

Cyklistické toulky

Historické ohlédnutí

Z Davle stoupá serpentinou do Sloupu silnice, která byla postavena v roce 1912, je tedy téměř stoletá. V té době se po silnicích „proháněly“ hlavně koňské a kravské povozy a kočáry. Můj dědeček byl jedním z prvních kdo zde jezdil autem; jeho „automobil bez kobyl“ dosahoval nejvyšší rychlosti kolem 40km/hod¹. Tato původně prašná silnice byla někdy kolem roku 1960 vyasfaltována a v serpentínách rozšířena kvůli autobusům. Dnes tu fičí auto za autem, včetně trambusů. Křižování velkých aut je ovšem „na doraz“; musí jet krokem a občas nějaké to auto skončí v příkopu....

Na našem letním bytě ve Sloupu jsme měli několik předválečných kol. Jezdil jsem nejraději na matčině „alpském“ kole zn. STYRIA, které vyjelo každý kopec. Rodiče jezdili na kole už před válkou, ale během války byly bicykly zvlášť důležité, protože benzin byl jen na zvláštní příděl. Auta tehdy jezdila na dřevoplyn (červené bomby na autech ještě pamatuju). Když jsem se 11.dubna 1945 narodil ve Vinohradské nemocnici, otec dostal zvláštní příděl benzinu, aby mě mohl dopravit svým autem do Sloupu, kde naši za války bydleli.



Davle v třicátých letech. Davelský most si zahrál ve filmu Miloše Formana „Most u Remagenu“²

Ještě jako školáci jsme jezdili s matkou na cyklistické výlety po okolních silnicích. Bylo to zcela bezpečné – aut bylo velmi málo, občas jel nějaký povoz.

Kdysi byla jízda na kole hlavně společenskou záležitostí a sportem. Na venkově se však kola uplatnila v běžném životě – na cestu do práce, na nákup, na pole nebo k vlaku. Někdy v šedesátých letech prudce narostl počet aut, hlavně v Praze a okolí. Jízda na kole začala být

¹ Viz paměti mého otce, Dr.Vladimíra Matyse

² Film se natáčel v době vrcholícího Pražského jara 1968 a sovětská propaganda využila přítomnosti historických tanků pro zdůvodnění invaze

nepříjemná³ a riskantní. V 70. letech s bicykly jako dopravním prostředkem vůbec nepočítalo. Teprve v průběhu 80. let vznikají v Praze první cyklostezky. Cyklistika se bere především jako rekreační sport. Populární jsou především horská kola, která nejsou vázána na zpevněné vozovky...

Nepokradeš

Někdy během studia na fakultě jsem si opatřil tehdy moderní kolo – favorita. Problém byl jen v tom, že měl malý rám. Tehdy se stavěly rámy na míru jen pro závodníky. Ale pro běžné ježdění to moc nevadilo. Když jsem odešel v roce 1970, do Rožnova, jezdil jsem tam všude po okolí i po městě na kole. Zejména však Piešťany, kam jsem později „emigroval“, byly „cyklistické město“ – leží na rovině a na kole se tu jezdilo celý rok, mladí i staří. Bicykly se tu také hodně kradly, a tak byl zaveden „*prieukaz na bicykel*“, který měl krádežím kol zabránit. K srážkám mezi cyklisty a automobily zde nedocházelo – řidiči byli na cyklisty zvyklí a jezdili opatrně.

Pracoval jsem zpočátku na Oddělení fyzikální elektroniky SAV, které sídlilo v přízemním rodinném domku se zahrádkou. Dům si obhlíželi architekti - byl prototypem původní zdejší architektury. Jednou jsem si v objektu nechal přes noc svého favorita. Ráno mě kolega Jozef V., který chodil do práce jako první, uvítal slovy:

Honza, to je tvoj bicykel?

- Ano, to je moje kolo.

Už by som ti ho bol ukradol.

-????

Sem môže ktokolvek vlietť cez plot a je lepšie ak ho ukradnem ja ako niekto iný.

Jozef byl statný čtyřicátník, otec dvou dětí.

Jezdil jsem na kole do práce po celý rok a jednou v zimě jsem uklouzl na ledě spadl a pořádně se natloukl. Někteří moji kolegové vozili své děti na bicyklech do školky – jedno dítě v předu, druhé vzadu. Něco jako cyklistické výlety či cykloturistika se tehdy nepěstovalo.

V Piešťanech jsem také společně zahrádkářili - pozemky jsme měli v Kocúriciach, asi 3km po silnici. Jezdil jsem tam samozřejmě na kole. Vedle frekventované silnice bylo římské obydlí a pokaždé když jsem jel okolo, vyběhl na mě odtud pes. Báł jsem se, abych neztratil rovnováhu a neskončil pod autem. Obrátil jsem se na Veřejnou bezpečnost. Ti mě však vyhodili – že prý se zabývají jenom loupežemi a vraždami. Zanedlouho jsem vtom místě viděl na silnici mastnou skvrnu

Návrat

V létě roku 1984 jsem nastoupil na Realizační středisko Fyzikálního ústavu ČSAV⁴. V Praze jsem bydlel u rodičů, ale moc dobře jsem se tady necítil. Stal se ze mne mezitím venkovan. V jedné instituci, kam jsem přišel služebně, mě považovali za Slováka, který se učí česky a dělali si ze mne legraci. Jiný člověk mě zkoušel z pražských hospod a pak prohlásil, že nemůžu být Pražák, že mi nevěří. Já jsem v Praze do hospody nikdy nechodil. Když mě z Akademie za „špatné chování“ po dvou letech vyhodili, nastoupil jsem (za mizerný plat) do Tesly ELSTROJ. Nakonec jsem se vrátil na Moravu – v létě 1988 jsem nastoupil do JZD Agrokombinát Slušovice. Celou tuhle dobu jsem dojížděl do Piešťan, kde jsem měl svůj byt.

³ Pražští řidiči jsou známí svou agresivitou – mohou to ze své zkušenosti potvrdit. Na menších městech a na venkově bývá vztah cyklistů a řidičů mírumilovný (i řidič někdy sedne na kolo).

⁴ Viz moje Vzpomínky

V Praze jsem se spojil se starými kamarády a začal chodit zase na Stezku (3 stezky jsem absolvoval jako student). Tam jsem se seznámil s propagátorem cyklistiky, Mirkem Prokešem⁵. V létě 1986 Mirek zorganizoval dvojdenní cyklistický výlet. Bylo nás asi 15. Vyjeli jsme od Anděla Plzeňskou ulicí a pak směrem na Karlovy Vary. Přespali jsme ve spacákách na podlaze v sále restaurace a druhý den jsme se vraceli údolím Kačáku do Prahy – do bylo něco jako „lezení s kolem“. Cítil jsem se v té partě výborně, udělalo to na mne veliký dojem. Marně jsem pak čekal, že se bude něco podobného opakovat...

Po revoluci, když jsem se jako průvodce v Terezíně konečně trochu finančně zmožil, nechal jsem si postavit rám na míru. Na svém „inovovaném“ favoritu jsem podnikl sólovou jízdu z Amsterdamu podél pobřeží do Haagu, a potom do vnitrozemí podél Rýna, Mohanu a Dunajského kanálu. Část cesty kolem Rýna jsem jel vlakem. Kolo se mi po cestě „rozsypalo“, nevydrželo zatížení. Musel jsem si dát na zadní kolo silnější ráfky⁶.

Během cesty jsem viděl mnoho zajímavého a potkal řadu zajímavých lidí. Cítil jsem se tam bezpečněji než u nás – když jsem zastavil a něco opravoval, hned mi lidé nabízeli pomoc⁷. V jednom kempu bydlel ve stanu starší manželský pár, s kterým jsem se trochu seznámil. Ten pán hrál jakousi hru – házel před sebe ocelovou kouli. Paní ve stanu vařila a dívala se na televizi. Říkali, že museli prodat dům a prozatím tu bydlí. Narazil jsem také na „kolonii“ miniaturních chat – všude se tu šetří místem. Ve městě vedla cyklostezka hned vedle kanálu – grachtu⁸. Ženy vozily malé děti v koši, vsazeném mezi řídítka. Stezka byla tak úzká, že bylo někdy obtížné se vyhnout.

Když jsem pokračoval od německé hranice na směrem na jih, lidé byli stále odměřenější (a patrně bohatší). V jednom kempu vedle mne zaparkoval obytný vůz, který vysunul hydraulické nohy. Můj stan vypadal vedle něho jako trpaslík. Z přívěsu vyšel kýčavý člověk. Já jsem se klepal zimou celou noc a byl jsem zdravý.

Někde bylo obtížné najít místo pro přespaní; na „divoko“ jsem spal jen jednou, a to na břehu Dunajského kanálu⁹. Celý večer chodili kolem stanu lidé, kteří tu venčili psy.

Jednou jsem byl v sedle celý den. Už se chýlilo k večeru a ke kempu bylo ještě daleko. Zamával jsem na automobilistu, který jel kolem, a zeptal se ho na cestu ke kempu. Ten se po chvíli ke mně vrátil a pozval mě k sobě domů. Nabídl mi večeři, sprchu a nechal mě přespat na zahradě. Půjčil mi teplou přikrývku – po dlouhé době jsem přenocoval v teple.

Odtud jsem jel na poslední „hudební setkání“ ve městě Mönchenglattbach, které je nesmírně dlouhé. Na cyklistické stezce mě tam předjížděl starší muž. Vyptával jsem se ho na cestu a on mísil do němčiny ruská slova. Přešli jsme na ruštinu. Říkal, že se do Německa přistěhoval i se svými syny jako „Volžský Němec“. Německo přijímá své rozptýlené krajany a poskytuje jim zvláštní péči. V Mönchenglattbachu jsem byl hostem majitele lékárny. Byl to poměrně mladý muž, který žil osaměle a měl dobře zařízený byt. Ubytoval mě a při odjezdu mi dal ještě nějaké peníze na cestu, abych „nežil jako pes“.

V kraji kolem Mohanu jsou velkoryse vybudované cyklostezky a jezdí po nich celé skupiny cyklistů – včetně kněží a jeptišek. Viděl jsem tam na vlastní oči také „běh pro zdraví“ – v jistou večerní hodinu vyběhla na trať celá vesnice. Předtím jsem něco podobného viděl jen ve filmu.

Od roku 1992 jsem učil na bývalém Středním odborném učilišti ČKD ve Vysočanech, později přejmenovaném na Centrum odborné přípravy. Bydlel jsem u rodičů na Letné, kam jsem si

⁵ Mirek se stal po roce 1989 pražským zastupitelem za KSČM a nyní působí v hnutí „NE ZÁKLADNÁM“

⁶ Po cestě jsem měl také tři „hudební setkání“ s místními muzikanty, viz moje Vzpomínky

⁷ Těsně před cestou jsem měl nepříjemný pád – přšelo a kolo mi podklouzlo na šikmé kolejnici. Ztratil jsem vědomí, zřejmě otřes mozku. Když jsem se probíral k vědomí, cítil jsem se jako v posteli při probouzení – ležel jsem s kolem na okraji frekventované silnice a objížděla mě auta

⁸ Čti „chracht“

⁹ *Donaukanal*, vodní cesta spojující Mohan s Dunajem, v té době byl právě dokončen

prestěhoval věci z Piešťan. Do Vysočan jsem později začal jezdit na kole, oklikou přes Stromovku do Tróje a kolem Vltavy. Strávil jsem tak denně asi 2 hodiny na kole, což mi po zdravotní stránce velice prospělo.

Cesta do Vídně

V červenci 1995 se konalo ve Vídni setkání mladých *přátel přírody*. Bylo to v rámci oslav 50.výročí založení spolku Přátel přírody – *Naturfreunde*. Setkání sponzorovala (a také politicky využívala) rakouská Sociální demokracie – soustředili se hlavně kritiku jaderné energetiky, speciálně českých a slovenských atomových elektráren (Temelín, Dukovany). Některé národní delegace přicestovaly na místo srazu na kole – Němci, Poláci. V naší skupině bylo 11 Čechů a 6 mladých Moskvanů. Vedl nás – kolega ze Stezky Mirek Prokeš. Jela s námi také 13ti letá dívka – Čechoameričanka. Bylo to velice bujné děvče; hned první den ale měla nepříjemný držkopád a dál musel vždycky někdo jet vedle ní, aby se nebála. Bylo mi tehdy právě 50 let, podobně jako Mirkovi.

Vystrojil jsem se co možná nalehko; pořídil jsem si ministran ve tvaru jakési hadice. Byl sice lehoučký, ale nebyl k ničemu: nedalo se v něm ani pohnout a před deštěm nechránil. Naštěstí jsem ho ani nepotřeboval – bylo teplo, nepršelo a v táboře jsem si lehl pod jídelní stan. Vzal jsem s sebou kytaru a střídali jsme se v jejím nošení. Kdo jel jako poslední, měl na nosiči připevněnou vlajku (i v tom jsme se střídali).



Obr.15. Na cestě do Vídně, 1995

Cesta vedla přes Vysočinu a někdy jsme bloudili. Jednou jsme objeli jakýsi okruh dvakrát dokola a když jsme konečně dojžděli do cíle, byla úplná tma. Svítilnu měl na kole jeden – jel v předu ostatní museli sledovat blikající světélko před sebou. Vyráželi jsme dost pozdě, asi v 10 hodin, takže jsme většinou jezdili za největšího vedra. Rusové – 2 chlapci a 4 dívky – byli sympatičtí, dívky hrály výborně na kytaru¹⁰. Mohli jsme si oprášit ruštinu. Většinou si u nás pořídili horská kola, ale dvě dívky měly nemotornou UKRAJINU. Kola měli přetížena jakýmsi zbožím tak, že jim z plášťů vyhrézávaly pneumatiky. Jedna dívka jela na kole UKAJINA bez převodovky a musela na všech kopcích kolo tlačit. Z ujetých cca 800 km vlastně ušla skoro polovinu pěšky. Jednu či dvě etapy jeli Rusové vlakem, byli (pochopitelně) unavení. My jsme pak mohli nasadit větší tempo.

¹⁰ Když jsem po nich chtěl, aby zazpívaly „Podmoskevské večery“ nebo „Kaťušu“, odmítly; ty jsem musel zpívat já



Obr.17. Židovský hřbitov

Po cestě jsme si prohlédli různé pamětihodnosti, mj. židovský hřbitov v Třebíči a hrad Lipnici¹¹. Když jsme nocovali v Příbyslavi, byl jsem sám, kdo tu navštívil Žižkův pomník.

Hranici jsme překročili někde u Znojma a zamířili k Dunaji. Tam nás uvítal člen Naturfreunde – byl to pekař a donesl nám různé druhy pečiva. Přespali jsme v jejich loděnici. Poslední den jsme jeli po dunajské cyklostezce, přešli Dunajský ostrov a pak triumfálně vjeli před císařský palác, kde jsme se vyfotili u fontány. Tábor však byl ještě asi 2 hodiny jízdy odtud, na *Campingplatz Süd*.



Obr.18. Na cestě do Vídně – za hranicemi

V rámci týdenního pobytu se konaly různé společné aktivity – návštěva historického dolu (na apatit?) a rekonstruovaného gotického hradu. Také jsme se plavili v parníčku po Neziderském jezeře a vyslechli výklad o tamní přírodní rezervaci. Já jsem jezdil nejraději na Donauinsel, kde jsem se koupal v chladné a čisté dunajské vodě. Ostatní členové naší skupiny (kromě Rusů) se „nudili“ – vyhledávali nudistické pláže.

¹¹ Je spojena s pobytem J.Haška, malovali ji mj. Josef Lada a Jan Zrzavý

Vrcholem našich aktivit byl protest proti tehdejší francouzské atomové zkoušce. Leželi jsme v uspořádaných obrazcích na rozpálené dlažbě před STEFANDOMem a filmovala nás televize. V táboře probíhaly také besedy a diskuse. Mluvil jsem s poslancem rakouského parlamentu. Byl to sociální demokrat a říkal, že se zná osobně s Dubčekem. Zajímal se o můj názor na Miloše Zemana – já jsem vyjádřil rezervované stanovisko - jeho bonmoty budí nedůvěru.

Vídeň má velkoryse vybudovanou síť cyklostezek a jsou hojně využívány. Příkladem šel sám vídeňský starosta, který jezdil do práce na kole. Dostali jsme permanentky na městskou dopravu a já jsem je vůbec nevyužil, stále jsem jezdil na bicyklu.

Po skončení tábora (pobyt včetně stravy byl téměř zadarmo!) jsem pokračoval v jízdě po dunajské cyklostezce až do Bratislavy, kde jsem přespal u známých. Pak jsem se vydal po značené trase k Děvínu a potom podél někdejší ostře střežené hranice podél Moravy. Vedla tam asfaltka a vypadalo to jako ptáčích rezervace. Jel jsem zcela sám, nepotkal jsem tam ani človíčka. Najednou silnice končila. Už nevím jak jsem se dostal k mostu přes Moravu. Z Břeclavi jsem odjel vlakem.

Nic netrvá věčně

Na podzim 1995 jsem se vrátil na Centrum odborné přípravy do Vršovic (předtím jsem jeden semestr učil angličtinu na České zemědělské univerzitě – „Hnojárně“).

V té době se poměry v naší rodině zkomplikovaly a musel jsem posléze Prahu opustit. Bydlel jsem ve Sloupu za nejrůznějších podmínek a podepsalo se to na mém zdraví. Najednou to bylo se mnou vážné a musel jsem se zase vrátit k rodičům. Ležel jsem na koberci úplně ztuhlý a bolestí nemohl vstát. Špatně se mi dýchalo. Chodil jsem k doktorce, která mi předepisovala stále nová antibiotika. Nakonec mě zachránily – *uhelné prázdniny!*

V zimě 1996/7 byl nedostatek uhlí, ve škole se topilo jen minimálně, a učilo se jen dvě hodiny denně – a to jsem zvládal. V té době jsem začal trpět chronickou únavou – byl jsem stále ospalý. Ke konci školního roku jsem jednou v pátek při zapisování do třídní knihy usnul. Byla to poslední hodina a třída utekla domů. Ačkoli jsem předtím zástupce ředitele informoval, že nejsem zcela zdravý, dostal jsem jakési napomenutí (o tomto člověku jsem se později dozvěděl, že kradl učňům z kapes peníze).

Ze školy jsem na konci školního roku odešel¹². Chtěl jsem se živit jako překladatel, ale nevydržel jsem sedět dlouhé hodiny u počítače; překlad musel být vždy hotov v „bleskovém“ termínu a přitom být kvalitní. Nakonec jsem nastoupil na „zdrávku“¹³ jako němčinář.

Někdy v té době mě začaly zlobit křečové žíly a musel jsem na operaci. Přesto jsem v tomto období podnikl několik akcí.

V říjnu 1995 jsem absolvoval s Mirkem Prokešem *cyklo-trasu* v rámci Stezky¹⁴, která končila v *Kuksu*. První den jsme jeli přes Karlín na výpadovku a pak směrem k Labi, a dále podél břehu proti proudu. Po cestě jsme navštívili Libici – sídlo Slavníkovců, a dům vynálezce hromosvodu. Přenocovali jsme v Kladrubech – chovné stanici vzácných běloušů. Etapa měřila 111 km, dojeli jsme v noci. Druhá etapa byla pohodová; odpoledne se konaly na místě srazu tradiční soutěže – král Stezky, myš Stezky a podobně a večer se jelo zvláštním vlakem společně domů.

¹² Potkal jsem pak jednoho žáka, který říkal co že jsem to udělal, že jsem odešel. Teď prý je učí nějaký Bulhar, který neumí česky ani anglicky. Já jsem jinou možnost ale neměl – člověk si musí zachovat úroveň.

¹³ Střední zdravotnická škola; učil jsem tam později také fyziku

¹⁴ Cyklo-trasa byla jednou z cca 20 tras. Stezkové hnutí vzniklo na vysokých školách v roce 1963. Srovnej „Hrst vzpomínek“

Kolo jsem si posílal také do Valtic, kde jsem se začátkem července pravidelně účastnil *Letní školy staré hudby*. Intenzivní činnost v kurzech jakoby člověku dodala nové síly. Jednou jsem se po závěrečném koncertu vypravil na kole do Piešťan. Jel jsem směrem na Hodonín, kde jsem přespal u Tondy Pospíšila, člena 15.trasy. Za Skalickou jsem stoupal nahoru na hřeben. Pod nejvyšším bodem měla silnice takový sklon, že jsem padal na záda. Pak jsem jel úzkou silničkou po hřebeni – cítil jsem se jako v nebi. Když jsem odbočil na *Brezovou pod Bradlom*¹⁵, potkal jsem jednoho studenta. Do kopce jsem mu stačil, ale dolů s kopce se pustil bez brzdění, jako by plachtil. Jel jsem opatrně za ním, až jsem dojel do známých končin – do Vrbového a odtud do Piešťan.

Svou pedagogickou činnost jsem ukončil v červnu 2004 a po nějaké době jsem nastoupil do Národního divadla jako vrátný. V říjnu 2004 mi zemřela matka a já jsem zůstal v bytě s tátou. Byl jsem na něho dost vázán, na cestu jsem se mohl vydat jen když mě zastoupila sestra Lída.

V červenci 2007 jsem se vydal s bicyklem za hranice – zúčastnil jsem se Letní hudební akademie v *Lilienfeldu* v Rakousku¹⁶, poblíž známého poutního místa *Mariazell*. Hudebního programu – poslechu koncertů a výuky sborového zpěvu, jakož i společenských setkání – jsem se zúčastnil jen zčásti; více mě lákala cyklistika. Byl jsem kupodivu v celkem dobré formě, ačkoli jsem tehdy moc nejezdil.

Ještě před začátkem kursů jsem se pokusil dojet do Mariazell. Na toto poutní místo se můžeme dostat více způsoby – vedou tam stezky po hřebenech hor, železnice, silnice i cyklostezky. Cyklostezkou, vedoucí podél silnice, jsem dojel do městečka asi 5km před poutním místem – neměl jsem víc sil. Tam jsem poobědval v restauraci a pohovořil se starším poutníkem, který putoval pěšky. Probírali jsme politiku a on nadával na Židy – tvrdil že mohou za všechno zlo.

Tři dny jsem se účastnil kursů; potom jsem sedl na kolo a vydal se směrem k Dunaji, k městečku *Traisenmauer*, kde jsou zbytky římského opevnění. Pak jsem pokračoval dunajskou cyklostezkou (*Donauradweg*) až do města *Tulln* na opačném břehu, kde jsem se vykoupal v jezírku a nasedl na vlak. Během této cesty jsem nocoval u jedné paní; tam byla ubytována také parta Slováků, kteří tu stavěli stanici na výrobu bioplynu.

Přístup Rakušanů k ekologii je odlišný než u nás – berou ekologii vážně. Snaží se zachovat tradiční zemědělství, využívají vodní, větrnou i solární energii, jakož i energii biomasy. Vlaky tu jezdí pravidelně – i když jsou málo obsazené – a tratě se neruší. My sázíme na přítomnost, Rakušané na budoucnost.

V březnu 2009, když jsem se po smrti otce usadil ve Sloupu, pořídil jsem si horské kolo. Po dvou letech jsem zase začal jezdit a několikrát jsem projel trasu z Davle do Prahy a zpátky. Dokonce jsem vyšlapal skoro celý měchenický kopec. Náhle mě však zradilo koleno; začalo mi otékat a bolet. Tak jsem si pořídil ještě hole pro nordickou chůzi.

Ve Sloupu, 8.dubna 2010

¹⁵ Rodiště M.R.Štefánika, je tam jeho památník

¹⁶ Napsal jsem o tom článek pro časopis MOSTY, vyšel 3.8.2007