Jiří Baum

Okolo zeměkoule autem a lodí

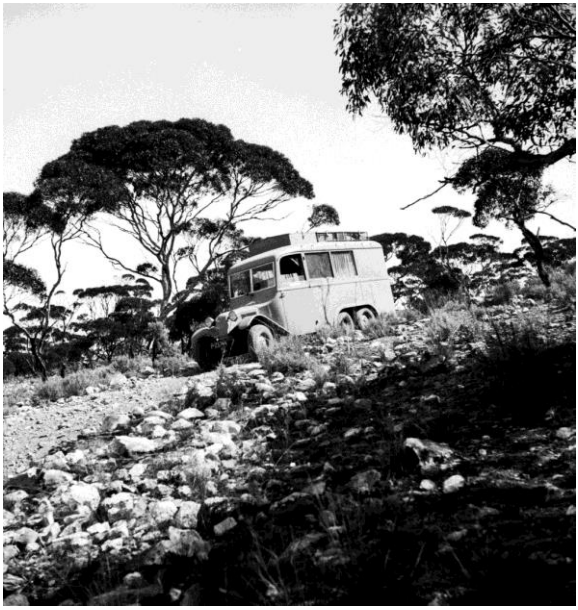
Jiří Baum

OKOLO ZEMĚKOULE AUTEM A LODÍ

Věnování

VĚNUJI SVÉ CHOTI, VĚRNÉ PRŮVODKYNI NA MÝCH CESTÁCH

ÚVODEM



Na počátku třicátých let připravila Tatra do výroby nový vůz Tatra 72. Šlo o pokračování rodiny vzduchem chlazených vozů s podvozkem tvořeným páteřovou rourou. Tatra 72 byla určena především pro armádu. Byl to poměrně malý, ale šestikolový vůz a obě zadní nápravy byly poháněné. V důsledku toho bylo auto schopné projíždět relativně velmi obtížným terénem, překonávat příkopy a možnost uvíznutí v rozbahněném terénu byla značně

nižší.

Dr. Jiří Baum měl v tu dobu už zkušenost s dvěma tatřičkami. V roce 1931 projel společně se sochařem Foitem Afriku od severu k jihu s malou Tatrou 12. Nešlo o sportovní jízdu v pravém slova smyslu, nebylo cílem projet „černý kontinent“ za co nejkratší dobu. Foit se zajímal o africkou kulturu, zejména z pohledu sochaře a měl zájem se čas od času zdržet na zajímavých místech, studovat místní památky nebo práci domorodých sochařů a řezbářů. Dr. Jiří Baum zase jako zoolog sbíral přírodní materiály, studoval život zvířat a fotografoval přírodu. Jejich styl cestování se dobře hodil k sobě – auto bylo pro oba především dopravním prostředkem do odlehlých míst a teprve až pak také sportovním nástrojem.

Oba cestovatelé kladli na tatřičku z dnešního hlediska neuvěřitelné nároky. Často byl vůz velmi přetížen – sochy mistra Foita nevážily málo! – a dlouhé úseky jeli s péry sedícími trvale na dorazech. Mnohde bylo nutné projíždět rozbahněnými úseky, kam by se dnes nikdo bez pohonu na všechny kola neodvážil. A při přejíždění některých pohoří museli s přetíženým vozem dlouhé hodiny couvat – zpátečka měl ještě větší převod než jednička a nahrazovala jim tak do určité míry terénní převod... Není mnoho vozů, které by si tohle nechaly líbit. Tatra 12 se svým vzduchem chlazeným dvouválcovým motorem ale projela celou dlouho trasu bez jediné poruchy. Jen výfuk, rozbitý a uražený na nekonečných kilometrech křivolakých cest zůstal někde na trase. Po návratu použil Dr. Jiří Baum o něco větší a silnější vůz Tatra 54 na několik větších cest po Evropě. To již cestoval s manželkou Růženou. Navštívil

Skandinávii, Španělsko a dokonce zajeli nakrátko i do Maroka. I tahle Tatra se po všech stránkách osvědčila. Dr. Jiří Baum byl už před cestou napříč Afrikou zkušený cestovatel, měl za sebou dvě cesty do Afriky, cestu do USA, cestu do jižní Ameriky a studijní cestu do Malajska a dnešní Indonésie. V r. 1928 dokončil doktorát na Karlově Univerzitě a věnoval se zoologii – hlavně ornithologii a arachnologii. Připravoval další, ještě významnější cesty a věděl přesně, co potřebuje. Podvozek Tatra 72 byl pro jeho účely ideální.

Nepřekvapuje, že karosárna Uhlík, která upravila už Tatru 12 pro africkou cestu, dostala další úkol – připravit na podvozku Tatry 72 cestovatelský speciál. Miniaturní obytné auto s kuchyňkou, temnou komorou a s veškerým potřebným vybavením pro cestovatele – přírodovědce. Tak vznikl vůz, kterému Baumovi později začali říkat „Miss Australia“.

Baumovi s novou obytnou Tatrou nejprve podnikli zkušební cestu po Slovensku a pak se vydali na největší a nejvýznamnější ze svých cest – na cestu kolem světa. Její nejobtížnější část – přejezd z Perthu do Adelaide přes Nullarbor – je i v dnešní době cesta, která se nebere úplně na lehkou váhu. Dnes je tam ovšem dobrá asfaltka, v době, kdy to jeli Baumovi, tam byla jen neurčitá stezka a každý rok se tam odvážilo jen několik málo motoristů.

Pro ilustraci – velká benzinová pumpa, která dnes stojí u hranic mezi Jižní Austrálií a Západní Austrálií má na jedné stěně sbírku fotografií, jak to tam vypadalo dříve. Fotografie hranice s „Miss Australia“ v popředí, kterou od nás dostali je jediná, na které není nic, než úzká stezka a primitivní tabulka, připevněná na pokroucený

kmen stromku. Všechny ostatní fotografie byly z pozdější doby!

O tom co Baumovi prožívali na této cestě a o jejich dalších dobrodružstvích na cestě kolem světa vypráví tato kniha. Ing. Petr Baum Melbourne, 24. 4. 2005

KAPITOLA PRVNÍ

CESTA LODÍ DO AUSTRÁLIE

Skládání auta ve Freemantle se neobešlo bez drobných poškození karoserie.

Naše dlouhá cesta počala dne 23. prosince 1934 před budovou pražského autoklubu. Předcházely jí dny pilných příprav a stálého spěchu, který nám ani nepopřál času, abychom měli cestovní horečku. Byl smutný zimní den, když jsme se před Autoklubem naposled loučili s hloučkem přátel, kteří nám přišli přáti šťastnou

cestu.

Spěch a rozčilení způsobily, že nám vše připadalo jako film, běžící nepřístojnou rychlostí – film, který se zpomalil teprve, když jsme Vodičkovou ulicí zamířili na plzeňskou silnici.

Pocit klidu, ještě nedávno tak vzácného, mísil se s blaženým očekáváním věcí příštích. Před třemi roky vracel jsem se po této silnici s mistrem Foitem z cesty napříč Afrikou; půjde opět vše tak hladce?

Trochu štěstí budeme potřebovat, abychom projeli bez nehody australským zemědílem. Pravda, byli jsme dobře připraveni: tentokráte jsem měl veliký šestikolový vůz s dvěma rychlostními skříněmi a čtyřmi koly poháněnými motorem. Karoserie byla tak upravena, že nám mohla sloužit za obydlí a laboratoř zároveň. Je to vůz české výroby a jistě nám neselže a tak provedeme s úspěchem své plány a budeme moci poznat zajímavou australskou přírodu.

Jsme tedy v dobré náladě a nic nám nevadí, že je sychravo a šero. V okolí Prahy zdá se den zroben z mlhy a sazí. Míjíme Plzeň a vysoké haldy u Staňkova vypadají v šeru jako obrovské krtiny. Silnice je opuštěná, jen občas auto plaší hejna potulných strnadů nebo kvíčal.

Druhý den projíždíme Bavorskem a Rakouskem. U Seefeldu stoupá silnice po úzké špatné cestě, pokryté vrstvou čerstvě napadaného sněhu. Pak zase klesá na několika málo kilometrech s 1200 na 600 metrů. Dole v nížině šlo to zase lépe a bez nehody dojeli jsme do Innsbrucku.

Třetí den jsme měli na cestě Brennerský průsmyk. Lidé nás

strašili, že je zasněžen a že uvázneme, ale nakonec se ukázalo, že průsmyk nebyl zdaleka tak nebezpečnou překážkou jako italská celnice. Dvě hodiny trvalo, než sepsali všechny náhradní součástky, které jsme vezli, přesto, že byly výslovně uvedeny v našem karnetu. Konečně nás milostivě propustili a mohli jsme pokračovat v cestě.

Sotva jsme opustili průsmyk, zmizel sníh a počasí bylo teplejší. Silnice většinou klesá a je výborná. Co chvíli jedeme kolem starých hradů, které se zdají střežiti cestu do Itálie. Jedeme úzkým údolím a tam, kde se rozšiřuje, leží Brixen, ve kterém strávil Karel Havlíček poslední léta svého života. Na noc zastavujeme v Bolzanu. Všude pozorujeme německý živel, ale Italové vládnou zde pevnou rukou a ani křestní jména obchodníků na návěštích nesmí býti psána německy.

Za Bolzanem počínají již osady, které nesou čistě italský ráz. Místy vede silnice kotlinou a krajina působí dojmem romanticko-pochmurným. Ani Gardské jezero, ke kterému přijíždíme, nevypadá vesele – snad proto, že je zachmuřený, mlhavý den.

Jeli jsme podle břehu jezera po silnici, která většinou vede tunely, vytesanými skalou. V pravidelných intervalech byla veliká okna, kterými jsme měli letmý výhled na jezero.

Den jsme zakončili v Brescii, čilém městě, ale s ulicemi tak úzkými, že není rozdílu mezi chodníkem a jízdní drahou a lidé se pletou mezi auta a auta mezi lid. Tramvaj zabírá celou šířku ulice a co se stane, když potká auto, nevím.

Cesta do Milána byla ve znamení husté mlhy. Z krajiny jsme

viděli jen velmi málo a většinou jsme jeli poslušně za velkými nákladními auty, protože předjíždění v husté mlze se příliš podobalo pokusu o sebevraždu. Ten den jsme ujeli jen 93 kilometry.

Následujícího dne byla mlha slabší a jízda byla opět zábavou. V Tortoně nás zdržel výroční trh, který zaplavil město boudami trhovců a hustým davem venkovanů. Přijížděli sem podivnými omnibusy, které vypadaly jako karikatura tramvaje a byly taženy malým koníkem.

Když vystupujeme u cíle, v Janove, z vozu, je naše první myšlenka: „Zde je teplo!“ Konečně můžeme svléknout kožichy a uklidit je „na půdu“, do schránky na střeše vozu. Vytáhneme je až na cestě domů.

Byl to příjemný pocit, že jsme dojeli. Měli jsme již lístky na loď a ty by byly propadly, kdyby byla loď odjela bez nás. Nesjízdné silnice nebo porucha na voze byly by tedy velmi nepříjemné.

Zbýval nám ještě jeden den na půdě staré Evropy. V krámě nedaleko svého hotelu koupili jsme si obrovské kolo sýra, který nám připadal ideální reservou pro cestu australským vnitrozemím. S velkou potíží nalezli jsme pro něj místo ve voze. Pak jsme vyjeli lanovkou na kopec nad městem, k staré pevnosti, pamětníku slavných dob, kdy Janov byl republikou a měl čestné přízvisko „La Superba“, Hrdá. Zde nebylo již ani stopy po zimě a město Janov hluboko pod námi a modré Středozemní moře svítily v jasných paprscích slunce.

Příští den byl dnem odjezdu z Evropy. Ráno jsme odjeli s vozem k nedávno vystavenému „Mořskému nádraží“, veliké budově,

spojené s městem mostem. Vedle ní kotvila „naše“ loď Romolo. Bylo ještě brzo a tak jsme se ještě chvíli toulali ulicemi města. Bylo před Novým rokem a na hlavní ulici hlásaly na mnohých domech reklamní nápisy, že uvnitř je možno vidět za nepatrný poplatek betlém. Podle velikých figur z papírové hmoty u vchodu byly to betlémy v životní velikosti a máme-li věřiti návěštím, byla „zjevení pohybována mechanismem“, zatím co jinde se chlubili, že „padá umělý sníh“.

Kolem páté hodiny odpolední zvedly lodní jeřáby náš vůz do výše a spustily jej hluboko do lodního skladiště. Měl jsem již několikrát ve svém životě potěšení vidět, jak se vznáší vůz, na kterém mi tolik záleželo, na zdánlivě tenkém laně vysoko nad kamenným nábřežím a ještě nikdy se to u mne neobešlo bez značného urychlení tlukotu srdce. Ta lana jsou snad pevná, ale přece jen, což kdyby... Dopadlo to dobře.

Unaveni, ale s blaženým vědomím, že všechno dobře dopadlo, šli jsme si lehnout do své kabiny. Když loď Romolo zvedla kotvy, byli jsme již pohříženi v hluboký spánek a tak jsme zaspali nejen odjezd, ale i příchod roku 1935.

Ráno jsme kotvili u přístavu města Livorno. Spojení s pevninou obstarávaly čluny, ale bylo příliš málo času, abychom se podívali do města. S paluby parníku viděli jsme pevnost ze šestnáctého století a řadu nevzhledných budov, vroubících starý přístav – Porto Mediceo.

V noci viděli jsme světla osad na ostrově Elbě a druhý den odpoledne zabočil náš parník do veliké zátoky neapolské. Byl poněkud mlhavý den, vrcholek Vesuvu se ztrácel v mračnech a

pohled na Neapol nebyl tak velkolepý jako jindy. Hejno racků letělo nám vstříc a provázelo nás do přístavu. Bylo nutno učinit nákupy na dlouhou cestu a tak nezbylo mnoho času na procházku. Tentokráte jsme poznali Neapol po té horší stránce. Z ulic a uliček obchodní čtvrti odnesli jsme si dojem špíny, bídy a nepořádku, a nakonec jsme se vraceli do své kabiny na lodi, jako se vrací člověk do svého domova.

Když se loď vyplétala z přístavu, byla již noc. Místo Neapole viděli jsme na obzoru tisíce světel, která se pak ještě dlouho zrcadlila na obloze. Pak zmizela a po nich i nečetná světla ostrova Capri.

Když se druhý den vyjasnilo, bylo krásné slunečné počasí. Blížili jsme se úžině Messinské a na sicilské straně objevil se za řetězem vysokých hor majestátní vrcholek Etny, pokrytý sněhem. Chvílemi se skryl za bílými obláčky, podobnými věnečku z kousků vaty. Když jsme se přiblížili, mohli jsme rozeznat terasovitá políčka, vroubená aloemi, kaktusové houštiny a ve vyšších polohách borové lesíky. Kolem desáté hodiny jsme přistáli u nábřeží města Messiny.

Pro člověka, který přijíždí z Itálie, je Messina překvapením. Zemětřesení, které ji roku 1908 zničilo, umožnilo vystavět město nové, docela moderní, s širokými ulicemi, výstavnými domy a širokými náměstími. Lidé neměli ještě čas zamořit ji staletou špínou. Mnohé veřejné budovy jsou nedávno vystavěné a radnice dosud ještě není zcela hotova. Nová zvonice („campanile“), má originální zlacené sochy při jedné straně, na příklad dvojici andělů, kteří zdánlivě tahají za provazy zvonů, když se vyzvání, dále velikého zlatého kohouta a jiné.

Jižní Evropu symbolizují v Messině drožky, vetché a špinavé, a pak pestře omalované vozy, tažené osly a mezky. V přístavě hrají hlavní roli spřežení velkých statných volů, kteří si vykračují ku podivu rychle. Typy lidí jsou nápadně tmavé a zdají se skoro tvořiti přechod k obyvatelům severní Afriky.

Po odjezdu z Messiny zmizela nám pevnina z dohledu a zemi jsme spatřili, až když se nám na obzoru objevily zasněžené vrcholky ostrova Kréty. Moře bylo neklidné a třetího dne nepříznivé počasí vyvrcholilo v bouři. Parník Romolo se houpal, vrzal a skřípal na všech místech a některá naše zavazadla vydávala se na pouť po podlaze kabiny. Při obědě jsme byli sami, až na mladého Švýcara, který jel na Ceylon; bylo třeba velké pozornosti, aby talíře a vidličky nepadaly se stolu na zem.

Kolem druhé hodiny noční nás probudil nezvyklý ruch na palubě, a když jsme časně ráno vyšli ven, kotvil Romolo nedaleko Port Saidu, u vjezdu do Suezského průplavu. Po obou stranách se táhla plochá písčina bez stromů. Dále na jih leskla se rozlehlá hladina jezera Menzaleh, podobná moři.

U břehu stály řady velikých naftových nádrží, tvaru plynojemů a naše loď nabírala z nich zásobu paliva dlouhým potrubím, které plovalo na sudech. Když jsem dříve jel na východ, nabíral náš parník uhlí a uhelný prach a mour pronikal do všech prostor naší lodi a v noci nás budil jednotvárný zpěv egyptských nosičů. Motorové lodi jsou mnohem čistší a pohodlnější.

Naši spolucestující objevovali se jeden za druhým na palubě a při pohledu na pevninu zapomínali na útrapy mořské nemoci. Po

snídani odvážela nás motorová lodice do města.

Jako většina afrických měst skládá se i Port Said ze dvou částí: z evropské čtvrti se širokými, asfaltovanými ulicemi a z primitivnější čtvrti domorodé. Byl však poměrně nedávno založen a tak moderní stránka převládá. Množství krámů připomíná, že jsme v důležitém přístavě. Občas se k nám přidružili prodavači „starožitností“, pohlednic a cigaret, nebo kouzelníci, kteří za malý peníz dávali zmizeti a objeviti se na neočekávaných místech citronu, penízi nebo i živým kuřatům. Běda tomu, na kom poznají, že je nováček a neví si s nimi rady: toho sledují tak dlouho, až konečně nějakou maličkost od nich koupí!

Přístav Port Said je chráněn molem dva a půl kilometru dlouhým. Má zabránit, aby nebyl zanášen bahnem, které přináší řeka Nil do Středozemního moře.

V poledne nastoupil náš parník cestu Suezským průplavem. Průplav vypadá jako úzká řeka, tekoucí více méně rovně mezi žlutými břehy. Oba jsou smutné a pusté a většinou napravo i nalevo, v Africe i v Asii, vidíme poušť. Někdy jsme míjeli slané jezero a zde v mělké vodě stály šiky růžových plameňáků. Většinou bylo podmrakem, ale když na chvíli trochu zasvitlo sluníčko, přímo zářili barvou růžovou a šarlatově červenou. Někdy byli hustě nakupeni a pak vypadalo hejno z dálky jako ostře naznačená růžová páska.

Plavby Suezským průplavem, který spojil Středozemní moře s Indickým oceánem, je důstojným zahájením cesty orientem. Kraj je ve znamení písku, slunce a osamělých datlových palem na březích průplavu. Místy táboří na planině kočovníci a skupina zamyšlených

velbloudů tvoří polokruh kolem nízkých hnědých stanů.

U El Kantary míjíme železnici, spojující Egypt s Palestinou. El Kantara je ubohá osada, v níž nevíme, kde končí ulice a kde začíná poušť. Tvoří ji několik městských domů, malé krámky, dvě nebo tři drožky a množství dětí a koz. Na břehu válí se svazky ostnatého drátu, rezavé stroje a opuštěné polní lokomotivy – svědkové úporných bojů Angličanů s Turky za světové války.

Někdy se objevuje na africké straně trochu zeleně a pak zase přistupují písečné přesypy až k samotnému průplavu. Po břehu vedou silnice chráněné ploty z rohoží proti písku, unášenému větrem.

Noc zastihla nás ještě v průplavu, ale když druhý den vyšlo slunce, byli jsme již v Rudém moři. Moře bylo klidné, temně modré barvy, a po obou stranách viděli jsme ještě holé červenavé skály pobřeží. Za projetí průplavem zaplatila naše loď přes 200.000 našich korun, ale je to přece jen lacinější, než objíždět celou Afriku!

Cesta Rudým mořem byla klidná a příjemná. V tuto dobu není tu ještě tak nesnesitelné horko, jako v létě. Námořníci zbudovali nám na palubě z prken a veliké plachty malou plovárnu. Pracoval jsem na své knize o Malajsku a čas rychle ubíhal.

Jednou přilétla na palubu malá bílá volavka. Brzo zkrotla, přijímala ochotně kousky ryb, které jsme si vyprosili v lodní kuchyni a zakrátko byla miláčkem všech. Odvažovala se za námi i do lodního salonu. Pak se nám zdálo, že mužstvo po ní nějak šilhá a kapitán nám mlsně vyprávěl, že u nich v Itálii takové ptáky střílí – prý mají maso jako bažant! Zavírali jsme ji tedy pro jistotu na noc do velké klece

pro slepice, a když jsme jednou míjeli veliký ostrov, zaplašili jsme ji a tak snad na ostrově nalezla nový domov.

Jednoho dne projel náš parník „Branou slzí“, úžinou mezi poloostrovem Arabským a Afrikou, a navečer připomnělo nám světélkování moře, že se již blížíme oblasti tropů. Všude, kde se tříštila voda, svítilo pod hladinou magické fialové světlo, a stopa parníku, zvířená lodním šroubem, svítila oslňující září. Je to krásné, tak krásné, že člověk se snaží zapomenout, že je to jen dílo drobných živočichů, kteří obývají v moři.

Pak se objevily létající ryby. Z vln se vynořovala celá hejna rybiček velikosti sardinky, které se s roztaženými ploutvemi vznášely nízko nad hladinou jako miniaturní bezmotorová letadla. Někdy zapadly odevzdaně do moře, ale jindy se odrazily ještě jednou ocáskem od vody a pokračovaly v letu o několik metrů dále. Kdo ví, jakému nebezpečí hleděly uniknout.

Jedné noci, dusné a horké, když moře opět světélkovalo fialovým leskem, zakotvila naše loď u pobřeží Indie. Teprve ráno, když se rozednilo, odvážila se přiblížit k pevnině. Nízký břeh byl pokryt hustými řadami kokosových palem, za kterými se skrývaly domky města Alleppi. Brzo objevily se veliké domorodé čluny, vybíhající na obou koncích v ohnuté špičky. Přivážely nám náklad: sta a sta balíků „koiru“, vláken vyrobených z obalu kokosových ořechů. Dolní palubu ovládali snědí domorodci, pomáhající při skládání balíků do lodního skladiště. Od pevniny přilétali na loď velcí motýli, černí, s nápadnými červenými pruhy.

Kapitán nás nepustil na zemi, vzdálenou asi pět kilometrů,

protože si nebyl jist, kdy odjedeme. Nakládání trvalo velmi dlouho, protože těžce naloženým člunům dlouho trvalo, než přijely. Domorodci přivezli si na parník i svého kuchaře, který si rozdělal oheň na kamenech, které si přinesl, a připravil jim oběd z rýže a sušených ryb.

Den nato, pozdě večer, přistáli jsme v přístavě Colombo, hlavním městě ostrova Ceylonu. Než nás motorka dovezla na břeh, byla již hodně pokročilá doba noční, ale to nemusí znamenat, že by domorodé krámy byly zavřeny. Města v tropech probouzejí se až po západu slunce k plnému životu. Což teprve Colombo, kde značná část obyvatel žije z cizinců, díky tomu, že je křižovatkou paroplavebních tratí. Dva nebo tři parníky vychrlily právě na břeh sta a sta cestujících, kteří po dlouhé týdny neviděli výkladní skříně. Teď naplňují krámy singhalských obchodníků a dychtivě kupují dřevěné hračky z Německa, celuloidové drobnůstky z Japonska a jablonecké zboží, aby měli památku na Ceylon!

Na hlavních třídách snoubí se orient s moderním komfortem a nová radnice města vypadá jako budova vlády Spojených států ve Washingtoně. Zato v drobných uličkách domorodých čtvrtí konstatuje zrak, sluch a čich jen kouzlo východu. Snědí domorodci, odění v barevné suknice, sedí před nízkými chatrčemi, a bílé chrámy, střežené sochami hrozivých příšer, ztrácejí se v záplavě kvetoucích ibišků. Na nábřeží je zase doména bělochů a měsíční svit oblévá hotel Gall Face u široké asfaltované silnice. Na druhé straně ji vroubí štíhlé kokosové palmy a pak již přijde světlý písek pláže, o který se rozbíjejí bíle věnčené vlny příboje.

Náš parník opustil Colombo ještě téže noci a pak přišly opět dlouhé dny plavby po širém moři. Byly to dny horka a dusna, které nepovolilo ani v noci. Den, kdy jsme přejeli rovník a octli se na jižní polokouli, byl oslaven sváteční večeří, ale zábava se jen těžko rozvíjela, protože každý jen toužil po chladném větříku. Nikomu z pánů se nechtělo do tance a tak ochotný kapitán dal zvoniti na poplach, a když se objevilo několik vyděšených a udýchaných lodních důstojníků, představil jim tancechtivé dámy a ponechal je osudu.

Šestý den po odjezdu z Colomba objevily se na obzoru Kokosové ostrovy, proslavené jako školský příklad ostrovů korálových. Největší z nich podobá se obrovskému smaragdovému prstenu, ležícímu na oceánu. Úzký pás souše uzavírá klidnou hladinu laguny sytě modrozelené barvy. Pod kokosovými palmami na břehu panuje klid a mír, nerušený od té doby, co zde australské válečné lodi překvapily německý křižník Emden a potopily jej po krátkém boji.

Před vjezdem do laguny, tam, kde prstenec jezera je přerušen mezerou, láme se útok moře vysokými vlnami o úskalí, které tvoří hradbu kolem ostrova. Voda laguny je barvy rozpuštěné skalice a její hladina je zpestřena ostrůvky, pokrytými kokosovými palmami. V pozadí prosvítá skupina bílých budov u vysokého stěžně bezdrátové telegrafie. Správce stanice vede zde velmi opuštěný život.

Uplynulo opět šest dní. Nyní, když jsme se již blížili pevnině vytoužené Austrálie, počali jsme býti netrpělivi. Poslední noc většina cestujících nespala a kolem druhé hodiny spatřili jsme dlouhou řadu světel nějaké osady. O páté hodině ranní kotvili jsme asi šest

kilometrů od pobřeží a na nízkém břehu svítily červeně natřené plechové střechy městečka Freemantle. Po stranách prostorného zálivu vyčnívala z moře holá skaliska, obsazená šiky černobílých kormoránů. Co nás čeká za přístavní hrází – podaří se nám náš plán, projet Austrálií od západu k východu?

Když se úplně rozednilo, zvedl Romolo opět kotvu a pomalu pokračoval v cestě do vlastního přístavu na Labutí řece.

V přístavních městech není místa pro romantiku. Je tomu již mnoho let, co poslední černé labutě opustily ústí řeky, která nese jejich jméno a na místě kvetoucích mimos a blahovičníku zdobí nyní její břehy nevzhledná skladiště ze dřeva a galvanisovaného plechu. Jsou naplněna vlnou a pšenicí, bohatstvím Západní Austrálie.

První naší starostí bylo osvobodit z lodního skladiště náš vůz, který měl být naším domovem po dlouhou dobu cesty na východ. Byl až úplně u dna lodi a byly to srdcervoucí chvíle, když se pomalu vznášel úzkou šachtou vzhůru a co chvíli narazil se zlověstným skřípáním na její stěny. Čekal jsem, že každým okamžikem vypadne ze závěsů a rozbije se dole na kusy, a raději jsem odešel pryč. Dopadlo to však dobře, a když jsem se vrátil, stál náš vůz na kamenném nábřeží, obklopen davem zvědavců a celkem nepoškozen, až na některé maličkosti, jako ohnutý blatník, trochu promáčklou kapotu a odřený lak na některých místech.

Nejraději bychom se byli ihned rozjeli kamsi do vnitra, nedočkaví na styk s australskou přírodou, která svým rázem má tolik zajímavého pro každého přírodopisce; ale nebylo to tak lehké. Celníci v přístavu zažili ve své praxi již mnohá překvapení, ale ještě