



Dnes je: 11. 05. 2008, Svátek má Svatava

[Horoskopy](#)[Jake bude počasí?](#)[Jako homepage](#)[AKCE](#)[STALO SE](#)[ČASOPIS](#)[KONTAKT](#)[INZERCE](#)[GALERIE](#)

Už víte kam?

[do kina](#)[za kulturu](#)[na koncert](#)[na diskotéku](#)[do galerie a muzea](#)[aktuálně - jamí akce](#)[odběrná místa Náchodského SWINGU](#)[DVD tipy na květen](#)[vlepvová plocha](#)[kam zajít na oběd](#)

Anketa

Patří hypermarkety do centra města? (kauza Tepna Náchod)

rozhodně ne



ano



je mi to jedno



Kalendář akcí

	1	2	3	4
5	6	7	8	9
10	11	12	13	14
15	16	17	18	19
20	21	22	23	24
25	26	27	28	29
30	31			

Naše typy

NÁCHODSKÁ TEPNA

Náchodský swing >> [hlavní stránka](#)

Kompletní rozhovor s Martinem Adámkem



[02.05.2008] Martin Adámek

Osobnost Swingu Martin Adámek

Cyklocestovatel a dobrodruh Martin Adámek se narodil 30. června 1983 v Náchodě. Vystudoval elektrotechnickou průmyslovku v Pardubicích a dokončuje Fakultu informatiky a managementu na univerzitě v Hradci Králové. Na stejné škole se teď pustil do studií Pedagogické fakulty. V roce 2004 se vydal na svou první cyklistickou cestu po Evropě. Jezdí sám bez doprovodu, na těžko s brašnami, po vlastní ose. Během čtyř jízď procestoval 22 zemí a najel 13 876 kilometrů. Na rekordy „nehraje“, ale například návrat z dovolené v Rajecých Teplicích, což představuje 353 kilometrů, zvládnul za 23 hodin. Martin vede cyklistický tábor (www.ventilek.org), zajímá se o kynologii, ale věnuje se také tvůrčí činnosti, například básničkám nebo webu (www.adamek.cz - odtud jsme si také vypůjčili všechny fotky, které v tomto článku naleznete). Vidět jste ho mohli i v televizní soutěži "Pálí vám to?".

Jak se zrodil nápad cestovat na kole po Evropě?

Dřív jsem na kole jezdil menší trasy, plus jsem pak začal sledovat kilometry za den a postupně je navyšoval. Někdy informace jsem už měl tenkrát na webu a jedna holka, která se rozhodla uspořádat cestu do Francie, našla na internetu větší počet lidí a napsala jim, jestli by nechtěli jet. Jelo nás nakonec sedm a já jsem zjistil, že se mi to líbí, že mě to baví. Na rakousko-italských hranicích jsme se rozdělili na dvě skupiny, protože sedm lidí je na takovouhle akci hrozně moc, a cestou jsme se ještě několikrát domluvili přes smsky a potkali se. Při tom jsme zamíchali ty skupiny podle toho, kdo kam chtěl. Naposledy jsme se takhle potkali v Ženevě, už cestou zpátky, a z ní jsme se pak už rozdělili úplně. Pak jsem jel přes Německo sám, abych si vyzkoušel, jestli to jde. Zjistil jsem, že mě to taky baví, a tak jsem začal cestovat sám.

A v čem je lepší jezdit sám?

Je to větší nezávislost, že si jedu, kam chci, kdy chci a jak chci. Předtím mě švalo, že jsme projeli například kolem muzea, všichni spěchali, a tak jsme tam nemohli zastavit. Věděl jsem, že se tam už víckrát v životě nepodívám, že jsem k tomu místu jel dva týdny a teď nemůžu ani vlizt dovnitř, protože všichni spěchají. Plus je pak někdy problém se sám se sebou dohodnout, kudy pojedou, když mě zajímá jedno místo tady, jedno tady a jedu odsud sem. A tak si sám musím dobře rozmyslet, čemu dám přednost.

To neděláš, že bys jel nejdřív tam a pak tam?

Záleží na tom, jak daleko to je od sebe, protože některá místa se opravdu vylučují a některý se dají skloubit, když se člověk kousek vrátí. Třeba na Litvě jsem si udělal okolo Vilniusu takový kolečko. Projel jsem to tam a po asi 120ti kilometrech jízdy jsem byl asi 15 km od místa, kde jsem byl předtím. Takže někdy to udělám, ale nedá se to dělat vždycky. Někdy si člověk musí vybrat, kudy to vezme.



Nálada po cestě dlouho do noci (Chorvatsko)



Martin provádí živý vstup do ČRo HK. (Rakousko)

Můžeme shrnout, kde všude jsi byl?

První cesta do Monaka byla daná tím, kam se jelo. Bylo to naplánováno skupinově, cestou jsem tiskrát potkal Dunaj v různé šířce, a to mě inspirovalo k tomu, že by bylo zajímavé sledovat nějakou řeku. Logicky jsem zvolil Labe, tím jsem se dostal do Hamburku. Pak jsem si všiml, že jsem to rozjel systematicky, tak jsem to stejným systémem dokončil - pokračoval jsem po směru hodinových ručiček a vždycky jsem vyjel tou zemí, kterou jsem se předtím vrátil, a pak jsem na tu zem navázal další cestu.

Tak ty na to máš systém...

No, musím přiznat, že vznikl napul nechtěně, ale včas jsem si ho všimnul a pak už jsem ho dodržoval. Takže jsem vyjel Rakouskem, vrátil jsem se Německem, pak jsem vyjel Německem, vrátil jsem se Polskem, vyjel jsem Polskem, vrátil jsem se Slovenskem, vyjel jsem Slovenskem, vrátil jsem se Rakouskem. Při každý z těch cest jsem dojel k nějakým moři, v případě cesty do Hamburku ke dvěma, nejdřív k Severnímu a pak k Baltskému, ale pak už to bylo jen Baltský, a Jaderský v rámci

Fotogalerie



Čarodějnické veselí s Primáčkem

30.4.2008 - DOBROŠOV



Prima sezóna - Rockový večer

3.5.2008 - NÁCHOD



Prima sezóna - Jazzový večer

2.5.2008 - NÁCHOD

Náchodsko aktuálně

Zámek v Adršpachu by opět mohl ožít

[10.05.2008] Adršpach - Zdejší v současnosti opuštěný zámek, jenž byl založen jako tvrz v 15. století pány Berků z Dubé, by v budoucnu mohl sloužit jako místo setkávání mladých. Postarat by se o to měl Svaz Klubů mládeže (SKM), jemuž byla v roce 2003 „obnovena“ kupní smlouva z roku 1969.

>> více | [přidat vlastní komentář](#)

Prima sezónu uzavřel ohňostroji

[09.05.2008] Náchodská Prima sezóna, národní festival studentské tvořivosti, je již minulostí.

>> více | [přidat vlastní komentář](#)

Cyklostezka má dvě velmi riziková místa

[07.05.2008] Cyklostezku vedoucí z Náchoda do Hronova nevyužívají jen cyklisté.

>> více | [přidat vlastní komentář](#)

Naši partneři



Středozevního. No a předtím taky to Středozevní. Takže při každé cestě to bylo z Náchoda až k moři a zpátky.

Jak si vybíráš trasu?

Tak něco si vygoogluju, najdu si nějaký zajímavý místa, třeba technický muzea. Například když jsem jel na Litvu, udělal jsem si zajiždku přes Krakov, kde jsem to vzal důkladně od Gliwického vyslače přes Osvětím až po Wieliczku, ty solný doly, i když to je docela komerční. Pak jsem jel nahoru do Litvy, v té době už jsem měl kontakt na jednoho Litevce, který mně doporučil jet po Kuršský kose. To je dlouhý poloostrov, zčásti ruský a zčásti litevský. A vlastně to byla jediná cesta, kam jsem potřeboval víza, jednak do Ruska, jednak do Běloruska. Jinak všechny ty ostatní země jsou bezvívový.



Mapa cest

Jak se domlouváš?

Anglicky, polsky, rusky, no a pár slovíček z němčiny. Těch je teda fakt málo, ale docela jsem se divil, jak jsem se v Německu, nebo i předtím trochu v Rakousku, rozmluvil. Na to, že německy jsem se v životě neučil... vlastně akorát tak čistě samoučně, člověk si přečte Švejka, uvidí pár filmů z druhý světový války, navíc jsem přečetl jednu povídku od Skvoreckého a k tomu ještě půlka nespisovný češtiny je taky z němčiny. Takže tím to člověk dokombinuje, a pak opravdu, když člověk jede a musí se sám o sebe postarat, tak i ten místní jazyk docela chytá do oka a do ucha. Třeba jsem někde viděl poutač, kde byl nakreslený zámek, u toho Schloss, a tak jsem věděl, jak se to řekne. V tom východním Německu je to s jazykama katastrofa, pořad je to ještě znát. Ani ty mladý tam neuměj anglicky a starý neuměj nebo nechtěj rusky. Ten rozdíl mezi západním a východním Německem je hrozně znatelný na znalosti angličtiny. Jinak v Polsku – tam jsem teda mluvil polsky všude, a na Litvě... Litva je na jazyky asi nejlepší (aspoň z těch neslovanských zemí), protože v té době, kdy jsem tam jel, tak všichni pod pětadvacet uměli anglicky, všichni nad pětatřicet uměli rusky a všichni od pětadvaceti do pětatřiceti uměli i anglicky i rusky. No a k tomu tam ještě spousta lidí mluví polsky, protože tam okolo Vilnius na jihovýchodě jsou lidi, který mezi sebou mluví směsici polštiny, ruštiny a litevštiny. A i spousta dalších Litevců umí polsky, hlavně z historických důvodů.

Co ta ruština? Jsi mladý na ruštinu, ve škole jsi ji nemohl mít...

Ta byla nepovinná, tak jsem si ji dal. Ale na to, kolikrát jsem se rusky učil, je to špatný, tu ruštinu nemám moc silnou. Ono to vždycky bylo nepovinný, tak jsem k tomu nepřistupoval tak intenzivně. Ale domluví se i díky polštině (polsky umím víc než rusky), ty dva jazyky si pomáhaj. Ale na to, abych se správně vyjádřil, to je docela náročný, protože se to člověku docela plete. Pak se mu do toho pomotá třeba slovenština a pak už nevím, který slovo patří do kterýho jazyka. A nakonec je ta polština docela dobrá, protože Poláci jsou tak rozlezi, že člověk nikdy neví, kde na ně narazí. Takže to je taky takový světový jazyk.

Jak probíhá příprava na takovou dalekou cestu? Například co se týče vytyčení trasy...

Tak vypíšu si místa, kudy chci projet. To byl velký rozdíl mezi loňskou a předloňskou cestou – loni jsem tu přípravu tak úplně nestihl a pak jsem se občas docela nudil. Tu předchozí cestu jsem měl najitý podrobněji, tak to bylo zajímavý. Ale jinak se to snažím s tou přípravou nepřehánět, ještě jsem ani nikdy neměl v ruce turistický průvodce. Nechci prostě jet po těch komerčních atrakcích, jako kdybych jel na autobusovej zájezd, kde mě průvodce vodí za ručičku. Často se stane, že jedu a narazím na něco zajímavýho – jel jsem po Německu, najednou jsem viděl poutač na hasičský muzeum, tak jsem tam zajel. Nebo na Litvě jsem narazil na muzeum jízdních kol. Ale někdy to chce mít mezicíle, aby se dalo rozumět jet a člověk věděl za čím jede, což mi právě loni trochu chybělo. Když člověk jede za příliš vzdáleným cílem, tak to tolik neodsejpa.



Architektura (Rumunsko)



Šachistu ani déšť neodradí. (Bosna)

Potřebuješ nějaká povolení kromě víz?

Nejkurióznější věc se mi stala na Ukrajině. Když jsem tam přijížděl z Běloruska, chtěli po mně technický od kola, tak jsem jim ukázal evidenční průkaz (tedy od městských policajtů a pustili mě. Co jsem se pak ptal lidí na Ukrajině, oni sami tam nic takovýho nemaj... Ale když jsem přejížděl z Ukrajiny do Polska, tak kousek před hraničním přechodem proti mně jel Polák na kole a ten říkal, že ho tam nechali ty celníci hrozně dlouho stát, protože ho po něm chtěli taky.

A nějaké papíry v Česku jsi zařizovat musel?

Preventivně jsem si oběhal banky, abych si ověřil informace okolo platebních karet, poplatky, použitelnost, pojištění karty proti zneužití, abych si ověřil telefonní čísla, na kterých se blokuje karta v případě krádeže, pak cestovní pojištění, k tomu jsem si taky ověřil podmínky roamingu, takže toho papírování je docela dost. Možná to je ještě větší část přípravy, než ten materiál, protože materiál v podstatě už mám a nepotřebuju ho nějak zbesile obnovovat. Ale ty papíry, ty musí dělat člověk každě rok znovu.

A jak vypadá kolo připravený na takovou dlouhou dalekou cestu?

Základní kontrola – vyměnit špatný lanka, docentrovat, mít dvě náhradní duše, dostatek lepení a dát tam nový pláště. Z hlediska brašen mám vzadu na nosiči dvě velkoobjemový, vepředu vedle předního kola na speciálním nosiči, aby to neovlivňovalo řízení, jsou podobný dvě velkoobjemový brašny, vzadu na nosiči je stan a karimatka a vepředu na řídítkách ještě řídítková brašna, plus pak malá brašnička v rámu a pod sedlem.

Kolik to je kilo?

Okolo padesáti, přibližně. Ono se to pohybuje podle toho, jestli mám, nebo nemám vodu, a jak mám nebo nemám jídlo. Propan butan s sebou vezu z Náchoda plus instantní polívky, takže ta hmotnost se docela mění. Co se týče vody, tak v rámu mám devítka láhev a púllitrovku, vzadu mám jednu jedenapúllitrovku, kterou přes den plním a pak tam je ještě jedna jedenapúllitrovka, kterou plním jen večer na vaření.

A v těch brašnách to máš také rozdělený?

Dopracoval jsem se k systému, abych věci, který potřebuju přes noc, měl hlavně v levejch brašnách. Sice se taky někdy nevyhnu tomu, že musím vlít do pravý brašny, ale snažím se mít věci na noc vevro z

jednoduchého důvodu – k takovému kolu neexistuje stojánek, který by ho udržel. Zkoušel jsem to, ale vždycky odešel. Sice se kola většinou pokládají na levou stranu, protože na pravý straně je přehazovačka, která by se zničila, ale tím, že tam mám ty brašny, přehazovačku neohrozím a tím, že na levý přední brašně mám z boku českou vlajku, která, jak jsem zjistil, se dá v trávě zašpinit, tak z toho důvodu jsem si zvyk pokládat kolo na pravou stranu, a pak jsem tomu přizpůsobil rozmístění věcí. Vzadu mám oblečení a vepředu spíš kuchyň. Vlevo vzadu mám vysloveně ložnici – věci na spaní, spacák, vpravo vzadu mám další oblečení na jízdu plus nějaký papír, který momentálně nepotřebuju, mapy států, ve kterých právě nejsem a podobně. Vlevo vepředu mám kuchyň, vařič, normální jídlo, vpravo vepředu mám další zásoby jídla, nějakou náhradní mikinu, prostě takovou směsí věcí, který zrovna nepotřebuju. Na řídítkách je kancelář. Jsou tam deník, foťák, doklady, nabíječky, mapa aktuálního státu atd. Největší problém je pro mě elektrika. Protože zatím s sebou nevozím žádnou solární nabíječku. Mobil vezu vypnutý, mám k němu dvě baterky, resp. jednu v něm a jednu náhradní, do foťáku mám tři sady nabíjecích baterek, plus pak jednu i na alkalický, když už to nestačí. A mezitím se snažím dobít, jak to jde. V čelovce a ve světlech, tam jsou alkalický. Sice jízdu hodně přetahuju do večera, ale ve světle a v blikáčkách to vydrží a v čelovce to vyměním třeba jednou dvakrát za cestu. Pak v tom ostatním – v diktafonu a ve foťáku jedu na nabíječku, dokud jsou, a když dojdou, tak musím zase přejít na alkalický. S foťákem to je třeba problém. Chtěl bych trochu lepší foťák, ale trochu lepší foťák neexistuje na tužkový baterky – to je všechno na speciální akumulátory, a když to člověku dojde, tak tam už nemá co strčit.



Muslimský klášter (Bosna a Hercegovina)

Když jezdíš sám, nebojíš se?

Nebezpečí jsou dvojího druhu. Jedno možný nebezpečí je, že bych se moh vybourat a potřeboval bych pomoc, tam by určitě bylo lepší být ve dvou nebo případně více lidíech. A druhý nebezpečí, potenciální, je kriminalita. I když ona to není zas tak pravda – co by si na mě kdo vzal a jak by si pomoh, kdyby mě přepad... toho se nemusím asi až tak bát. Teoreticky, když jede víc lidí, je strach intuitivně menší, protože člověk má pocit, že by se ubránil, nebo že by si někdo na skupinu nedovolil. Ale když jsem sám, má to ohromnou výhodu v tom, že v lese, kde spím, jsem potichu. To znamená, že na sebe jednak neupozorňuju a jednak slyším, když se někdo blíží. Takže už hrozně z dálky slyším, že se blíží skupinka třeba tři lidí, protože ty jsou slyšet na stovky metrů daleko, a když se přiblíží, sednu si, oni okolo projdou, já vstanu, pokračuju si ve své práci a oni vůbec netuší, že okolo mě prošli. Má to svý pro a proti.

Takže ses nikde nesetkal s ničím nepříjemným?

Na Ukrajině jsem šel o půlnoci na hřbitov, protože to bylo ve Volynský oblasti, kde kdysi byli volynští Češi, tak mě to tam zajímalo, tak jsem se ptal po českých hřbitově, o kterým jsem se předtím dozvěděl, že tam má být, a opravdu krátce před půlnocí, potmě, mě jeden Ukrajinec ved dva kilometry za vesnici na hřbitov a tam mě ukázal takový zarostlý místo... a to bylo v pohodě.

A bylo ještě něco horšího?

Jednou na louce u Varšavy jsem měl pocit, že tam okolo někdo chodí. Ono je to takový těžko definovatelný, člověk se prostě chvílema jakoby bojí, ale ono se vždycky ukáže, že je to vlastně bezdůvodný, že se potvrzuje moje teorie, že si na mě nikdo nemá co vzít, a tak o co by mu šlo. I pokud jde o to kolo, který někde krátkodobě nechám, tak sice se snažím třeba v muzeích domluvit si, jestli by mi ho nenechali někde u pokladny nebo tak, což někdy vyjde, někdy ne, zaleží na okolnostech, ale když ho někde nechám třeba na kratší dobu, tak se o něj zas tolik nebojím. Jednak na takovém kole každý neumí hned odjet – protože i já, i když jsem na to zvyklej, tak na začátku každý cesty, prvních 40-60 kilometrů, si na naložený kolo znova zvykám, ta jízda na něm je trochu něco jiného, a navíc jsem přesvědčený, že zloděj potřebuje nenápadnost, a tu prostě na tomhle kole nezíská. Takže to kolo je před zlodějí trochu imunní díky těm brašnám.

Byl někdy okamžik, kdy jsi byl tak strašně unavený, že bys byl nejradší, kdyby pro tebe přijeli rodiče autem a odvezli si tě domů a ty sis mohl dát horkou vanu?

Až takhle ne, na to jsem moc tvrdohlavý. Otrávenej jsem byl, vysílenej taky, ale že bych to chtěl zabalit, to ne. Nejhorší okamžiky v tomhle směru byly při loňský cestě, kdy jsem jel v Rumunsku v teplotách okolo 43 stupňů a čtrnáct dní na to v Srbsku bylo okolo nuly. To bylo někdy v září, prostě tak to počasí přišlo. Můj spacák, když byl nový, měl komfort plus deset, extrém plus dva a od tý doby jsem ho 4 roky používal, takže to jsem si protřpěl několik hodně nepříjemných nocí, kdy jsem se třeba o půl pátý vzbudil zima. Co jsem potom spal v Srbsku za benzinkou, tak když jsem až před polednem odjížděl, tak mně tam řekli, že teď právě je nějak těsně nad nulou. K tomu ještě přšelo, foukal vítr, to bylo dost nepříjemný. Počasí je občas náročný, protože když je teplo, tak to je špatně, a když je zima, tak to je taky špatně, ale musí se s tím nějak bojovat. Nejhorší je, když člověk musí balit nebo stavět stan za deště. Copak stavět, to ještě relativně jde, ale hlavně balit, to je nepříjemný.

A když leje, tak jedeš, nebo se někde schováváš?

Záleží na tom, čemu člověk říká leje. Já to mám rozdělený tak, že když mrholí, tak to je dešť, na kterej se člověk ani nemusí oblikať, protože když je taková normální letní teplota, třeba 20 stupňů, tak je mrholení zanedbatelný. Když slabě prší, přijde okamžik, kdy si člověk oblika nepromokavou bundu nebo pláštěnku – mám cyklistickou poncho pláštěnku, ale doporučit ji moc nemůžu, protože trochu omezuje v řízení, plus má hodně velkej aerodynamickej odpor a stejně když je silnej vítr a dešť, tak je člověk od pasu dolů mokrej. Takže celkově nic moc. Pak jsem přešel na nepromokavou bundu, tu jsem měl loni poprvý a už jsem tu pláštěnku nepoužil. Ty nohy už to prostě musej nějak vydržet. A když fakt přijde takovej ten slejvák, slejvák říkám takovému dešti, kdy se kapky odrážej od asfaltu tři centimetry nahoru, tak za takový situace se snažím schovat pod neblíží stříšku a počkat, až to přejde. On většinou takový dešť přejde docela rychle, hlavně v létě. No ale ten normální dešť, kdy prší přátelsky, to se dá jet v tý nepromokavý bundě. Nepříjemný je to kvůli tomu, že se nedá pracovat s mapou, s denkem a s foťákem.

A co věci v brašnách?

V těch zadních velkoobjemovejch brašnách mám aquavaky – jak tomu říká výrobce, není to nic jinýho než loďáky – takže to je úplně vodotěsný. Pak přední brašny, ty jsou samy o sobě teoreticky vodotěsný, ale stoprocentně dešťotěsný, řídítková brašna, to je to samý, jediný, kam se může dostat voda, je ten stan, karimatka a malý brašničky. Ale to hlavní je proti dešti zabezpečeny, protože když jsem mokrej, tak chci mít aspoň suchý věci. Takže třeba aspoň brašnu s věcmi si vezmu celou do stanu a tam si v křídle v suchu vyndám věci ven, abych to ještě víc nezmáchal. Suchý věci, to je nutný.



Architektura 1 (Srbsko)



Architektura 2 (Rumunsko)

Cestu z Hamburku jsi prý došel po svých...

To bylo posledních 13 km z Polska, to se rozložil zadní ráfek kvůli německým cyklostezkám. Jsou stejný jako u nás, ať už třeba na Kladský nebo na 1. máje (někde teda i horší) protože tam jsou obrubníky. Sice jsou relativně nízký, ale když to kolo má 50 kilo a když je rozjetý třeba na 30 nebo 50 km/hod, tak je to drncání hrozný. Když to je takhle v každý vesnici a člověk po tom zkouší jet, tak se kolo neskutečně ničí, ty rány pro ráfek jsou hrozný, tím spíš, že mám trekový kolo. No a když pak člověk jede v Německu po silnici, tak řidiči jsou z toho zase nervózní, prostě na to nejsou zvyklý. Navíc se mi třeba v Německu stalo, že mě cyklostezka dovedla doprostřed polí, tam byla křižovatka a šípky do nějakých vesnic, který já jsem v tý mapě Německa vůbec neměl. Takže ty cyklostezky fakt nemám rád. Co je tady z mého pohledu dobrý, tak super je cyklostezka do Poříčí a do Pekla. Sice spouště lidem vadí, že tam byli zvyklí jezdit na horských kolech a že to mají zkažený, ale zase tam díky tomu můžou jezdit i kolečkáři, takže to je univerzálnější. Ty městský cyklostezky jsou ale většínou hrozný a kolo ničej. Ale zase díky tomu jsem se naučil centrovat kolo. Předtím jsem se do toho moc nepouštěl, protože to je v podstatě jedna z nejnáročnějších věcí. Je to těžký hrani, protože to člověk někde utáhne, teď se to zas jinde rozjede a podobně, ale v tom Německu už to kolo bylo v takovém stavu, že jsem viděl, že horší už to být nemůže, takže jsem se to naučil a dneska už si kola běžně centruju sám.

Ještě se vraťme k těm posledním kilometrům, to jsi normálně prostě slezl z kola a pak jsi ho vedl až domů?

Jo, to jsem ho dotlačil. Na tom bylo nepřijemný to, že ten ráfek proříznu duši, tzn. že vzadu jsem to tlačil naprázdno. Na tom mě nejvíc překvapilo, že plášť potom ještě byl použitelný, přestože jsem to ještě nechal několik dní takhle stát v garáži. Že to zvládnul, to jsem nečekal. Ale veď jsem to s odporem toho kola a navíc kousek předtím se mně rozbila čelovka. Bez čelovky jet takovouhle cestu, to by bylo šílený, hlavně při tom mým způsobu, kdy jedu hodně do noci, a pak pobíhám někde po lese. Čelovka se mi rozbila tak, že mi vystřelila z přílby a rozbila se o silnici. No a na ty další cesty jsem si vozil většínou dvě.

Takže návrat z Hamburku nebyl příliš vítězoslavný.

Ale byl, já tyhle věci beru s klidem. Cestování člověka naučí tyhle věci brát tak, jak jsou – prostě je nějaký problém, tak ho musím vyřešit, protože nic jinýho mně nezbejvá. Jedu, vidím, že jsem pchnul, nemusím se rozčilovat, odepíšu půlhodiny času a jdu spravovat. Anebo když nastane jakékoliv jiné problém - teoreticky se můžu rozčilovat, ale stejně vím, že to mně nepomůže, takže musím tu situaci řešit. To je jediný rozumný, co se dá v tu chvíli dělat.

Co bys dělal, kdyby se ti to stalo 200 kilometrů před Náchodem?

Musel bych to kolo dopravit až do nějaký cykloopravny a tam si nechat zaplíst ten střed do novýho ráfku. Třeba i z tohohle důvodu mám ty platební karty, to je taky velká výhoda, že člověk nemusí s sebou mít tak velkou hotovost, že třeba přímá platba kartou je ještě výhodnější z hlediska kurzu a tak.

Jaká nejzajímavější místa bys mohl doporučit?

Těch je hodně... Tak třeba technický muzea (*smich*). Nejlepší je asi v Mnichově, pak je hodně dobrý ve Vídni a takový rozsahem hodně velký a kvalitou takový normální je ve Varšavě. Ale z hlediska toho zpracování je teda nejlepší v Mnichově a z hlediska interaktivity je super v tý Vídni, tam si člověk může všechno osahat, vyzkoušet. Z hlediska přírodního byla krásná Kuršská kosa na Litvě. Ta ruská část je nezajímavá, tam člověk jede 50 kiláků asfaltkou lesem, ani nevidí na moře. Myslím jsem, že pojedou 50km po pobřeží, jenže tam všude mezi silnicí a mořem jsou v šířce třeba 20 až 300 metrů stromy. Ale v tý Litvě byly nádherný písčité duny. Pak celkově krajina na Litvě, na Ukrajině, to je zajímavý vidět, je to něco jiného než tady. A čistě z hlediska přírody je nádherný Rumunsko, pokud se ale člověk dívá daleko před sebe, protože při pohledu pod nohy to je samá plechovka, samá petlahe, a to i uprostřed polí. To já prostě nepochopím, že uprostřed polí se povalujou petlahy a plechovky od pití, to je na mě moc. Takže to mě na tom Rumunsku hodně vadilo, ale při pohledu do dálky je Rumunsko krásný. A pak třeba i v Jugoslávii, řekněme Srbsko a Bosna. V Srbsku kopce a louky a v Bosně skály. To je super. Pak třeba Plitvičský jezera v Chorvatsku, to ani nemusím doporučovat, tam už asi všichni byli...



Technické muzeum ve Vídni

Z cest si vozíš hodně materiálu, co s ním budeš dělat?

Teoreticky bych chtěl udělat prezentace, ale to se mi povedlo jen z cesty do Monaka. Rozpracoval jsem to do nějakýho stádia z cesty do Hamburku, ale nestih jsem to dodělat do takovýho stavu, abych to byl spokojenej. A z těch dalších dvou cest jsem to ani nezačal dělat. Nemám na to čas, mám to nashromážděný, takže teoreticky to kdykoliv můžu udělat a rozjet, svým způsobem tenhle odstup může být užitečný pro ten výběr – spíš s větším časovým odstupem už budu schopnej nějaký fotky ozelet a něco vypustit. Naposledy jsem si to pamatoval z cesty podél Labe, když si člověk přiveze 5 tisíc snímků, tak co s tím... Teď z cesty do Sarajeva, tam toho bylo přes deset gigabýtů, co jsem přivez s sebou.

Jen fotíš, nebo máš i kameru?

Natáčím na foťák. Plus ještě pořizuju nějaký audiozáznamy na diktafon. To jsem zjistil při cestě podél Labe, kdy jsem poprvé vez digitalní foťák, že mám tendenci natáčet video čistě kvůli zvuku, což je samozřejmě mřhání kapacitou, takže jsem si pak pořídil diktafon.

Jaké zvuky točíš?

Třeba když je někde koncert místních folklových skupin nebo když někde na ponorce v Kaliningradu použíteli stylový ruský námořnický písničky, tam už jsem myslel na prezentaci, že bych tím fotky podbarvil. Ono se to sice musí pohlídat z hlediska právního, ale prostě to nahrají a pak můžu řešit co to je, jestli získám souhlas, jestli to použiju, nebo ne. Plus třeba na Ukrajině jsem našel ještě jednu žijící Češku, se kterou jsem se tam bavil, ona teda byla silně nahluchlá, ale vždycky jsem jí zakřičel do ucha nějakou otázku a ona pak dlouho vyprávěla, takže tam jsem diktafon použil v situaci jako ty teď. Nebo třeba přírodní zvuky, kravský zvonce a tak. Prostě občas se to docela hodí. Pak je otázka, co z toho vyleze, co bude kvalitou použitelný, ale může se to zkusit.

Kam letos povede pátý výletní lístek?

Někam na západ. Nechtěl bych to specifikovat podrobně, ale přibližně by mě lákal Benelux, ale bude to ještě záviset na spoustě dalších okolností, jak to bude přesně.

Okolnosti... to znamená peníze?

Spíš jen jejich část, ono tohle není ani finančně náročný. Třeba v Bosně se mě taky ptali, kde vlastně beru na to cestování peníze, když studuju, tak jsem říkal, že třeba 4 dny v tejdnu jsem ve škole, pátej den pracuju plus některý dny dělám odpoledne po škole nebo dopoledne před školou apod. Ale hlavně to je o tom, že cestování na kole nespotebjuje tolik peněz. V podstatě to, co cestou utratím, to se pohybuje mezi pěti a deseti tisíci za těch několik tejdnu cest, což se s normálním způsobem cestování

nedá vůbec srovnávat. Samozřejmě musím mít tu výbavu, ale spolupracuji s nějakými firmami, takže nějakým způsobem třeba testuji jejich výrobky, propaguju je a tak. Z těch místních to je Rubena, Vella a Bedimex, pak z východočeských to je R&B Médleek Žacléř, z českých to je Sport arsenal Lysá nad Labem a jediný dovozdový jsou Coleman.

Co ti dávají cesty do zahraničí?

Kromě takových těch konkrétních věcí, jako že jsem se podíval na zajímavá místa a potkal jsem se se zajímavými lidmi, tak z toho obecného hlediska, z toho životního stylu, řekněme, mně to hodně dalo přístup k řešení problémů, jak jsem to tady zmiňoval. Už mám opravdu vyzkoušený, že to přenáším i do běžného života – že když narazím na nějaký problém, tak se tolik nestresuju a snažím se hned hledat nějaký řešení. Prostě je tady něco špatně, tak co můžu udělat, aby to bylo dobře? Třeba to souvisí s opravami, když se někde na tom kole něco rozbije, tak vůbec nemá smysl řešit, jak bych to opravil doma v garáži s něčím, co tady nemám, prostě se musím zaměřit na to, co s sebou mám.

Plus ještě takové poznatek, že na těch cestách není až tak důležitý něco umět precizně dobře opravovat, ale důležitý je mít na to nářadí a materiál. Takže jsem se naučil centrovat kolo díky tomu, že jsem měl centrák a věděl jsem, jak se to přibližně dělá. Na druhou stranu třeba na Litvě se mi stalo, že mi vyřítlo za jízdy kolečko z přehazovačky a normálně vyměnit kolečko v přehazovačce, to je práce na chvíli, není na tom vůbec nic složitého, ale tím, že jsem tam to kolečko neměl, tak to v tu chvíli to byl docela zásadní problém. Dneska už teda kolečka do přehazovačky vozím s sebou, ale tam jsem to vyřešil tak, že jsem našel jednoho šikovného Litevce, kterej našel nějaký úplně jiný kolečko v garáži a přizpůsobil ho a nějak jsme to společně opravili. Takže z hlediska materiálového jsem zjistil, že je mnohem důležitější mít s sebou potřebný nářadí a potřebný díly a už není tak důležitý, jestli to umím stoprocentně dobře opravovat.

A pak z hlediska jiných cestovatelů, že získají nadhled a jsou víc v klidu a že některý věci se jinde dělá úplně jinak a že tady nemáme něco, ale zas v jiným státě nemají ještě jiné věci a jsou třeba i přesto spokojenější. My máme asi v Čechách velkou výhodu, že můžeme jet i na západ i na východ, a můžeme mít oboje srovnání, že vidíme, že jsme na tom finančně líp (což je pro spoustu lidí až zbytečně velký kritérium), než jsou třeba na východě, a umíme si představit, jaký to je mít z hlediska kurzu měkký měnu, víme taky, co to je z hlediska kurzu mít tvrdší měnu, takže si dokážeme představit obě situace a můžeme vidět nevýhody západu i nevýhody východu, že jenom to, že někde mají nějaký prachy, tak to ještě pro ně není zaručená radost ze života. V podstatě jsem to nazval ruskej a švýcarskej ekonomickej model, kde ve Švýcarsku do práce a z práce jezděj kabrioletem, ale jinak v podstatě jsou v tý práci celý den a to, že mají doma plazmu, jim je nakonec houby platný, protože stejně si ji neužijou. A na druhou stranu zase např. v tom Rusku nejen, že nemají doma vodovod, ale oni třeba ani nemají vlastní studnu. Takže tam člověk vidí ty extrémy – že ve Švýcarsku mají lidi všechno, co se dá představit, ale nemají čas na to, aby si to stihli užít, a na druhou stranu v Rusku je víc rodina pohromadě, lidi si dokážou víc užít, ale nemají vlastní studnu, natož vodu přímo v baráku. Takže z tohoto hlediska člověk vidí, že ideální je to tady u nás. Tady máme doma v koupelně vodovod, ale přitom si stihneme i něco užít. To je věc zvyku, že každé je zvyklé na tu svou kulturu a že má všechno své výhody a nevýhody a člověk nemůže mít všechno. Takže člověk to díky cestám takhle všechno okoukne a jen tak něco nerozhodí, protože ví, že táhle na Ukrajině běžně choděj krávy po silnici a to samý je třeba v Rumunsku. To člověk prostě jede, najednou jdou kolem něj koně, sami, bez nikoho, a je to tam úplně normální.



Rumunsko 1



Rumunsko 2

Co na mě silně zapůsobilo, když jsem přešel z Jugoslávie do Rakouska, že jsem si uvědomil, že teď můžu vesele běhat po jakýchkoliv loukách, protože předtím v Jugoslávii se člověk musel držet blízko vesnic a buďto spát uprostřed vesnice, nebo na kraji vesnice. Nebo jsem spal za benzínkou nebo když jsem spal někde v přírodě, spal jsem vysloveně vedle traktorových kolejí a tam, kde se pásly krávy. Nebo třeba i to, když člověka v noci vzbudí kráva, která se pase dvacet centimetrů od jeho hlavy, to je prostě krásnej zážitek, kterej člověk jinak nezíská.

...Asi nejdůležitější je ten konstruktivní, klidnej přístup k řešení problémů. A to je takový obecný i z hlediska jiných cestovatelů, že získají nadhled a jsou víc v klidu a už je pak jen tak něco nerozhodí.

A další zajímavý závěr je, že všude jsou hodný lidi. V nejrůznějších státech jsem potkal lidi, který mně nějakým způsobem pomohli. Buď třeba když jsem u někoho potřeboval přespat, třeba kvůli nějakému extrémnímu počasí, nebo ten Litevec že mi pomoh opravit kolo. Nebo už jenom to, že někde v Německu jsem potkal majitele louky, na který jsem spal, a byl v pohodě – protože to je taky základ, že když spím někde na louce, tak se snažím tam nic nezničit, neodhazuju odpadky (ani nikde jinde), spím někde na kraji, abych tam nezlámal a nepošlal úrodu. Maximálně si pode mnou lehne tráva, která se zase narovná. Při cestě podél Labe jsem jednou spal asi už teda v Krapu, jak jsem dodatečně zjistil. Ale tím že to bylo v lese, na tom „sešlapaným“ jehličí, tak kdybych minutu potom, co jsem odjel, někoho přived, at' najde místo, kde jsem spal, tak ho nenajde. Takže základ je nic neničit a nedělat problémy a mokrát už jsem potkal ráno nějakého zemědělce, na jehož louce jsem přespal bez jeho vědomí, ale nedělal z toho žádnou vědu, protože jsem nedělal nic, co tam ohrožovalo tu přírodu nebo prostředí. I v Německu ráno tam přišli policajti, který tam vyšetřovali požár, a ptali se mně, jestli jsem ho neviděl. Nic jsem neviděl, tak jsem jim nepomoh a oni mě jenom upozornili, že tam není povolený spát venku, ujistili se, že tam odtamtud odjedu a dál to taky neřešili, takže všude se dá domluvit. Někde jsem se taky třeba dostal i bez vstupného. Na jednu stranu mě třeba našťvalo, když třeba v Kaliningradu jsem za vstup do ponorky platil příplatek pro cizince – jo ještě chci upozornit z dokumentů pro studenty, at' si berou ISIC karty, kdo jí nemá, at' si jí zařídí, pokud může, protože to je hodně uznávaný a slouží to i jako univerzální studentskej průkaz. Ale k těm příplatkům pro cizince – v Rusku, kde naopak byla přírůžka pro cizince, jsem na vjezdu na Kuršskou kosu spustil, proč že mám platit příplatek. Říkám – mluvím s váma rusky, jsem Slovan, kdybych s váma aspoň mluvil anglicky, tak můžu platit příplatek, ale mluvím s váma rusky, sice ne moc ... ale nějak jsme se domluvili a ona mě nakonec pustila úplně zadarmo. Nebo třeba v Gliwicích na vyslači, kde byla zahájena druhá světová válka, tam člověk, kterej říkal, že jeho funkce se jmenuje klíčník, v podstatě správce, průvodce, tak ten mě tam proved podrobně, všechno mi ukázal, a nechtěl po mně ani standardní vstup, natož ještě příplatek za to, že mě tam proved. Protože lidi oceněj to, že jsem tam přijel na kole, že mě to zajímá natolik, že jsem se tam táhnul takhle a nepřijel jsem autem.



Písečné duny na Kuršské kose

Další přínos cestování – určitě mi to zlepšilo angličtinu a vůbec schopnost se domluvit. A určitě i ruštinu a polštinu. Třeba v lednu jsem pomáhal ve Špindlu s organizováním Světového poháru ve sjezdovém lyžování žen, dělal jsem dole pěšího pořadatele. No a když jsem tam mluvil s polským trenérem, tak sice jsem tam většinou začínal anglicky, ale když jsem viděl, že měl tu orlici a červenobílou barvu, tak jsem na něj rovnou spustil polsky. A on se divil, kde jsem se tam vzal, tak jsem mu musel vysvětlit, že nejsem Polák, protože na těch prvních pár slovech to prostě nepoznal. Přes Polsko jsem našel asi tisíc

kilometrů, tak to pomůže. Sice jsem ve škole při angličtině potřeboval jinou slovní zásobu, než jsem se naučil na cestách, ale důležitý je, že se člověk na cestách přestane bát mluvit. A i když člověk nemluví dobře, tak hlavní je se nějak domluvit. Asi nejvíc by se člověk naučil jazyk, když by v té zemi pobejval a pracoval by tam a studoval, ale i tím cestováním to trochu jde. Sice se na cestách dokola používá dost omezená slovní zásoba, ale několikrát za cestu, třeba dvakrát, se stane, že s někým strávím delší čas, a pak se bavíme o všem možným. A do východních zemí bych určitě nejezdil bez znalosti cyrilice.

Hodně zajímavá věc je, jak se vlastně poznávají Češi v zahraničí. Já jsem kdysi slyšel nějakého cestovatele, že říkal, že Čechy poznal podle červeného puntikovaného šátku Ferdý Mravence, že to nikdo jiný nenosí, ale tohle se mi přímo nestalo. Buďto se Češi poznají podle prestiží na nohách, který já jsem běžně nosil taky, nebo podle výbavy. Jednou jsem jel, na začátku Litvy, a viděl jsem dvě zaparkovaná kola, a na nich český brašny, od Sport-arsenalu. Tak jsem si říkal, to musej bejt Češi, tak jsem si na ně počkal, a až pak, když jsem se s nima bavil, jsem si všiml, že tam maj ještě Českou vlajku. Člověk si paradoxně nevšimne ani té vlajky, ale všimne si nějakýho detailu, podle kterýho to pozná. Nebo když vidím, že někdo má kolo nebo brašny Author, tak vím, že to stoprocentně je buďto Čech nebo Polák. Protože Author je prostě takovej, nechci říct český výrobek, protože to je Taiwan, ale je to prostě značka, kterou v Taiwanu na to lepěj pro český a polský trh. No a podle brašen taky poznám Němce. Všichni Němci maj úplně stejný brašny. To se mi stalo loni na cyklistickým táboře s oddílem – někoho jsem viděl, a tak říkám, vy jste z Německa? A oni že jo, a já říkám, ze západního, že jo? A oni „jo“, a já říkám, no protože umíte anglicky. Samozřejmě se to nedá brát doslovně, to je úplně stejný jako ostatní generalizace, rasismus, sexismus, to je všechno špatně, ale dá se to brát jako určitá pravděpodobnost, že západní Němec bude pravděpodobně umět anglicky a východní Němec pravděpodobně umět anglicky nebude. Ale samozřejmě se to nedá brát automaticky na každýho, to by bylo špatně, takovýhle vnímání.

-red-

Diskuze k článku

[Zobrazit všechny příspěvky](#) | [Vložit příspěvek](#)



Náchodský swing
časopis kulturního dění

Vsechna práva vyhrazena 2007
Created by [WellDone](#) | Powered by [FastUpdate!](#)