila únavy. O sobě jsme toho nemohli říci. A naděje na lepší cestování nebyla. Z Irumu pokračovali jsme za stálých dešťů. Bahno silnice lepilo se na kola motocyklu i na stroj a zabraňovalo otáčení kol. Mnohokrát za den musili jsme je z blatníků odstraňovati, což dělo se za pustého klení ve všech jazycích, jež jsme ovládali.

Pásmo Ruwenzorů lemuje území L'Itury a Kiwu, nejen bohatou, ale i krásnou zemi Belg. Konga. Nejvyšší tamější hora, vysoká 5000 m a stále zasněžená, je viditelná z Beni za jasných dnů.

Málo potěšení zprávou, že cesta po 180 km končí, brodili jsme se odtud bahnem dále do Luberu po hadovitých horských cestách, položených i 3200 m nad mořem. V těchto výškách pocítovali jsme zimu, přesto, že jsme se nacházeli na rovníku.

Za Luberem na 40. km skutečně cesta končí. Další doprava děje se pěšky za vedení a pomoci nosičů-domorodců, kteří na tomto místě táboří. Dozorce, rovněž černoch, přiděluje potřebný počet nosičů za umluvenou odměnu.

Toho času byl v táboře nedostatek domorodců, neboť větší počet odvedl státní úředník, konající cestu z Beni do Luberu. Zbývající zajistil si kapitán pěchoty. Jelikož jsme chtěli druhý den odcestovati za každých okolností, odhodlali jsme se podplatiti dozorce kapesními hodinkami v ceně 2 shill. Odhodlání korunováno bylo výsledkem. V časných hodinách ranních tajně přivedl nám dozorce deset na pohled statných černochů, načez jsme se ihned vydali na cestu.

Motocykl, přivázaný na dvou bambusových holích, nesen byl vždy čtyřmi nosiči. Jak jsme se radovali, že nemáme osmiválcové auto! Cesta byla nejen špatná, ale také nebezpečná. Namáhavé výstupy vedly úzkou pěšinou, po které mohli projít vždy jen dva za sebou jdoucí, druhí dva prodírali se vysokou hustou travou, lemuující pěšinu. Námaha vyžadovala častou výměnu nosičů. Náklad pro 4 byl přesto těžký, i nezbylo nic, než motorku rozehrati asi na 4 kusy. Na bambusech zbyla jen kostra, kterou mohli pohodlně dva černosi nésti. V první vesnici, kterých na této cestě jest velmi málo, naši nosiči nás přinutili zastaviti a nakoupiti na další cestu sladké brambory, které i nám sloužily za pokrm.

Druhý den dorazili jsme do Kabasha, ležící 2800 m nad mořem, odkud možno přehlédnouti pásmo Rutchuru. Pod horou Kabasha zrcadlí se jezero Eduard. Od tohoto vpravo východním směrem je nížina, táhnoucí se 80 km až k řece Rutchuru, a zdá se s výšky bez stromů a bílý její písek připomíná poušť. Vedro, které nás očekávalo v údolí, působilo nám obavy, aby naši nosiči, zvyklí na chladné podnebí horské, neonemocněli náhlou změnou klimy.

Sestup z Kabasha do údolí byl strastiplný. Cesta je kamenitá a velmi příkře klesá. Na vzdálenost necelých 2 km sestupovali jsme 800 m plných pět hodin.

Posílení obědem pokračovali jsme údolím za tropického vedra. Mouchy „tse-tse“ usedaly na těla černochů

a znemožňovaly rychlý postup. Odměnou za nevyslovitelnou útrapu byl nám pohled na velká stáda antilop několika druhů, zebry a pakoně. Zvěř hleděla na naši malou karavanu zvědavě. Zebry stojící zcela nablízku chvěly se bázní, některé se rozutekly, aby velkým obloukem opět se vrátily poněkud uklidněny. I k antilopám přibližovali jsme se chvílemi tak blízko, že jen ostnatý keř nás odděloval. Mnoho jich zůstalo ležet, avšak bázeň projevovaly všechny.

Nosiči byli zvečera velmi unaveni. Jen strach před zvěří, na kterou v horách nejsou zvyklí, dodával jim odvahy a síly k další cestě. Pozdě v noci došli jsme do vesnice. Po večeri znaveni ulehli jsme ve stanech, zapálivše nejprve nezbytné ohně. S prvním rozbřesknou-



Cesta tropickým lesem v portugalském Kongu.

tím dne vzbudili nás nosiči, žádající zaplacení za služby nám prokazané. Chtěli se ihned vrátiti zpět do hor.

Cesta zdála se dosti dobrá a proto vyhověli jsme jejich přání.

Nastalo nám montování motocyklu. Za necelé dvě hodiny podařilo se nám postavit díbla „na nohy“. Z toho měli jsme strach. Celá vesnice asistovala naší operaci, ba i nosiči, kteří už dávno měli odejít, s otevřenými ústy očekávali výsledek. V těchto krajích jest motocykl naprosto neznámou věcí. Když uvedli jsme po několikerém „kiksnutí“ motor v chod, všichni diváci rozutekli se zděšením, kam mohli. Jen jedna žena stížená z leknutí třasavkou zůstala na místě. Stroj musili jsme zastaviti, aby ženu mohli odnésti. Pak jsme starovali.

Cesta, ve vesnici slibně vypadající, změnila se za obvodem v naprostou strouhu. Krušná práce nastávala. Motorku přenášeli jsme s místa na místo přes rozpuka-



V Sudanu, v Opičích horách.

nou zemí. Pojednou stanuli jsme u širokého potoka s horkou vodou. Na štěstí přicházel domorodec, který potěšil nás zprávou, že takových potoků horké vody máme na cestě asi šest, načež prý se cesta lepší. Za odměnu pomohl nám přenést motocykl. Ani mezi potoky nebylo však možno jeti. Brodili jsme se stále močály až k břehu řeky Rutshuru. V těchto místech zdá se řeka mělká, rozlitá 100 m do šíře.

Zaměstnání čistěním Saroléa od bahna, zahlédli jsme v řece mnoho na pohled stejných kamenů, což vzbudilo naši pozornost. Jakmile jsme spustili motor, kameny začaly se pohybovat a k našemu údivu proměnily se ve stádo chrochtajících nosorožců. Pozvedali hlavu naším směrem. Zprvu měli jsme strach, že budou útočiti, neboť měli mezi sebou mnoho mladých. Ujížděli jsme po břehu a pozorovali stádo. Klidně zůstalo ve vodě. Zastavili jsme proto, abychom se mohli podívat na divadlo, jaké jsme dosud neměli příležitost spatřiti.

Druhý den opustili jsme obvod Ituri a dojeli do města Rutshuru v území Kiwu.

Zde po dlouhé době spatřili jsme bělocha Conte du Brie. Byl velmi překvapen a se zájmem a nadšením prohlížel naši Saroléu, která jako první motocykl projela tímto nebezpečným, necivilisovaným krajem, a k tomu řízená Čechoslováky. Dosavadní pokusy Angličanů a Belgičanů končily vždy s nezdarem.

Hrholatou promočenou cestou ujížděli jsme dále sopečnou krajinou k jezeru Kiwu, nejkrásnějšímu to koutku střední Afriky. Bohaté kávové plantáže na úpatí sopečných obrů až 5000 m vysokých (hora Karisimbi blíž města Kisenyi) jsou výsledky dlouholeté neúnavné práce Belgičanů. Vysoko nad plantážemi krásné, výstavné budovy misionářů lákají k výstupu. Misionáři používají také motocyklů k cestám za svými na katolickou víru obrácenými ovečkami. Jsou kromě svých povinností také sportovci a jako takoví nás rádi zvali do svých misíonů.

Zdejší domorodci znají motocykly. Jmenují je však podle zvuku motoru pouhým „pupu-pupu“. V této hornaté krajině jest možno používat jen motorů spolehlivých. Saroléa v tom ohledu naprosto uspokojila nejen nás, ale i zdejší misionáři ji používají.

Deštivé počasí, které nastalo, pronásledovalo nás a zdrželo v rychlém postupu.

Opustili jsme krásné údolí jezera Kiwu a směřovali opět do hor. Po výstupu asi 1000 m otevřela se nám

krajina se zpětným pohledem na jezero Kiwu. Řeka Russisi, spojující toto jezero nejvýše položené v Africe (1460 m n. moř.) s jezerem Tanganika (900 m) vinula se krásným údolím.

Pomalu pokračovali jsme tímto směrem několik dnů, resp. odpůdnů, protože pravidelný dopolední hustý liják nedovolil nám vydati se na cestu. Konečně poslední serpentinou v této romantické krajině sjížděla Saroléa „zadarmo“ do údolí. Až docela dole na rovině dovolili jsme jí opět rozezpívat se lahodnou písní na bílé silnici směrem k jezeru Tanganika.

Řeka přetínající silnici bez mostu i přívozu přinutila nás zastavit. Vyhledali jsme v blízké vesnici několik domorodců, kteří po chvíli dorozumívání a ukazování pochopili, ač je žádáme. Za slušný bakšiš chopilo se 9 mužů motocyklu a přecházeli vodou. Brodili se místy až po prsa, avšak 18 silných paží nedovolilo, aby se vodou namočil.

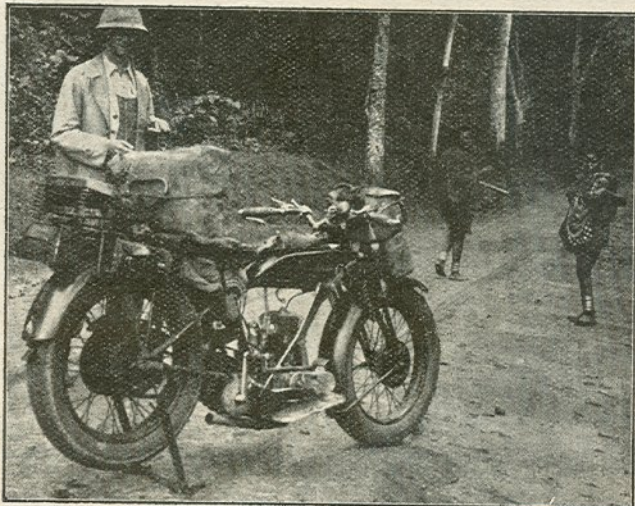
K večeru uzřeli jsme jezero Tanganika, cíl toho dne. Severní cíp jest ohraničen po obou březích vysokými horami. Je to nejdelší jezero na hranicích Belgického Konga.

Druhého dne objeli jsme severní cíp jezera z hlavního města Usumbura v obvodu Ruanda Urundi na východním břehu a pokračovali do Kitega. Odtud touž cestou zpět přes Usumbura a nezbytné řeky do Uvira.

Vzdálenost 300 km z Uvira do Albertville vyžádala si plyných 8 dní. Mnoho kilometrů musili jsme konati pěšky. Člunem po jezeře Tanganika objížděli jsme naprosto neschůdné břehy, a to vždy jen časně ráno. Mezi dnem se jezero často rozbouří a je plavbě nebezpečné.

Významný přístav v Albertville spojuje Kongo s přístavem v Dares Salamu. Doprava děje se střídavě železnicí a po řece Kongu, kterou v těchto končinách nazývají Lualaba.

Po krátké zastávce v městě ujížděli jsme před černými mraky směrem ku Kabalo. Spojení mezi těmito dvěma městy je možné pouze železnicí. Silnice ani cesta neexistuje. V Albertville rozmlouvali nám pokračovati v další cestě na motocyklu, radili všichni, abychom použili železnice. Během další cesty vzpomněli jsme si nejednou na dobře myšlenou radu. Rozhodnutí naše, nezměnití plán, mstilo se nám celou cestu až do Kabala, konanou pouze po železniční trati celé dva dny. Mosty přes řeky a umělé příkopy (pro odtok vody v době velkých deštů) nejenže neměly zábradlí a cestičku pro

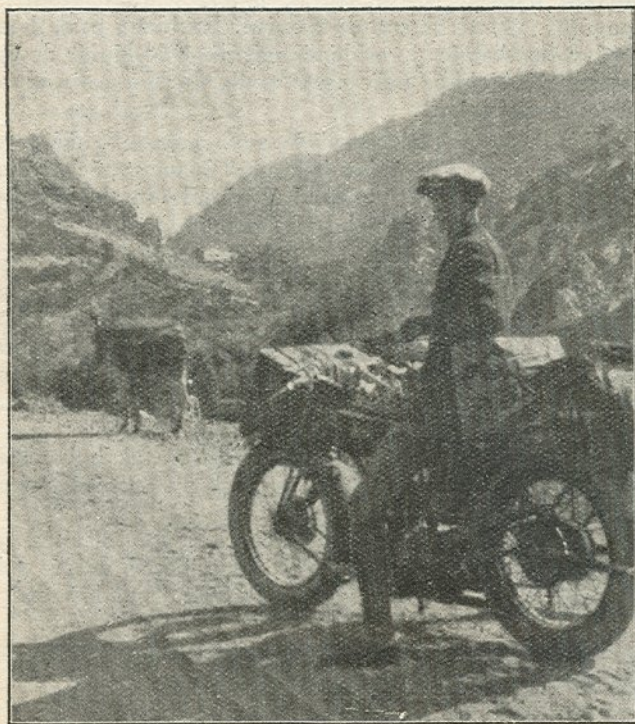


V portugalské Angole.

pěší, ale postrádaly i nutnou výplň mezi kolejemi. V takovém případě byli jsme nuceni vypustiti větší část vzduchu z pneumatik a po jedné koleji tlačiti motocykl kupředu. Co je to udržovati naprostou rovnováhu, nechtěli-li jsme zkusiti nedobrovolnou lázeň a ztrátu motocyklu, poznali jsme v těchto hrozných chvílích. Za každým mostem a můstkem napumpovali opět vzduch, načež po 20minutovém pokračování na první a druhou rychlost opakovalo se stále totéž. Husté mraky vysoko nad námi a strach před možným nebezpečím na trati hnal nás bez oddechu vpřed. Místa, kde řeka nebo příkop nebyly příliš hluboké, ač vysílení, jsme sami bez cizí pomoci přebrodili. Vyčerpání po dvoudenní strastiplné pouti octli jsme se v Kabala. Město toto má primát na množství moskytů, ježto jeho okolí jest stále zaplaveno vodou. Opatřili jsme si veliká chránidla proti moskytům a za poplatek 10 frs pronajali si lůžka v železničních spacích vozech, neboť město Kabala nemá hotelu. Po prožitých útrapách jsme si to plně zasloužili.

Po celou noc přšlo. Okolí řeky Lualaba (Kongo), kudy vedla naše cesta, proměnilo se v řídké bahno. Hned od přivozu na protějším břehu řeky, trať měřící pouhý kilometr, namáhavě jsme zdolávali plně tři hodiny. Motoruku jsme zprvu čistili od bahna, ale když po 10—20 m byla opět obalena bahnem, rozhodli jsme se, že si s ní úlohy vyměníme a nesli jsme motoruku mnoho kilometrů.

V dále počal se slibně bělati písek. Těšili jsme se, že si konečně odpočineme, ale nestalo se tak. Písku bylo více, než jsme si přáli. Náklad 180 kg (dvě osoby a zavazadla) zavínil, že kola motocyklu se hluboko bořila do písku. Místy brouzdalo se pískem i převodní kolečko se řetězem a hlavně tomu to málo svědčilo. Co se předpokládati dalo, stalo se. Převodní kolečko obrušovalo své zoubky stále víc a více, až některé se úplně obrousily, takže řetěz špatně přiléhá, až posléze se přetrhl. Zmontovali jsme vhodně upraveným hřebíkem řetěz (nic jiného neměli jsme k dispozici), trať 10 km,



Ve španělských horách, poblíže Pyrenejí.



V Angoře, v krajině Lunda, pověstně nálezy diamantů, připlatilo se nám do cesty toto zvířátko.

kteřá nám zbývala do nejbližšího města, „předrnali“ jsme za dlouhou dobu s ručním pohonem. Zde nám ochotně francouzský montér-mechanik zrobil vlastnoručně náhradní kolečko. Bylo z materiálu velmi špatného. Osud prvního stihl i tohoto náhradníka. Záběry byly velmi nepravidelné, nezbývalo nám však nic, než pomalu drkotati se dále. S tímto defektem projížděli jsme oblastmi spavé nemoci a much „tse-tse“. Zvláště příchýlné tyto mouchy nás v pravém slova smyslu morily. Kde jaké obnažené místo na hlavě, rukou a nohou bylo poseto tímto nepříjemným hmyzem. Mnoho set kilometrů oblažovaly nás svou příchýlností. Až u měst Kahunda, Lubefu a Lusamba opustily nás, ježto okolí velkých polí bavlny není jejich působištěm. Z Lusambo, stále pískem, mířili jsme na Kasai Portuguese v Angole.

700 km této namáhavé cesty pískem působilo zkáznosně na našeho ďábla. Ke konci motor nepracoval již pravidelně. Součástky poškozené mnohými pády, pokud bylo možná, sami jsme opravovali, při čemž k letování užívali jsme stříbrných mincí. Většina defektů zůstala neopravena pro nedostatek materiálu. Zahalení čmoudem spáleného oleje a benzinu dojeli jsme do Tchikapa.

Zde měli jsme možnost důkladněji motor opravit. Už to, chudák, po přestálém týrání potřeboval.

V okolí Tchikapa, diamantovém území pohádkového bohatství, jsou skvělé silnice. Rychlá doprava děje se parníky po řece Kasai. Mimo to letadlové spojení s mořskými přístavy umožňuje čilou dopravu.

Angolou projeli jsme bez větších defektů po krásných silnicích až na hranice Konga. I zde dobré cesty bez překážek umožnily nám dojetí do Thysville. Odtud není cesty do Kiushasa. Použili jsme železnice, jelikož s částečně defektním strojem nechtěli jsme podnikati

těžší turu. V Leopoldville v prostorných garážích pana Nogueira, od kterého jsme motocykl koupili, byl tento náležitě opraven.

Pan Nogueira byl vskutku překvapen poměrně dobrým stavem motoru. Výborně také vydržely tuto cestu, měřící 8700 ujetých km gumy Englebert, na kterých měli jsme jen jediný defekt, a to píchnutí hřebíkem.

Uvází-li se, že cesty byly různé — od nejlepších do nejhorších (a těch bylo poměrně nejvíce) a že stroje i pneumatiky byly v tak dobrém stavu, že jsme mohli s nimi pokračovat v cestě až do Evropy, musí beze sporu každý přiznati, že kvalita obou je skutečně obdivuhodná.

Z Leopoldville použili jsme opět železnice, a to až do přístavu Matadi.



V Kongu, na rozhraní tropicky zarostlé krajiny a suché, písčité pouště.

Odtud jedině možným spojením, a to lodí kolem západního pobřeží, mířili jsme do Douala, odkud chtěli jsme jeti přes Jaounde v Camerounu na Fort Lamy, kolem jezera Tchad hlavní cestou přes Zinder, Niamey a Gao do Alžíru.

Avšak v Douala nám změnili plán. Za prvé vůbec nedovolili, abychom opustili loď, ježto tou dobou (kolem 20. března m. r.) panovaly nepokoje v Camerounu v okolí Carnot a N'Gaoundéré, a tím směrem mohli jsme jedině jeti. Za druhé cesta přes Saharu s jednou motorkou nebyla nám povolena úřady. Zklamání setrvali jsme proto na lodi a pokračovali do Cotonou v Dahomey.

Abychom získali kilometry projeté na lodi, vydali jsme se přes Lagos celou Angl. Nigerií. Z Lagos výbornou asfaltovanou silnicí přes Abeocuto, Ibadan až k ře-

ce Niger jest cestování velmi příjemné. Silnice nemají překážek a naše skvěle opravená Saroléa polykala ve-sele kilometry. Celá Nigeria je velmi zalidněna. Města a vesnice v hojném počtu lemují silnice. V městě Enugu prohlédli jsme si uhelné doly. Bohatství jejich jest nevyčerpatelné. Úzkou, avšak dobrou pěšinou pokračovali jsme k Jos.

Jednoho dne k večeru zastavili jsme v malé vesnici v lese, jejíž domorodci nápadni nám byli svou drzostí. Prohlíželi si nás s netajeným zájmem a naši motorku by nám byli rozebrali po částech. Na okřiknutí nebo pohrůzky nereagovali. Neměli jsme mezi nimi pocit jistoty. Na štěstí ještě než se setmělo, přijel do vesnice resident na motocyklu BSA s černými policisty a nosiči stanů atd. Byl naší přítomností nejen překvapen, ale i nápadně nadšen. Netajil se, že do těchto končin, Angličany dosud neovladatelných, jezdí se strachem. Tamější divoši nechťejí platiti povinných daní. Vymáhání těchto vyžádalo si mnoho životů úředníků a černochů jiných kmenů, poslaných se za tímto účelem. Vzpouru tuto vede „doktor“ kmene, kterého se Angličané nemohli zmocniti. Resident sám upadl v nemilost u nadřízených úřadů. Posléze vypsál odměnu — 35 liber a ženy po „doktoru“ pozůstalé — tomu, kdo vzbouřence odstraní. To konečně pomohlo. Týž večer byl vyzván, aby se šel podívat na mrtvolu „doktora“. Resident nebyl si plně jist, není-li to nástraha domorodců nebo „doktora“ samého, rozhodl se učiniti tak druhý den ráno. Domorodec vyprávěl, jakým způsobem podařilo se jim vůdce vzpoury dopadnouti.

Když vypsaná cena byla veřejně známa, „doktor“ s velikou zásobou jedovatých šípů ukrýl se u vesnice v roští. Domorodci, kteří jeho směr pozorovali, vydali se za ním. Než, jakmile se chtěl některý jen přiblížiti, mistrně vedenou ranou byl skolen. Upustili od svého úmyslu a vrátili se do vesnice. Již za tmy odvážil se „doktor“ přiblížiti se ke svému domu, aby z něho odvedl své ženy. Náhle však byl přepaden svými druhy a utlučen. Mrtvolu „doktora“, na kterou byl hrůzný pohled, pokryli roštím a tak nalezl ji ráno resident, provázen všemi obyvateli vesnice. Resident psal ihned zprávy do Anglie a residenci místní. Odesláním dopisů pověřil nás, jelikož naše cesta vedla do Macurdi, odkud je poštovní spojení.

Na křižovatkách četných cest směrem k Macurdi často jsme zastavili úplně bezradní. Mapa v těchto krajích nestačí a zdejší domorodci, jakmile spatří bělocha, zmizí okamžitě v lese nebo ve stavení.

Z Kafanchan mírným stoupáním po dobrých cestách přijeli jsme do krajín, kde domorodci chodí naprosto nazí. Pouze tenkým provázkem vlastní výroby přivazují si větší listy vzadu tak, aby jim byly ochranou při sezení. Studu neznají. Fotografovati je možno každého za odměnu lacinými korály nebo šňupavým tabákem.

V Jos a okolí jsou cínové naleziště tak bohatá, že domorodci vybírají pouze nejlepší kusy. Ostatní méněcenné zůstávají nepovšimnuty.

Od Jos hornatá krajina mění se opět v písčitou rovinu. Častý vítr víří písčný prach, který vniká i do opatrně přivřených očí. Zde používali jsme barevných brýlí.

Přes Zaria a Kauo, velkými městy domorodců, mířili jsme k Sokoto, kde končí silnice.

Město Kauo (150.000 domorodců) obeháno je vysokou zdí. Dohky jsou z hlíny, tu a tam z cihel a pokryty jsou zinkovým plechem. Sultán tohoto města do-

stává od anglické vlády 10.000 lib. šterl. ročně. K tomu má ještě výtěžek různých obchodů, které výhodně uzavírá, což vše umožňuje mu skvěle žít. V tomto svém „království“ zastává úřad soudce a je oprávněn vybírat i libovolně předpisovat daně.

Přistěhované domorodce různých kmenů z krajů Jižní Nigerie nevpuští sultán do města, nejsou-li vyznačeni stejného náboženství. Proto za zděmi města Kao jsou vesnice jinověrců, jejichž administraci řídí zvláštní guvernér anglický.

Z těchto krajů severní Nigerie vyváží se ročně tisíce tun bavlny, burských oříšků, kůží hovězích a kozích na trhy Evropy. Krajina zdnalivě nehostinná chová značné bohatství pro čilého Angličana.

V Sokoto skutečně končila špatná silnice, takže jsme musili pokračovat zase pískem. Přes hranice Nigerie do Koui drala se opět Saroléa na první a druhou rychlost sypkým pískem za 60° vedra. Hluboká rýha v písku, kterou zanechávala kola, svědčila o perné práci motoru. Vzdálenost mezi Sokoto a Koui ujeli jsme za celý den, ježto množství písku nedovolí vyvinout větší rychlost a písek osvětlený sluncem tak oslepuje, že je nutno často zastavovat. Ve vesnicích řídice se vyskytujících jsme nezastavovali, ježto lidé i jejich řeč nám byli cizí.

V Koui srdečně nás přivítal administrátor a tamější lékař — Rus — se svou paní. Po dlouhé době měli jsme příležitost pohovořit si česky, neboť tomu rozuměli.

Zde zásobili jsme se větším množstvím benzínu a oleje. Malou rychlostí a velkým vedrem stoupá spotřeba. Benzin z nádržky jako by tekł, tak rychle mizí. Obalili jsme nádržku a rezervní nádoby benzínu plstěnými povlaky, které je nutno často polévatí vodou, aby se nevypařoval. Tropicke vedro pronásledovalo nás až do Niamey v Sudanu, kam dojeli jsme pokrytí pískem.

Město Niamey leží na březích řeky Niger. Bílé budovy skýtají pěkný pohled zvláště z letadla. Několik desítek francouzských státních úředníků okázale nás přijalo, načež při večírku, pořádaném na uvítanou, dlouho do noci jsme musili vypravovat o své cestě.

Sekretář guvernéra opět nás zarmoutil tím, že nevydal nám povolení k cestě do Alžíru. Písečné bouře, časté tou dobou, nedovolují vydati se ve dvou na cestu Saharou. A i kdyby počasí bylo nám příznivé, nemohl dovoliti, abychom bez dostatečné a nutné zásoby vody, benzínu a potravin riskovali své životy.

Nezbývalo, než vydati se na cestu do Dakaru k přístavu. Jiná cesta do Evropy nám nezbývala. Z Niamey do Dakaru postoupili jsme těžkou zkoušku se svým motorem.

Věčným pískem projížděli jsme ze Say na Fada n' Gourma územím Haute Volta do Ougadougou. V tomto území domorodci oblečení jsou kalikovými obleky. Ženy nosí kromě různých ozdob též zámky zachycené za rty.

Mezi Coudougou a San překročili jsme hranice Sudanu. Z těchto končin vodí domorodci stáda dobytka do Kounassy (angl. Côte de l'Or), kde špatné počasí a množství much znemožňuje chov dobytka.

Další cesta francouzským Sudanem přes Ségou a Bamako stávala se obtížnější, ježto písečný terén opět hrozil poškodit nám motocykl. Z Bamako odjížděli jsme s vědomím, že do Dakaru sotva dojedeme bez defektu. V Kita pozorovali jsme opět, že motor přestává pravidelně pracovat, a při prohlídce jsme zjistili, že písek vykonává pomalu, ale dokonale svou zhoubnou práci. Do Bafoulabé dojeli jsme ještě dobře, ale v Kay jsme opět vyměňovali převodní kolečko i řetěz. Bohužel, ne-

bylo jim souzeno, aby vykonaly cestu až do Dakaru. Zvláště v Senegal, kam přijeli jsme po několika kilometrech z Kay, jsou tak špatné cesty, že ani nový motocykl i auto neujedou na těchto silnicích více, než 10.000 km, načež jsou naprosto nezpůsobilé k další jízdě. — Z Tamba Counda vede přímá silnice do Dakaru, na které je velmi silná frekvence nákladních i osobních vozů.

Hlavně nákladní auta, přetížená různým nákladem (kapok, burské oříšky atd.), ničí tuto jedinou silnici do nemožnosti.

Železniční doprava je opomíjena, ježto poplatky za dopravu zboží jsou vysoké. Ani nově předepsaná daň (ročně 12.000 frs) z auta nezatíží provoz finančně tak vysoko, aby se celkový obnos vyrovnal požadovanému obnosu za dopravu železnicí.

Z vybrané daně za auta neopravují se silnice, jak by se dalo očekávat, nýbrž kryjí těmito obnosy schodky na železnici.

Kilometry neubývaly, 850 zbývalo jich ještě do Dakaru. Pískem poškozený a znečištěný motor nepravidelně zabíral a na druhou a třetí rychlost pomalu se šinul k cíli.

V Kaolaku opravili jsme sami motor. Nedostatek rezervních součástek dával tušit špatné konce, takže v Diorbel jsme se vzdávali veškeré naděje, že se nám podaří do Dakaru dojetí.

Leč — nestalo se tak.

V městě pokusili jsme se s posledními zbytky materiálu opravit pouze nejnutnější a k naší velké radosti jsme konstatovali, že přece jen dojedeme na svém — bohužel — hodně pošramoceném motoru.

Poslední cesta Senegalem skončila nad očekávání dobře.

Z Dakaru do Casablanky není silnice, čemuž jsme tentokrát byli velmi povděční.

Lodí dopravili jsme se do Casablanky, kde konečně naše Saroléa mohla být u zástupce této firmy náležitě opravena.

Odtud opět vesele pokračovali jsme přes Rabat a Tanger do Ceuta, načež lodí přes Gibraltar do Algešias.

Ve Španělsku volili jsme přímou cestu přes Seville a Madrid k francouzským hranicím.

Touha po domově hnala nás nepřetržitě kupředu, takže ve Francii zastavili jsme pouze v Bordeaux a Paříži.

Radost naše z pobytu v Evropě den z dne se stupňovala. Po dlouhých pěti letech, ztrávených cestováním v Africe, opájeli jsme se evropským pohodlím. Ani své žaludky neošidili jsme o dávno zapomenuté „dobroty“ bruselských cukrářů.

V Liège setrvali jsme několik dnů. Po vyřízení nutných záležitostí v tamním autoklubu namířili jsme nejkratší cestou přes Kolín n. R., Frankfurt a Beureuth na Schirding.

Z československých hranic ubíhala cesta velmi rychle, ač stav silnic nebyl nejskvělejší a dobře nás upomínal na střední Afriku.

Konečně byli jsme v Praze; v domově, na který jsme se upřímně těšili. Laskavostí a nevšední ochotou pana Ing. J. Formánka ve Vršovicích získali jsme útlak pro náš motor, kde po dlouhé době a velkém svém výkonu odpočíval. Doplněn výzbrojí a obohacen moderními a nutnými vymoženostmi, darovanými p. Ing. Formánkem, očekával nás, abychom nastoupili zpáteční cestu do Afriky.