



Jiří Baum

NA BŘEZÍCH INDICKÉHO OCEÁNU

MALAJSKO, SIAM, JÁVA
A CEJLON

Jiří Baum

NA BŘEZÍCH
INDICKÉHO OCEÁNU

Malajsko, Siam, Jáva a Cejlon

CESTA DO ZADNÍ INDIE



Dr. Baum v Singapuru

První kapitolu své knihy píše na palubě italského parníku, kterým se vydávám na novou cestu – na cestu do Austrálie. Kolem se rozkládá klidná hladina Rudého moře a jen v dálce, po obou stranách, vidím rudé, nehostinné skály arabského a afrického pobřeží.

Po prvé jsem jel těmito končinami, když jsem se vydával na cestu do Zadní Indie, abych tam strávil několik zajímavých měsíců mezi domorodci tamějšího vnitrozemí. Z Prahy jsem vyjel po vánocích a až do Marseille, v jižní Francii, provázela mne zima a sníh. I palmy na březích Středozemského moře byly pokryty bílým popraškem a Indové, zaměstnaní na naší lodi, třásli se nezvyklou jim zimou.

Náš parník zamířil nejdříve směrem k jihovýchodu. Cestující byli většinou Angličané, kteří se vraceli po půlroční dovolené do Indie. Brzy jsme se všichni seznámili. Každý vyprávěl o svých cestách a svých plánech, nebo jsme pěstovali různé společenské hry, hráli házenou, v šachy a podobně. Jedné noci viděli jsme na obzoru vysoký, kuželovitý ostrov. Byla to sopka Stromboli. Nad jejím jícnem na obloze se odrážela rudá zář. O dva dny později jsme jeli mnoho hodin podle velikého ostrova Kréty s vysokými horami.

Příštího dne bylo lodní cvičení, něco jako „*poplach*“ ve škole. Pro případ neštěstí veze každá loď na palubě čluny, do kterých se cestující i mužstvo uchýlí, kdyby loď tonula. Zatím přijede již pomoc, přivolaná radiem. Aby nebyl v takovém případě zmatek, bývá pořádáno občas na lodi cvičení, a kapitán vysvětlí cestujícím, jak si mají počínat.

Pátého dne ráno se na obzoru objevila země; podle četných parníků, které jsme potkávali, poznali jsme, že se blížíme k Suezskému průplavu. Byly doby, kdy lodi, jedoucí do Indie, musily nejdříve objeti celou Afriku. Podíváme-li se na mapu, vidíme, že Asie souvisí s Afrikou zcela úzkým pruhem země. Již dávno se zabývali lidé myšlenkou, prokopati tam kanál, aby se lodi mohly dostat bez okliky ze Středozemského moře do Indického oceánu, ale teprve

Francouzovi Lessepsovi se podařilo tento plán po velkých obtížích uskutečnit. Prokopání průplavu stálo asi tolik, co činí dvě a půl miliardy Kč, a bylo dokončeno roku 1869.

Náše loď zakotvila nejdříve u vchodu do kanálu, v přístavě města Port Saidu. Musili jsme čekat, až na nás dojde, neboť každý rok projedou tam tisíce a tisíce velkých lodí.¹ Parníky, vracející se do Evropy, a lodi, naložené nebezpečným zbožím, jako třaskavinami nebo petrolejem, mají přednost. Bylo také nutno zaplatit poplatek za projetí průplavem, a ten není malý. Veliké parníky platívají až 300.000 korun! A přece je to lacinější, než dělati velikou okliku kolem Afriky.

Po nějaké době přišel na náš parník lodivod, který je dobře obeznámen s kanálem, a mohli jsme vyjetí. Měli jsme dojem, jako bychom jeli nevelkou řekou, táhnoucí se desítky kilometrů rovně jako podle pravítka. S počátku jsme míjeli rozlehlé jezero, kde v mělké vodě lovila veliká hejna růžových plameňáků a pelikánů. Pak přišla poušť, a po dlouhé hodiny jsme měli po obou stranách nekonečnou rovinu, pokrytou jen pískem. Jen někdy jsme viděli malinkou vesničku, nebo jsme potkali několik bíle oděných domorodců, jedoucích na velbloudech. Po pravé straně průplavu vede dráha a někdy se kolem míhl vlak s dlouhými, bíle natřenými vagony. Jednou jsem uviděl na břehu svazky ostnatého drátu a zrezavělé součástky strojů. Bylo to bojiště, místo, kde se turecká armáda marně pokusila obsadit průplav a ztížit tak Angličanům dopravu vojska z Indie.

¹ Suezským průplavem projede ročně asi 6000 lodí s nákladem asi 30 milionů tun. Plavba z Evropy do Indie je Suezským průplavem zkrácena o 8000 km, asi o měsíc.

Trvalo 15 hodin, než jsme projeli Suezským průplavem, dlouhým asi 60 kilometrů. Břehy po obou stranách ustoupily a brzo jsme viděli v dálce jen holé skály, bez vody a bez rostlinstva. Přes to, že byl leden, hřálo sluníčko docela nemilosrdně; každý odkládal zimník a oblékal lehký oblek. Když jsme minuli přístav Aden, vpluli jsme do Indického oceánu.

Horka přibývalo každým dnem. Nad palubou natáhli námořníci velikou plachtu, abychom měli alespoň trochu stínu, ale nebylo to mnoho platné. Nejkrásnější byly večery, kdy větřík přinášel trochu ochlazení a slunce zmizelo pod obzorem. Někdy moře světélkovalo: zdálo se, že kdosi rozsvěcuje na okamžik pod hladinou moře na tisíce malých lampiček, a někdy každá vlna zářila jasným světlem. Avšak co se zdálo býti dílem velkého kouzelníka, bylo způsobeno nepatrným živočichem, viditelným jen silným zvětšovacím sklem, který se za teplých nocí vznáší ve velkém množství při hladině moře.

Ve dne jsme se bavili někdy pozorováním létajících ryb. Pronásledovány jsou dravou rybou vyskakovaly v celých hejnech z vody, roztahovaly své veliké prsní ploutve podobné křídílům a vznášely se sto, dvě stě kroků nevysoko nad hladinou a pak zase zmizely v moři.

Po několik dní jsme neviděli nic než moře a nebe, a těšili jsme se tedy na příští přístav. Čtrnáctý den naší plavby se objevila na obzoru země a brzo poté i veliké město Bombaj.

Bombaj je vedle Kalkaty nejdůležitější město v Indii. Je přístavem a velkým obchodním střediskem, a přes to, že má nepříjemné podnebí, žije tam i mnoho bělochů, zvláště Angličanů. Proto má dvojí tvář: v obchodní čtvrti, kde jsou kanceláře a velké obchody, mají ulice

ráz čistě evropský a jsou velmi pěkné a výstavné. Jinde, ve čtvrtích obývaných Indy, jsou ulice nevzhledné a svědčí o chudobě obyvatel Indie. Pro nás je ovšem tato část města mnohem zajímavější.

Procházíme-li se chvíli ulicemi města Bombaje, pozorujeme brzo, že Indové nejsou jednotný národ. Rozpadají se na velký počet kmenů a ras, mezi kterými je namnoze značný rozdíl. Někdy mluví lámanou angličtinou, aby se dorozuměli. Mimoto se domorodci dělí i na tak zvané kasty. Ind příslušející ke kastě kovářů nesmí se státi něčím jiným než zase kovářem a za manželku si smí vzít zase jen dívku stejné kasty. Většina Indů se živí rolnictvím. Jejich vlast není ovšem všude úrodná: místy jsou rozlehlé písečné pouště a na severu se tyčí vysoké pohoří Himaláje s nejvyššími horami na světě. S naší republikou udržuje Indie čilé obchodní styky; kupuje od nás sklo, obuv a stroje a dodává nám bavlnu a čaj. Doba je pro nás příznivá, neboť indický lid nechce kupovat od Angličanů, kteří v Indii vládnou a prozatím nechtějí vyhověti žádosti lidu o samosprávu.

Před návratem na loď musil jsem se podrobiti lékařské prohlídce. Je to nutné opatření, neboť Indie je neustále domovem různých nakažlivých nemocí, především moru a cholery.

Pak následovalo opět několik dní strávených jízdou po moři. Jeli jsme podél Přední Indie na jih a pak u ostrova Cejlonu jsme zamířili na východ. Bylo neustále horko a dusno a dole, uvnitř lodi, bylo nesnesitelně. Někdy se na obloze nakupily černé mraky a v několika minutách se přihnala bouře, která přinesla na chvíli úlevu. Jindy počal vanouti prudký víchř a pak se objevily na obzoru černé sloupy, směřující od mraků dolů k hladině moře. Byly to vodní smrště, sloupy

vody, unášené vířivým větrem. Běda lodi, která se dostane takové smršti do cesty!

Dvacátý šestý den cesty po moři se objevovaly skupiny ostrůvků. Proplétali jsme se mezi nimi delší dobu, až jsme konečně projeli úzkým průlivem mezi dvěma ostrovy a spatřili nábřeží se skladišti, kotvící lodi a v pozadí velké město. O několik minut později spustila naše loď kotvy v přístavě města Singapuru, největšího města Malajska a Zadní Indie.



Hinduistický chrám u Tapah

V ULICÍCH SINGAPURU



Domek, ve kterém bydlel Dr. Baum v Singapuru

V městě Singapuru jsem se zdržel nějaký čas, abych se připravil na cestu do vnitrozemí. Je to veliké město, mající dnes asi 400.000 obyvatel, ačkoliv bylo Angličany založeno teprve začátkem minulého století. Má však výbornou polohu v místech, kde se křižuje několik

paroplavebních linek, a je důležitým střediskem pro obchod s cínem a gumou.

Velkou zásluhu o rychlý vzrůst tohoto města mají Číňané. Stěhují se tam rádi z přelidněné Číny, a není tedy divu, že městu vtiskují úplně svůj ráz a že se v davu čínských přistěhovalců úplně ztrácejí Malajci, původní obyvatelé země. Chodíme-li tedy ulicemi Singapur, jsme na chvíli jakoby přeneseni do vzdálené Číny.

V obchodní čtvrti jsou většinou nízké jednopatrové domky. Nahoře bydlí obchodník sám, dole je krám, v kterém jeho prodavači a pomocníci v noci spí. Ti obyčejně nemají pevného platu, ale dostávají od svého pána určitý podíl ze zisku podle toho, jak se daří obchodů. Jsou pracovití, neznaří neděle ani svátků, kromě čínského Nového roku. I večer pracují dlouho do noci. Zboží v krámech bývá jiného druhu než u nás. Tak u lahůdkáře vidíme vyloženy sušené žraločí ploutve, pečené kachny lakované (aby dlouho vydržely), vejce, která byla zakopána na rok nebo na dvě léta do země, a hnízda *salangan*, malých rorýsů, žijících na skalnatých březích některých ostrovů.

Stejně i v čínských lékárnách vidíme leccos, co nám připadá podivným. K nejdrahocennějším čínským lékům náleží tygří maso, kosti a drápy. Číňané věří, že něco z tygří síly je možno přenést i na nemocného, který příliš zeslábl, a proto mezi Číňany je vždy po takových lécích velká poptávka. Podaří-li se některému Číňanovi koupiti od malajského lovce zastřeleného tygra, cestuje s jeho pozůstatky po osadách obývaných Číňany a prodává je za drahý peníz.