



Univerzita Palackého v Olomouci
Fakulta tělesné kultury

Cyklistika a cykloturistika jako životní styl. Přes padesát let na Favoritu

Diplomová práce
(bakalářská)

Autor: Tomáš Karola
Vedoucí práce: PhDr. Arnošt Svoboda, PhD.
Olomouc 2021

Jméno a příjmení autora: Tomáš Karola

Název diplomové práce: Cyklistika a cykloturistika jako životní styl. Přes padesát let na Favoritu

Pracoviště: Katedra společenských věd v kinantropologii

Vedoucí práce: PhDr. Arnošt Svoboda, PhD.

Rok obhajoby diplomové práce: 2021

Abstrakt: Tato Bakalářská práce popisuje některé významné momenty životní dráhy cestovatele a spisovatele Jana Tomšíčka ve vztahu k jízdě na kole jako dynamickému faktoru životního stylu. Pro jejich zachycení byla využita série polostrukturovaných rozhovorů s Janem Tomšíčkem a jeho knižní dílo. Popsány jsou jeho prožitky a zkušenosti, které získal během některých svých cest. Ty také odrážejí a zachycují jeho životní postoje a názory, zejména s ohledem na cyklistiku a cykloturistiku jako středobod zájmu na životní cestě respondenta. Při práci byla využita kvalitativní metodologie.

Klíčová slova: dálková cykloturistika, cyklistika, životní styl, Afrika, Skandinávie, kvalitativní metodologie

Souhlasím s půjčováním bakalářské práce v rámci knihovních služeb.

Author's first name and surname: Tomáš Karola

Title of thesis: Cycling and cyclo-tourism as a lifestyle. Over fifty years on Favorit

Department: Department of social sciences of kinantropology

Supervisor: PhDr. Arnošt Svoboda, PhD.

The year of presentation: 2021

Abstract: This bachelor thesis describes some important life moments of the traveler and writer Jan Tomšíček in relation to his bike as a dynamic factor of his lifestyle. To capture these moments, I used a series of semi-structured interviews and the books he had written in the course of his life. Described, are the encounters and experiences he has gained on some of his travels and those also mirror and capture his life stances and opinions throughout his life, especially in relation to cycling and cyclo-tourism as his main life interest. A quality methodology was used throughout this assignment.

Key words: long distance cyclo-tourism, cycling, lifestyle, Africa, Scandinavia, qualitative approach

I agree the thesis paper to be lent within the library service.

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci Cyklistika a cykloturistika jako životní styl. Přes padesát let na Favoritu vypracoval samostatně pod vedením PhDr. Arnošta Svobody, PhD. a uvedl veškerou použitou literaturu a zdroje v seznamu použité literatury.

V Olomouci dne 2021

.....

Podpis

Děkuji PhDr. Arnoštu Svobodovi, PhD. za vstřícný přístup a cenné rady, které mi poskytl při zpracování této bakalářské práce.

Rád bych poděkoval také Janu Tomšíčkovi za jeho ochotu a upřímnost při poskytování informací z jeho života. A také za jeho knižní dílo, kterým inspiroval tisíce lidí nejen k osedlání jízdního kola...

Obsah

1 Úvod	8
2 Přehled poznatků	10
2.1 Vývoj osobnosti	10
2.1.1 Senzitivní období, přechodový rituál	10
2.1.2 Eriksonova teorie vývoje osobnosti	11
2.1.3 Proces nalézání a budování identity	12
2.1.4 Vztah s otcem.....	13
2.2 Identifikace životního stylu/životního způsobu	14
2.2.1 Životní způsob.....	14
2.2.2 Životní styl.....	14
2.2.3 Svoboda, autentická identita a smysl života	16
2.2.4 Životní úroveň.....	16
2.2.5 Konzumní životní styl.....	16
2.3 Cyklistika a cykloturistika	17
2.3.1 Historie kola a cyklistiky	17
2.3.2 Výklad pojmů cyklistika a cykloturistika.....	19
2.3.3 Poznávání prostřednictvím cestování.....	20
2.3.4 Osobnostní předpoklady pro cyklistiku	21
2.3.5 Adaptace na cyklistický trénink	21
2.3.6 Vytrvalost.....	22
3 Cíl práce a výzkumné otázky.....	23
3.1 Cíl práce.....	23
3.2 Výzkumné otázky.....	23
4 Metodika výzkumu	24
4.1 Popis výzkumu	24
4.2 Kvalitativní výzkum.....	25
4.2.1 Biografický výzkum.....	26
4.2.2 Fenomenologické zkoumání.....	26
4.2.3 Metody vyhodnocování a interpretace	28
5 Výsledková část	29
5.1 Jak jsme se seznámili	29
5.2 Dětství	29
5.3 Rodina	31

5.4 Škola	32
5.5 Kamarádi z prostředí cyklistiky	32
5.6 Vojenská služba	34
5.7 Trénink a výlety na kole, dálkové cesty	35
5.7.1 Individualismus a minimalistický přístup ke spotřebě	35
5.7.2 Začátky na kole, první dálkové cesty, cyklistické závody	40
5.7.3 Bulharsko na „skládačce“	45
5.7.4 Skandinávie	46
5.7.5 Mezi Afrikami	49
5.7.6 Besedy a knížky	50
5.7.7 Afrika po dvaceti letech	52
5.8 Partnerky	54
5.8.1 Blanka	56
5.8.2 Věra	56
5.8.3 Eva	58
5.8.4 Jana	59
5.8.5 „svatá“ Jana	59
5.8.6 Irena	60
5.8.7 Alena	61
5.8.8 Zdeňka	62
5.8.9 Shrnutí partnerských vztahů	62
6 Diskuse	64
7 Závěry	71
8 Souhrn	75
9 Summary	76
10 Referenční seznam	77
11 Seznam obrázků	79

Motto: „No, a to kolo takhle, tak na tom kole jsem se cejtil, tam mě nikdo nebuzeroval, víš ta svoboda, ta svoboda!“

1 Úvod

Tato práce se zabývá popisem životní dráhy Jana Tomšíčka jako zajímavé osobnosti cykloturistiky a zachycuje některé momenty napříč jeho životem, od dětství, začátků na kole, prvních i pozdějších cest, cyklistických závodů, partnerských vztahů, až po jeho přednáškovou a spisovatelskou činnost. Snahou bylo popsat životní události zejména ve vztahu k jeho celoživotní zálibě v cyklistice a cykloturistice, zjistit jeho motivaci pro tuto aktivitu a to, jak ovlivnila jeho život.

Jan Tomšíček se narodil v roce 1951 ve východočeské Chocni, kde také vyrůstal a žil zde do svých padesáti let. Rodiče vykonávali dělnické profese. Měl o čtyři a půl roku starší sestru. Dětství prožíval, dalo by se říct, zcela běžně, průměrně. Až na jednu zvláštnost. Cyklistika se pro něj stala ústředním bodem jeho života již v útlém věku. Představovala možnost plně realizovat touhu po svobodě a volnosti, touhu pohybovat se nezávisle a takřka bez omezení. Nebýt spoután pravidly jako například u sportovních her, nemusel se časově ani jinak přizpůsobovat ostatním lidem. Cestovat, poznávat svět, ale zároveň být co nejméně závislý na penězích. Tyto touhy po svobodě a nezávislosti měl v sobě od dětství hluboce zakořeněny.

„Podívat se tak do Afriky a na vlastní oči uvidět krásné zebry, žirafy, antilopy, lvy či slony. To byl docela obyčejný sen každého kluka. Nějak neuvědoměle jsem cítil, že vidět něco na vlastní oči je daleko víc, než něco spatřit na obrázku či ve filmu. Ale tehdy bych ještě nevěřil, že se do té Afriky jednou podívám a dětský sen tak dojde naplnění.“ (Tomšíček, 1999)

Své první kolo dostal od rodičů kolem devátého roku života a hned při první jízdě na něm prožíval velký příval pocitu svobody, kterého se už nechtěl vzdát. Dnes, i po šedesáti letech strávených na bicyklu, stále vyráží v sedle svého letitého Favoritu na kratší i delší jednodenní vyjíždky a několikadenní cykloturistické výlety. A i v tomto věku ještě občas vyjede vstříc dobrodružství prožitému během delších – „expedičních“ cest „na těžko“, s dobou trvání několik týdnů či spíše měsíců. Stále plánuje další dálkové cesty.

S delšími cyklovýlety začal již v šesté třídě, kdy s kamarádem poprvé vyrazili na kolech z jejich rodné Chocně do Hradce Králové a zpět a ujeli tak za odpoledne zhruba osmdesát kilometrů. Tehdy ještě na kole Eska s jedním převodem. V podstatě ale od samého začátku cestoval převážně osamoceně. Ve čtrnácti letech již absolvoval dvěstěkilometrový výlet z Chocně do Brna a zpět, po kterém ho sice postihla svalová horečka, ale byl šťastný, že to dokázal. V osmnácti vyrazil poprvé na několikadenní výpravu do slovenských Tater.

Od cyklistiky a cestování na kole jej neodradila ani vážná nehoda při jedné vyjíždce během výkonu vojenské služby, kdy po srážce s armádní „vétřieskou“ utrpěl těžké zranění stehenní kosti, po kterém následovala operace a dlouhé léčení. Neodradilo ho to ani přesto, že následkem onoho zranění jsou pro něj celoživotní potíže s bércovými vředy na poraněné noze, jejichž stav se zhoršuje typicky právě během absolvování dálkových cest na kole. Často je tak během cesty donucen čelit bolesti, v jejím důsledku únavě z nevyspání, případně musí užívat antibiotika. Tyto a jiné překážky nemohly přebít jeho touhu po seberealizaci, poznávání přírody a života lidí kolem, i sebe sama skrze prožitky během mnoha cest.

Některí jeho kamarádi se věnovali silniční cyklistice v její sportovní formě a stali se úspěšnými závodníky. Honza se po několika, dle svých slov, nepříliš úspěšně absolvovaných závodech přestal zajímat o závodní cyklistiku a věnoval se nadále pouze cykloturistice.

Již v mládí, kromě mnoha kratších cest, několikrát navštívil na kole balkánské země, zejména tehdejší Jugoslávii, Rumunsko a Bulharsko. Jeho cesty v té době vedly také do Pobaltí a Skandinávie. Později na svém Favoritu dojel z jihoafrického Kapského Města až do rodné Chocně. V pětadesáti letech absolvoval na kole 22 tisíc kilometrů dlouhou cestu z Jevíčka do Vladivostoku a zpět. V roce 2018, ve svých sedmašedesáti letech, ujel na okružní jízdě po západní Evropě sedm tisíc tři sta kilometrů za sedmdesát tři dní.

Honzovy tři speciality, kterými se odlišuje prakticky ode všech cyklo cestovatelů jsou:

- Cestuje stále na kole Favorit, i když dnes už ne na tom úplně původním. To mu po pětatřiceti letech definitivně vypovědělo službu, jelikož opakovaně prasklý rám by byl již obtížně opravitelný. Vyměnil ho za jiné kolo stejného typu a jezdí na něm dále.
- Na cesty vždy vyráží z domu rovnou na kole, lidově řečeno „na těžko“, tedy s brašňami a vším potřebným vybavením na cestu. Z cílové destinace domů se vždy vrací stejným způsobem, tedy na kole, vlastní silou. Nikdy nepoužívá jiné formy dopravy, vyjma nutných případů, kdy musí využít například trajekt.
- Nikdy nevyužívá služeb ubytovacích zařízení, kempů a podobně. Spí „pod širákem“, v případě špatného počasí pod stanem, nejráději někde v lese. Místo k přespaní si vybírá tak, aby ho, pokud možno, nikdo neviděl. Alternativně přespí v soukromí u místních obyvatel, kteří mu nabídnou nocleh.

Celý svůj dosavadní život zasvětil cykloturistice a nadšení ho neopouští ani na prahu sedmdesátky. Před započítáním našich rozhovorů mluvil o svých plánech na letošní rok.

„...Neříkám, že teď nebudu jezdit vůbec, ale už bych se tak nehonil. Letos si říkám, pojedou jenom když bude pěkně, ale žádný extrém, no dvanáct tisíc ne, ale deset, to je reálný, to se dá. Já si udělám pár týdenních výletů zase jako loni, a to naskočí...“

Později, na závěr našich společných povídaní, učinil prohlášení že v roce 2021 ujede v jednom dni tři sta kilometrů.

„...Startoval bych u kostela v Jaroměřicích ve čtyři hodiny ráno, aby už bylo světlo. Jel bych směr Olomouc, Rožnov a dál, až bych dojel na metu sto padesát dva kilometrů, tam bych to otočil a jel zase zpátky. Po čtyřiceti kilometrech bych si vždycky dal pauzu, takže to by bylo sedm zastávek. U mě jsou dlouhé zastávky, to bych si připravil nějakou kašovitou stravu, abych se nezdržoval. Pítí bych si kupoval. Teoreticky bych jel rychlostí dvacet kilometrů v hodině, takže když to spočítáme, patnáct hodin čistého času jízdy. Na galuskáči. No tak dobrý, až mně bude sedmdesát, tak bych to rád zkusil...“

2 Přehled poznatků

V teoretické části se budeme zabývat pojmy z oblasti vývoje osobnosti, problematikou vztahu otce a syna, životním stylem, otázkou definice pojmů cyklistika a cykloturistika, osobnostními předpoklady pro cyklistiku a projevy adaptace organismu na pravidelné vytrvalostní zatížení. Zmíněna bude i historie cyklistiky. Všechna tato témata přímo souvisí s životem Jana Tomšíčka, cílem práce a výzkumnými otázkami.

2.1 Vývoj osobnosti

Jelikož práce je zaměřena na popis životní dráhy, považuji s ohledem na tuto skutečnost za žádoucí, definovat některé pojmy týkající se vývoje osobnosti. Podle Hellera (2014) se vývojová psychologie snaží se pomocí vědeckých metod porozumět lidskému prožívání, myšlení, cítění a chování. Patří mezi základní psychologické disciplíny.

„Vývojová psychologie usiluje o poznání souvislostí a pravidel vývojových proměn v jednotlivých oblastech lidské psychiky a porozumění jejich mechanismům. Duševní vývoj lze charakterizovat jako proces vzniku a zákonitých změn psychických procesů a vlastností v rámci diferenciací a integrace celé osobnosti.“ (Vágnerová, 1999)

2.1.1 Senzitivní období, přechodový rituál

Jedním z výkladových principů vývojové psychologie je podle Říčana (2014) pojem kritické období. Jde o existenci životních období se zvýšenou vnímavostí vůči specifickým vlivům nebo podmínkám. Jen tehdy, nastanou-li tyto podmínky, nebo jinak řečeno příležitosti, může se ve vývoji odehrát to, co by se podle genetického programu odehrát mělo. V lidské vývojové psychologii zatím neznáme kritická období, jejichž promeškání by způsobilo výrazné povahové zvláštnosti, těžké charakterové defekty, popřípadě neschopnost navázat citový vztah. Mluvíme proto o senzitivních obdobích, kdy je psychika zvláště vnímavá k určitým vlivům, podobně jako u kritického období. Pokud se toto období plně nevyužije, je to sice možno kompenzovat později, ale příslušný nedostatek v prostředí během senzitivního období způsobí, že je dotyčná funkce v dospělém věku slabší, případně se určitý defekt vyvine u takto postižených jedinců častěji. Jako jeden z příkladů uvádí, že pokud nemá dítě mezi šestým a čtyřicetým měsícem možnost vytvořit si citovou vazbu k matce nebo k jiné pečující osobě, později si jakékoli pevné citové vztahy velmi těžko vytváří.

Dále Říčan (2014) popisuje, že příroda a společnost vytvářejí v lidském životě řadu významných předělů se závažnými důsledky pro vývoj psychiky. V mnoha tradičních společnostech byla životní stadia navzájem radikálně oddělena, což mělo důsledky pro celý způsob života. Zejména dosažení dospělosti předepisovalo zásadní změnu ve způsobu života a bylo pečetěno iniciačními rituály. *„V psychologii není možné stanovit vývojová stadia bez ohledu na biologické a sociální faktory. Přesto se řada autorů snaží uplatnit psychologické hledisko.“* (Říčan, 2014). Nejdále v tom podle Říčana (2014) dospěl Erik H. Erikson, který zkombinoval psychologické hledisko s biologickým a sociologickým. Definuje každé životní stadium určitým úkolem, který má člověk ve svém duševním vývoji splnit a zároveň je každé stadium dáno obdobím, kdy tělesný i duševní vývoj postoupil natolik, že řešení příslušného vývojového úkolu je možné. Současně společnost svým připraveným socializačním

programem tento úkol nastoluje. Eriksonova genialita spočívá ve formulaci základních vývojových úkolů, pomocí kterých se dají vymezit stadia života psychologicky, a zároveň s ohledem na biologickou a sociální podmíněnost tohoto vývoje. Současně je tato stadia možné najít ve značně odlišných kulturách, včetně přírodních národů.

2.1.2 Eriksonova teorie vývoje osobnosti

Podle Hellera (2014) existují různé koncepty psychologie vývoje osobnosti. Jednou z nich je Eriksonova teorie vývoje osobnosti. Jde o teorii osmi věků, jimiž Erikson nazývá osm etap lidského života, kterými všichni procházíme. Těchto osm etap předpokládá vazbu vývoje člověka na různé biologické, společenské, kulturní a historické faktory. Na každém z osmi stupňů vývoje musí člověk překonat určitou krizi a vyřešit psychologický rozpor, aby dosáhl dané ctnosti a otevřela se mu cesta k dalšímu rozvoji osobnosti.

Ve věku do jednoho roku získává dítě díky péči matky základní pocit důvěry pro celý život. Toto stádium bývá charakterizováno jako „důvěra proti základní nedůvěře“. Ctností získanou v tomto vývojovém období je naděje.

Od jednoho do tří let prožívá dítě v závislosti na požadavcích okolí a na tom, jak se mu daří či nedaří je plnit, rozpor mezi pocitem autonomie a studu. Tato etapa je nazývána „autonomie proti zahanbení a pochybnosti“. Její ctností je vůle.

V předškolním věku, od tří do šesti let, prožívá dítě konflikt mezi vlastní iniciativou a pocitem viny, utváří se svědomí. Tato etapa je nazývána „iniciativa proti vině“. Její ctností je účelnost.

Od šesti do dvanácti let prožívá člověk konflikt mezi snaživostí ve škole a pocitem méněcennosti. Od her přechází k produktivním činnostem, vyžadujícím dovednosti. Tato etapa je nazývána „snaživost proti méněcennosti“. Její ctností je kompetence.

Ve věku dospívání, od dvanácti do devatenácti let, prožívá člověk hledání vlastní identity v konfliktu s nejistotou ohledně své role mezi lidmi. Tato etapa je nazývána „identita proti zmatení rolí“. Její ctností tohoto je věrnost, např. zvolenému povolání nebo životní filozofii.

Ve věku mladé dospělosti, od devatenácti do dvaceti pěti let člověk objevuje hranice své intimity a je připraven splynout s druhou osobou. Tato etapa je nazývána „intimita proti izolaci“. Její ctností je láska.

Ve věku dospělosti, od dvaceti pěti do padesáti let, se touha tvořit dostává do konfliktu s pocitem osobní stagnace. Člověk touží vytvářet a zanechat po sobě něco hodnotného, potomky, majetek, umělecká díla, tvůrčí myšlenky. Tato etapa je nazývána „generativita proti stagnaci“. Její ctností je pečování o někoho nebo o něco.

Ve věku pozdní dospělosti a ve stáří, od padesáti let je pocit osobní integrity projevené přijetím vlastního života, v konfliktu s pocitem zoufalství a strachu ze smrti. Jestliže se člověk ve stáří nemůže ohlédnout na svůj život s pocitem dobře vykonaného díla a osobního naplnění, ohrožuje ho zoufalství. Tato etapa se nazývá „integrita ega proti zoufalství“. Její ctností je moudrost, která je výsledkem celého vývojového cyklu jedince.

2.1.3 Proces nalézání a budování identity

Mít identitu znamená podle Říčana (2014) znát odpověď na otázku, kdo jsem. A také to znamená jistotu sebou samým, odpovědnost za své činy, znalost svých možností a z toho vyplývající realistické sebevědomí. Znamená to vědět o své jedinečnosti a aktivně se podílet na tvorbě budoucnosti. Mít větší podíl na svém životě. Dále uvádí, že pojem identita není příliš přesně vymezen. Již autor tohoto pojmu, Erik H. Erikson, se přesné definici bránil. To dává možnost k myšlení a rozvíjení různými směry. Hledat svou identitu znamená především poznávat sám sebe. Její hledání a vytváření není jen záležitostí adolescence, avšak „...*adolescence je vrcholem osobního zápasu o identitu.*“ (Říčan, 2014). Adolescent u sebe objevuje nové vlastnosti vznikající v tomto období a zároveň si uvědomuje ty, které měl už dříve, ale nevnímal si jich a nepřemýšlel o nich. To mu přináší příjemná překvapení, například v podobě uvědomění si celé mohutnosti své inteligence. Identita není úplná bez realistického poznání vlastních schopností. Adolescent si klade například otázky, jakou mám odvalu a jakou vytrvalost? Mohu vyniknout ve sportu? To často znamená i ztrátu iluzí o sobě a svých schopnostech, například o **sportovním nadání**. Dospívající kolísá mezi přeceňováním svých schopností a pocitu méněcennosti, má zranitelné sebevědomí a pátrá ve svém okolí po náznacích obdivu, pochvaly či jiného ocenění.

Dále Říčan (2014) uvádí, že sebepoznání bývá většinou spojeno s jednáním. Obvykle se adolescent snaží někým být, například být mužný. Proto provozuje nějaký sport, experimentuje s alkoholem nebo s hranicemi zákona. Rovněž názorové a mravní hledání je spojeno s jednáním, s každým poznáním je třeba něco udělat, poznání, ze kterého nejsou vyvozeny důsledky není nic platné, je třeba zkoušet žít podle svého přesvědčení a řídit se jím ve svém rozhodování.

Hledat svou identitu znamená podle Říčana (2014) často experimentovat, abychom metodou pokusu a omylu našli svou pravou cestu. Experimentuje se v různých oblastech, s náboženstvím, s jógou, a každá zkušenost nás poznamenává. Některé experimenty vyžadují nasazení celé bytosti s rizikem, že to nepůjde vrátit zpět. Adolescent zkouší, co ze sebe dokáže udělat, jakého sebeovládání je schopen a co všechno si dokáže odříci. Případně jak radikálně dokáže opustit konzumentský způsob života nebo se cele odevzdat Kristu, Buddhovi.

„*Hledání identity zesiluje introvertní zaměření adolescenta.*“ (Říčan, 2014) Pozornost k vlastní osobě, přemýšlení o sobě a zaměření na vlastní nitro, si vynucují tělesné změny, milostný i mravní život a emancipace od rodičů. Někteří dospívající si vedou deník, kde zaznamenávají úvahy o osobních problémech, o nichž nemají s kým mluvit. To je také prostředek k hledání identity. Chlapecký deník někdy připomíná tréninkový deník sportovce, jelikož obsahuje různá rozhodnutí, předsevzetí, záznamy o dodržování osobního plánu a záměry pro budoucnost.

Nová identita znamená rozchod s méně uvědomělou identitou dítěte. Opouštění starých jistot ale bývá spojeno se zmatkem, jež je pravým opakem identity a častým průvodním jevem opuštění kontinuity je také smutek, který se dospívající snaží přehlušit či zamaskovat aktivitou nebo hranou suverenitou.

Vágnerová (1999) popisuje snahu dospívajícího o rozvoj individuálně specifické identity ve snaze odlišit se od ostatních lidí a potvrdit sám sebe jako samostatnou bytost. Tento proces se nazývá individuace. Pubescent si uvědomuje, že rodiče nejsou tak moudří a všemocní, jakými se mu zdáli být dříve, což potřebu vlastního odlišení posiluje. Je svými rodiči do určité míry zklamán a snaží se s tím vyrovnat. Cílem jeho snažení je omezení podřízenosti a dětské

role, jejichž jakékoliv omezení chápe jako úspěch. Ale není dost zralý na pochopení a akceptaci výhrad rodičů, včetně jejich motivace k určitému jednání, ani na to, aby k nim byl tolerantní. Z toho vyplývá, že jelikož jsou rodiče zralejší, musí větší pochopení a toleranci projevit oni. Jejich vzájemná interakce tak bývá poznamenána určitým napětím, vyplývajícím z rozdílných potřeb a postojů.

„Kritičnost pubescenta a jeho odpor k závislosti na rodině může být projevem nejistoty, kdy si váhající jedinec takto dodává odvahu. Může být reakcí na nepřiměřené, příliš autoritářské rodičovské chování, na zesměšňování atd. V tomto případě jde o projev obrany, která mu pomáhá udržet přijatelnou sebejistotu a sebeúctu.“ (Vágnerová, 1999)

Dospívající potřebuje prezentovat svou identitu. Nakonečný (2009) říká že být sám sebou, být takový, jaký skutečně jsem, není vždy reálné. Především proto, že každý musí své chování, jež představuje projevy vlastní identity, více nebo méně stylizovat nebo dokonce něco předstírat či zastírat. Ale účelové předstírání něčeho, čím člověk není, může v jistém smyslu považovat i za ztrátu identity.

Podle Kubátové (2010) se problém smyslu života odkrývá otevřením problému lidské svobody a autentické identity. A například podle Nakonečného (2005) můžeme právě skrze koncept smyslu života vysvětlovat specifické druhy způsobu života. Je tomu tak proto, že způsob života vyjadřuje určitý životní smysl.

2.1.4 Vztah s otcem

Steve Biddulph (2007) potvrzuje, že asi třicet procent mužů se svým otcem vůbec nemluví a jejich vztah neexistuje. Píše o důležitosti dobrého vztahu syna s otcem. A jak je pro další život nutné smíření s otcem, ať už reálné v přímé komunikaci nebo jen v představách, prostřednictvím vnitřního rozhovoru.

Dokud muž nedospěje k bodu, kdy bude vůči svému otci schopen cítit lásku a úctu, a bude schopen přijímat lásku a úctu starších mužů, zůstane chlapcem. Takto postižení muži mohou své skryté zranění přehlušovat tvrdou prací a sebezapřením. Pokud máme chladný vztah s otcem, jeho láska je nedosažitelná a její přirozená potřeba zůstane nenaplněna, dochází v životě k deformaci a důsledkem je, že *„potřeba uznání se stane naší posedlostí.“* (Biddulph, 2007).

Mimo lidí v jiných oborech jsou právě mnozí sportovci, dychtící po úspěchu, poháněni touto nenaplněnou potřebou lásky a uznání. I když jejich otec už dávno zemřel, probíhá u nich vnitřní rozhovor s ním. *„Vidíš, táto? Vidíš, co dokážu?“* Samozřejmě to však není nic platné. *„Ale synu, nemohl bys být ještě lepší?“* Nebo *„Děláš to mizerně, synu! Běž do hajzlu, táto!“* (Biddulph, 2007) Je nutné pochopit celý obraz a zbavit se i svého otce viny. Prakticky Biddulph navrhuje naučit se milovat *„svého otce v sobě“*. Protože, i když už otec zemřel a skutečný rozhovor se nemůže uskutečnit, není pravdou, že by příležitost k rozhovoru byla navždy ztracena. *„On ve vás je, proto tento proces můžete zahájit. Svého žalu se můžete začít zbavovat ve svých představách a snech.“* (Biddulph, 2007). Dokud nebudete schopni cítit vůči svému otci lásku a úctu a nenaučíte se přijímat je od starších mužů, zůstanete chlapcem.

Biddulph (2007) také popisuje proces smíření s otcem. Ten spočívá v tom, že důležité okolnosti je potřeba si vyjasnit a dokončit nedokončené záležitosti. Pro uskutečnění procesu smíření nestačí jen odpustit a zapomenout. Takový přístup nerespektuje pravdu ani vnitřní

dítě v nás, jehož duševní zranění musejí být uznána. Syn má právo říct otci, co nesnášel, co jej děsilo nebo jak osaměle a smutně se cítil, protože mu otec neprojevil dost uznání a vřelosti. Není možné odpustit něco, co nebylo nejdříve uznáno.

2.2 Identifikace životního stylu/životního způsobu

Ve své práci Ivanová (2006) popisuje životní styl jako složitý fenomén, který může být reflektován z hlediska mnoha aspektů, dimenzí a alternativ. Komplikovanost pojmu, nemožnost jeho přesné definice a skutečnost, že se jedná o syntetizující kategorii, podle Ivanové způsobily, že se sociologie soustřeďovala spíše na analýzu jednotlivých sfér činností, jako práce či volného času a jednotlivých prostředí, například města či venkova nebo jednotlivých skupin a kategorií, například rodiny či mládeže. Případně vymezovala jednotlivé složky životního stylu nebo jeho projevy v rámci určitých paradigmat. Vzájemná propojenost jednotlivých témat sociologii z větší části unikala. „*Pojem životní styl se v sociologii významově prolíná s pojmy životní způsob, životní sloh, životní dráha, životní úroveň, kvalita života, nelze jej mnohdy odlišit ani od podmínek života. Nejméně přesné je odlišení pojmů životní styl a životní způsob.*“ (Ivanová, 2006)

Dále Ivanová (2006) definuje, že životní styl je funkčním systémem, s pomocí kterého si člověk za určitých podmínek a podle svých kritérií a potřeb, a svých statusových a materiálně-ekonomických možností, vybírá z repertoáru dané kultury.

2.2.1 Životní způsob

Podle Duffkové (2005) je životní způsob systémem významných činností a vztahů, životních projevů a zvyklostí charakteristických pro určitý subjekt (jedince či skupinu, eventuálně i společenství a společnost coby konkrétní nositele životního způsobu.

2.2.2 Životní styl

Pojem životní styl je konkrétnější. Duffková (2005) rozlišuje životní styl jednotlivce a životní styl skupiny, kdy pojmu životní styl jednotlivce můžeme rozumět především jako konzistentnímu životnímu způsobu jednotlivce. Jeho jednotlivé části jsou ve vzájemném vztahu a vycházejí z jednotného základu, mají společné jádro, jednotný „styl“, který se jako červená linie prolíná všemi podstatnými činnostmi, vztahy a zvyklostmi nositele životního stylu.

Pojem životní styl skupiny můžeme podle Duffkové (2005) chápat jako do určité míry typické společné rysy životního způsobu, které jsou příznačné pro převážnou většinu členů nějaké skupiny. Častěji jde o skupiny, jejichž členové se navzájem neznají, ale mají společné něco, co je důležité pro vytváření životního způsobu respektive stylu. Jde například o skupiny vytvářející se v souvislosti s povoláním a přípravou na něj, tedy životní styl lékařů, profesionálních sportovců, vysokoškolských studentů apod.

Podle Kubátové (2010) lze na základě Duffkovou uvedených definic usoudit, že pojmy životní způsob a životní styl je možné považovat za synonyma, jelikož vymezení životního způsobu předpokládá jeho vnitřní uspořádanost a konzistentnost, tedy vlastnosti, kterými je

vymezen životní styl. Pokud se ale zaměříme na kvalitativní stránku, tedy na míru uspořádnosti a konzistentnosti prvků způsobu života, lze na životní způsob a životní styl pohlížet i jako na odlišné pojmy.

Není tedy, jak uvádí Kubátová (2010), možné ani vhodné obecně vymezit obsah pojmů životní způsob a životní styl. Je sice možné najít znaky odlišující obsahy těchto pojmů, ale trvat striktně na dodržování jejich slovního označení v rámci celé vědecké komunity není reálné ani nutné. Je na každém výzkumníkovi, aby na počátku svého výzkumu svůj problém (předmět) vymezil a pracovníě svůj předmět definoval. Jak jej nazve – zda životní způsob, životní styl nebo dokonce životní sloh už není podstatné. Z uvedeného plynou dva závěry:

1. Označení „životní způsob“, „životní styl“, „životní sloh“ lze považovat za synonyma, a to do okamžiku, dokud nejsou vymezeny obsahy pojmů, které tato slova označují.

2. Konkrétní vymezení obsahu pojmu, který se vztahuje ke způsobu života, se musí odvíjet od teoretického východiska.

Životní způsob i životní styl se dají podle Ivanové (2006) vymezit společně jako životními podmínkami ovlivňovaný ustálený způsob chování. Životní styl i životní způsob jsou součástí kultury, a jsou nositelé kulturního a historického dědictví.

Ve výzkumech Machonin & Tuček (1996) a Tuček a kol. (2003) má životní styl dva aspekty. Materiální aspekt odpovídá pojmu životní úroveň a jeho ukazatelem je úroveň vybavenosti domácnosti předměty dlouhodobé spotřeby. Kulturní aspekt životního stylu je chápán jako kulturní úroveň a jeho ukazatelem je index kulturních aktivit, přičemž do kulturních aktivit jsou zahrnuty tyto aktivity mimopracovní doby:

1. návštěva divadel, koncertů, výstav
2. studium odborné literatury
3. chození do přírody, sport, turistika
4. četba krásné literatury
5. návštěvy přátel
6. návštěva restaurací, kaváren, zábav
7. rukodělné koníčky
8. náročnější fyzické práce doma

Předpokládá se, že index kulturních aktivit od první do osmé položky vyjadřuje jednotlivé kulturní úrovně statusu, a to od nejvyšší úrovně po nejnižší.

Kubátová (2010) uvádí, že Erich Fromm rozlišoval dva způsoby existence člověka. Jeden založený na vlastnění, druhý na bytí. Způsob života založený na vlastnění se vztahuje k věcem, nevyžaduje žádné jiné úsilí než jen udržet a produktivně využít majetek. Naproti tomu způsob života založený na bytí není založen na vlastnění věcí, ale na aktivním bytí, autentickém prožívání života. Jeho předpoklady jsou nezávislost, svoboda a existence kritického rozumu.

V této práci budu pracovat s pojmem **životní styl**, jako označením životního způsobu, jehož podstatné činnosti, vztahy, zvyklosti s podobně, jsou ve vzájemném vztahu, uspořádaný a konzistentní.

2.2.3 Svoboda, autentická identita a smysl života

Podle Kubátové (2010) je do způsobu života zahrnuta i otázka lidské svobody. Lidskou svobodu lze analyzovat v rámci vztahu mezi sociálním a individuálním v člověku. Svoboda člověka je nezbytnou podmínkou k utváření autentické identity. Být autentický, žít autentický život, znamená být sám sebou: být jedinečný ve smyslu individuální autonomie a být koherentním celkem. Člověku je sice sociálně přisouzen určitý typ identity, ovšem každý člověk může mít svobodu naplnit jej autentickým obsahem. Pouze v tom případě se sociálně přisouzená identita může stát konzistentní součástí identity. Je-li identita jedince totožná s typem identity, pak takový jedinec ztrácí možnost být autentický.

„Podle fenomenologů pramení možnost autenticity v přirozeném světě (říká se mu také žitý svět) jako ve světě, ve kterém je člověk naladěn k tomu, aby zvažoval možnosti, do kterých byl vržen, a tyto možnosti aktualizoval svým jednáním.“ (Kubátová, 2010)

2.2.4 Životní úroveň

Kubátová (2010) uvádí, že životní úroveň je vymezena kvantitativně, ekonomicky. Rozlišuje se životní úroveň společnosti a životní úroveň jednotlivce (nebo domácnosti). Životní úroveň společnosti je chápána jako její materiální blahobyt. Jejím ukazatelem je HDP (hrubý domácí produkt) na obyvatele (hlavu). HDP na obyvatele definuje Krämer (2005) jako „*součet hodnoty všeho zboží a služeb, které občané země za rok vyprodukují, děleno počtem občanů*“.

Životní úroveň jednotlivce nebo rodiny je podle Kubátové (2010) chápána jako materiální blahobyt, který se týká především úrovně spotřeby, materiálního vybavení domácnosti a obecně věcí, které lze koupit a které má člověk k dispozici. Tedy životní úroveň se odvozuje jednak od výše příjmů osob a domácností, jednak od materiální vybavenosti domácností a bytů.

Ovšem současné univerzální měřítko toho, jak se lidem daří, hrubý národní produkt, není dostačující ukazatel, jelikož kvalitu lidského života určuje celá řada dalších faktorů nejen ekonomická úroveň. Zároveň je třeba si uvědomit, že příčina toho, že se míra štěstí s rostoucím blahobytem nezvyšuje, tkví v samé podstatě konzumní mentality, totiž že člověk stále touží po nových věcech a nikdy nemůže dosáhnout uspokojení.

„Také podle Ericha Fromma je evidentní, že neomezené uspokojování všech tužeb nevede k blahu, ani není cestou ke štěstí. V rozvinuté industriální kapitalistické společnosti jsme se nestali svobodnými.“ (Kubátová, 2010)

Dále Kubátová (2010) konfrontuje pojmy životní úroveň a kvalita života, kdy **životní úroveň** se vztahuje k ekonomické stránce způsobu života a jejím projevem je spotřeba, **kvalita života** se vztahuje ke kvalitativní stránce způsobu života a jejími projevy jsou životní spokojenost, pocit štěstí a smyslu života.

2.2.5 Konzumní životní styl

Co to znamená zaujímat a projevovat konzumní postoj? Kubátová (2010) vysvětluje, že jde o pojetí života jako řady specifikovatelných, definovatelných, rozčlenitelných a řešitelných problémů, což je spojeno s vírou v povinnost vypořádat se s těmito problémy. Pokud tuto povinnost zanedbáme, musíme se stydět.

Kubátová (2010) píše o konzumních postojích, na nichž jsou založeny konzumní životní styly:

„Konzumní postoje vedou člověka k přesvědčení, že jeho povinností je zdokonalovat sebe i svůj život, kultivovat se a rozvíjet, že musí sám překonávat vlastní nedostatky i jiné překážky stojící v cestě jeho životnímu stylu.“ (Kubátová, 2010)

A dále Kubátová uvádí, že vzory všeho, co by ze sebe člověk mohl udělat, nachází na trhu prostřednictvím reklamy, kdy tato ukazuje jednotlivé výrobky na pozadí určitého životního stylu, ke kterému mají výrobky patřit. Dále píše o buržoazně-bohémském životním stylu současné elity:

„Kultivovaní lidé nemají drahé šperky, ale drahé vybavení pro koníčky a volný čas. Důsledkem toho je, že věci, které patří bobos, byly původně navrženy k daleko nebezpečnějším aktivitám, než k jakým se používají. Mají boty a bundy, které byly navrženy pro výstup do And, ovšem procházejí se v nich po zelinářském tržišti.“ (Kubátová, 2010)

Bobos, tedy buržoazní bohémové, je označením sociální vrstvy „pro jejíž příslušníky je charakteristické spojení hodnot buržoazního kapitalismu s bohémskými hodnotami alternativní kultury.“ (Kubátová, 2010)

„Základní charakteristikou rozvinuté industriální společnosti je totiž pohodlná, bezkonfliktní, demokratická nesvoboda. Životní standard lidí se sice zvýšil, ovšem lidé za to platí svou svobodou, tedy možností být autentickými, protože jsou ve vleku nepravých potřeb masového konzumu. To se projevuje v tom, jak podléhají reklamě, oddávají se tomu, čemu se oddávají druzí, nenávidí a milují to, co nenávidí a milují druzí apod.“ (Marcuse, 1991)

Podle Heideggera (1996) je důsledkem situace, kdy člověk upadne do nezakotvenosti a neautentické každodennosti, do světa věcí to, že se sám stane věcí, jeho identita je anonymní neautentická, myslí si to, co si myslí ostatní lidé a dělá to, o čem si myslí, že se to dělá. Typickými projevy jsou propadnutí věcem, podlehnutí těkavosti a nutkavému pídění po všem novém, podlehnutí zvědavosti, jejímž důsledkem je povrchní porozumění světu, podlehnutí veřejným výkladům světa a z nich vyplývajícím povrchním zábavě a povrchním řečem, sloužícím pouze k zabavení.

Jak uvádí Kubátová (2010), Heideggerovi se tímto podařilo velmi přesně formulovat to, co považujeme za konzumní životní způsob.

2.3 Cyklistika a cykloturistika

2.3.1 Historie kola a cyklistiky

Podle Konopky (2007) je kolo samotné jedním z největších vynálezů lidstva. Jako hlavní důvod tohoto tvrzení uvádí, že pro kolo neexistuje žádný vzor v přírodě, jelikož není možné vyživovat z živých buněk kolo otáčející se neustále kolem své osy. Původně sestávalo kolo z dvou až třídílného kotouče pevně spojeného s osou a bylo využíváno pouze jako kolo od vozu. Nejstarší dochované znázornění vozu vzniklo asi před 5 000 lety. Informace o paprskových kolech vozu pochází z Mezopotánie před 4 000 lety. Naproti tomu v Číně měla kola s vsazenými paprsky existovat už před 6 000 lety. Nikdo v té době nepřišel na myšlenku namontovat místo dvou kol vedle sebe kola za sebou, protože o stabilizačním rotačním účinku točících se kol ještě nebylo nic známo.

Jak dále Konopka (2007) uvádí, historie jízdního kola začíná v roce 1818, kdy Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn přihlásil jako patent své říditelné běhací kolo. To bylo později na jeho počest pojmenováno „drezína“. Jízdní kolo bylo při svém zrození nejprve vystaveno posměchu, nikdo v té době netušil, že zažije takový vzestup a bude dnes označováno například jako neekologičtější dopravní prostředek. Kolem roku 1845 zkonstruoval mechanik Mylius jízdní kolo, které bylo na předním kole poháněno šlapacími klikami. Svůj první průlom zažilo dvoukolo v roce 1897, když francouzský mechanik Pierre Michaux předvedl na světové výstavě šlapací kolo zvané „velociped“. V té době bylo přední kolo bráno jako pohonné, proto bylo neustále zvětšováno, aby se jedním otočením klik dala ujet delší vzdálenost. To vysvětluje vývoj vysokého kola. Přední kolo nabývalo postupně stále větších rozměrů, zatímco zadní kolo se zmenšovalo. Bylo zkonstruováno dokonce vysoké kolo s průměrem předního kola 3 metry a hmotností 65 kg. Pády z kol této velikosti byly nebezpečné. Vysoké kolo pozvolna ztratilo svůj počáteční význam. První nízké kolo s poháněným zadním kolem postavil André Guilmet kolem roku 1868. Z původně dřevěného jízdního kola byl použitím železných tečných paprsků kolem roku 1870 W.A.Cowperem a ráfků J.Truffautse z roku 1879 vyvinut železný stroj. Nejdůležitějším pokrokem však bylo použití řetězového pohonu k zadnímu kolu H.J.Lawsonem kolem roku 1879. Celogumové pneumatiky se začaly používat roku 1869, v roce 1888 byly nahrazeny pneumatikami plněnými vzduchem. Ty vynalezl skotský zvěrolékař John Boyd Dunlop. Na přelomu 19. a 20. století vynalezl Ernst Sachs volnoběžný náboj, krátce nato také zpětnou brzdu na kole. „Vítězný nástup jízdního kola již nebyl k zadržení.“ (Konopka, 2007)

„Skutečným určujícím rysem kola se stal vynález pedálu. V roce 1839 sestrojil skotský kovář Kirkpatrick Macmillan přístroj, jehož zadní kolo poháněly šlapky – ukázaly se však neefektivní. V roce 1861 připojil pařížský karosář Pierre Michaux kliky a pedály k přednímu kolu a vznikl velociped. Michauxův vynález se stal populárním a v evropských městech se objevily stovky velocipedů. V roce 1866 přihlásil Pierre Lallemet, Michauxův dřívější zaměstnanec, patent na velociped v Americe. Pouhé tři roky na to, 31. května 1869, se v Parc de St-Cloud v Paříži uskutečnil první závod velocipedů – vyhrál Angličan James Moore. První závod mezi městy se uskutečnil z Paříže do Rouenu 7. listopadu 1869. Opět vyhrál James Moore, který vzdálenost 123 kilometrů překonal průměrnou rychlostí 12 kilometrů za hodinu. Závod z Paříže do Rouenu se koná každý rok až dodnes.“ (Sidwels, 2004)

Bakalář & Cihlár (1984) uvádějí, že předchůdce „moderního“ kola bychom mohli spatřit v roce 1888 v dílně Johna Kempera Starleyho. Sestrojil totiž jízdní kolo, které mělo téměř stejný průměr předního i zadního kola a pohon byl zajištěn pedály, klikami, řetězem a ozubenými koly. První pneumatiky naplněné vzduchem vymyslel irský zvěrolékař John Boyd Dunlop. Jejich nevýhodou ale bylo, že se nedaly snímat. To vyřešili bratři Michelinové v roce 1891, kdy přišli na trh se snímatelnými pneumatikami, umožňujícími výměnu při defektu.

Dalším vylepšením přispěl podle Vrby (2006) Francouz Joanny Panel, který v roce 1911 navrhl první měnič převodů. Jednalo se pouze o tři převodové stupně. Značnou nevýhodou bylo, že se měnily za pomoci táhel a k provedení změny převodu bylo nutné zastavit.

Díky charakteristické vlastnosti lidské povahy, touze měřit své síly s jinými v závodě, se podle Konopky (2007) již necelé dva roky po vynálezu běhacího kola, roku 1819, konaly v Paříži první závody drezín. Roku 1865 byly v Amiens na úseku 500 m uspořádány první silniční závody. Prvním mezinárodním silničním závodem byla výše zmíněná 130 km jízda z Paříže do Rouenu, konaná v roce 1869. Roku 1880 se konal závod přes Alpy, z Paříže do Milána a zpět. Silniční závod na 87 km byl pořádán i na prvních novodobých Olympijských hrách roku 1896.

Cyklistické závody na dráze se jely poprvé roku 1868 v Anglii a v roce 1882 v Německu. První šestidenní závod byl pořádán roku 1891 v New Yorku, v Evropě roku 1909 v Berlíně.

Dále Konopka (2007) uvádí, že dějiny cyklistiky byly utvářeny zejména díky velkým etapovým závodům konaným téměř ve všech zemích Evropy. Nejznámější z nich, Tour de France, byl založen roku 1903 Henrim Desgrangem, který „*chtěl Francouzům nabídnout drama jednoduché velkoleposti v nejžhavějším měsíci v roce, kdy krávy na pastvinách bučí žízni a tráva při krajích cesty usychá.*“ (Konopka, 2007) Tour de France je sice nejvýznamnějším etapovým závodem, ale pozornost a obdiv si zaslouží i jiné etapové závody jako Giro d'Italia, Tour de Suisse, Vuelta a España a další.

Podle Jansy & Dovalila (2009) se od sedmdesátých let 19. století začaly zakládat české sportovní celky, přičemž od 80. let začaly spolky vznikat téměř masově. Dané období je charakterizováno bouřlivým rozvojem cyklistiky, kdy už roku 1881 vznikl Český klub velocipedistů na Smíchově a brzy přibýly mnohé další, takže už roku 1884 založily Českou ústřední jednotu velocipedistů.

2.3.2 Výklad pojmů cyklistika a cykloturistika

Neuman et al. (2012) pod pojem „cyklistika“ zařazuje nejen sportovní, ale i turistickou, rekreační, dětskou, užitkovou a dopravní funkci jízdního kola. Cykloturistiku řadí do turistického využití kola, kdy je pro ni významná kulturně poznávací činnost, odlišující ji od rekreačních a sportovních forem.

V rozporu s Neumanovým tvrzením souhlasím s Vrbíkem (2018), že kulturně poznávací činnost je často přítomna i u sportovních a rekreačních forem cyklistiky.

Vrbík (2018) ve své práci rozebírá výraz cykloturistika, který je složen z původně dvou slov, cyklistika a turistika, přičemž turistika je aktivní formou účasti na cestovním ruchu a jejími variantami jsou pěší, horská, vysokohorská, vodní, lyžařská, mototuristická, ale také cykloturistika.

Pokud jde o charakteristiku cykloturistiky, nelze ji podle Vrbíka (2018) zcela přesně definovat díky prolínání jejích hranic s turistikou a díky množství typů kol a jejich možného využití. Ale také vzhledem k záměru, úrovni výkonnosti a jiným faktorům. Naproti tomu charakterizovat expediční formu cykloturistiky je podle něj jednodušší díky poměrně jasným hraničním pojmu expedice. Ovšem nalezení definice expediční cykloturistiky v odborných zdrojích je ještě o něco složitější.

Z hlediska pojmu cykloturistika se podle mého názoru dá plně souhlasit s definicí Krále a Makeše: „*Jestliže se rozhodnete pro uskutečnění vícedenního výletu **na kole se vším potřebným k přežití, je to ta pravá, nefalšovaná cykloturistika.***“ (Král & Makeš, 2002)

Vrbík (2018) také nabízí popis pojmu „na těžko“, který charakterizuje tím, že si cykloturista veze svůj často nemalý objem materiálu se záměrem být co nejvíce nezávislý na civilizaci, na což musí být materiálně připraven, ať se v civilizaci pohybuje nebo ne. Objem zavazadel tak udávají možnosti dokupování potravin, získání noclehu, servisu techniky a podobně, v navštívené destinaci. Objem zavazadel definuje také schopnost jedince minimalizovat nutný materiál a vhodně jej sbalit, což je už náročnější na zkušenosti a dovednosti jedince.

Podle Vrbíka (2018) expediční cykloturistika „na těžko“ přináší intenzivnější prožitek a následně tak zřejmější vliv na osobnostní rozvoj jedince. Vysvětluje to tím, že díky přepravě materiálu vlastní silou se získávají intenzivnější prožitky, čímž se akceleruje osobnostní rozvoj. Stejně tak destinace, kde nejste turista, ale spíše poutník a cestovatel, důkladně poznávající svá i místní kulturní paradigmatata.

Expediční forma, kterou popisuje jako tzv. „na těžko“, pro Vrbíka (2018) znamená, že si každý účastník přepravuje vše potřebné na několik dní s sebou sám na rámu kola, popřípadě jinak.

Dále Vrbík (2018) píše, že expediční forma cykloturistiky může trvat jen několik dní, ale i několik měsíců či let. Z toho důvodu je zásadní pro komfort a funkčnost, úspěch či neúspěch celé akce, volba typu kola a přepravy bagáže. Přepravovaný materiál obsahuje oblečení, karimatku, spací pytel, stan, nářadí a náhradní díly a určitý objem potravin. Při expediční formě v již zmapovaném prostředí můžeme být ušetřeni o několik kilogramů přepravovaného materiálu, pokud víme, že cestou jej lze doplňovat.

Trochu odlišný pohled na cykloturistiku „na těžko“ nabízí Knebl (1999). Podle něj jde při takovém cestování především o psychickou odolnost, což zjednodušeně řečeno představuje chtít a nebát se.

V publikaci Nový akademický slovník cizích slov (2005) je k výrazu expedice uvedeno, že jde o výpravu zpravidla k výzkumným účelům, jako je například polární expedice. Čech (1998) rozšiřuje pojem expedice o „výpravu s vědeckým cílem“.

Nepřikláním se, na rozdíl od Vrbíka (2018) k použití pojmu expediční cykloturistika pro cestování s jízdním kolem tzv. „na těžko“, byť by se jednalo o cestování do vzdálené destinace. V případě, že záměrem výpravy není uskutečnění vědeckého cíle, považuji za vhodnější označení pro tuto formu cykloturistiky pojem dálková cykloturistika.

2.3.3 Poznávání prostřednictvím cestování

Pozitivní vliv cestování na člověka je znám už dlouhou dobu. *„Jak působí cestování na povahu člověka? V první řadě obohacuje jeho vědomosti. Nejen, že mnohem více vidí, ale také může slyšet o tom, co v úzkém kruhu neznámo. Chcete to nahradit prostou četbou? I nejlepší popisy, když spojeny jsou s přiměřenými obrazy, nedovedou nahraditi pravý prožitek názoru.“* (Fait, 1896)

V případě cestování ve vyspělé západní Evropě od jednoho kempu k druhému, kde je k dispozici vše, co si zaplatíte, se podle Vrbíka (2018) nejedná o srovnatelnou interakci mezi cykloturistou a místními obyvateli, než když se pohybujete v destinaci, kde si jídlo i spaní musíte dohodnout s domorodci a vstupujete do prostředí jejich domu, života, do jejich soukromí. Zde nejste platící klient, ale cizinec na cestě, objevující jejich zemi a je nutné porozumět hodnotovému paradigmatu jejich kultury a respektovat jej. V takových případech často opustíte svou komfortní zónu a setkáte se s vám doposud neznámou zónou komfortu jejich destinace a kultury. Takto je možné se učit poznávat sebe sama skrze nové situace, rozšiřovat si svou komfortní zónu a následně se pouštět do odvážnějších projektů.

2.3.4 Osobnostní předpoklady pro cyklistiku

Podle Konopky (2007) pouze fyziologické výkonnostní parametry nejsou samy o sobě zárukou odpovídajícího závodního výkonu. Vysokou biologickou výkonnost musí cyklista rozvinout vysokou připraveností podat výkon. Stále se vyskytují „tréninkoví mistři světa“, dosahující v tréninku vrcholových výkonů, kteří následně v závodě selžou. Naopak se stále znovu objevují cyklisté s méně dobrými fyziologickými ukazateli, kteří vyšší silou vůle dokáží porazit biologicky lépe vybavené konkurenty.

Člověk, který se rozhodne jezdit cyklistické závody, musí podle Konopky (2007) mít vůli vítězit. Musí mít motivaci riskovat, být schopen odvážit se k útokům, jelikož v cyklistice se vítězí nejen fyzickou výkonností, ale i specifickými osobnostními vlastnostmi. Vítěz je schopen i v situaci vyčerpání, když se necítí dobře, silou vůle aktivovat zbylou energii, aby dosáhl vítězství.

Dále Konopka uvádí, že výkon podporují dobré teoretické znalosti tréninku, pevný charakter a silná vůle, umožňující vytrvale překonávat sebe sama, i když člověk nemá chuť trénovat, je unavený, utrpěl nezdary nebo je špatné počasí.

Kovářová (2010) se ve své práci sice zabývá předpoklady pro triatlon, nicméně triatlon i cyklistika jsou sportovními disciplínami vytrvalostního charakteru a cyklistika je jednou z disciplín triatlonu. Lze tedy očekávat podobné nároky na osobnostní předpoklady u těchto dvou sportů. Výsledky výzkumu ukazují, že triatlonisté jsou sebestyčící se osobnosti toužící po vyniknutí a dosažení seberealizace prosazováním vlastního „já“. Neradi „akceptují názor sociální skupiny, jeví menší ochotu se přizpůsobovat, podléhat názorům či tlakům veřejného mínění, nepředcházejí možným interpersonálním konfliktům a nedorozuměním.“ (Kovářová, 2010)

Pro jejich osobnost je typická vnitřní psychická vzrušivost „příznačná tendencí ke změně, vysoké kvantitě, dynamice a proměnlivosti podnětů při jejich komplexním postihování a zpracovávání.“ (Kovářová, 2010)

2.3.5 Adaptace na cyklistický trénink

Podle Máčka & Radvanského (2011) je lidský organismus velmi adaptabilní na různé změny vnějších podmínek. Proto, pokud jej budeme dostatečně intenzivně a pravidelně zatěžovat, dojde po jistém čase k fyziologickým změnám postihujícím, s ohledem na daný druh zatížení, celé orgánové soustavy. Změny se projevují v hypertrofii srdce a jeho dutin, čímž je srdce schopno jedním stahem vypudit větší množství krve. Snižuje se také klidová srdeční frekvence, neboť objem krve vypuzené jedním stahem je mnohem vyšší, a proto srdce u trénovaných jedinců nemusí vykonat takové množství práce jako u netrénovaných. Tento jev se nazývá sportovní bradykardie a způsobuje ji také převaha parasympatické větve autonomního nervového systému nad sympatikem.

Obdobně Botek et al. (2017) uvádí, že u kardiovaskulárního systému dochází vlivem pravidelného vytrvalostního tréninku k adaptačním změnám. Již po několika týdnech lze zaznamenat pokles srdeční frekvence během submaximálního zatížení. Zlepšený stav kosterních svalů přispívá ke zlepšenému žilnímu návratu a tím k lepšímu plnění srdce krví, od čehož se odvíjí i vzestup systolického objemu. Tím je dosažen stejný minutový srdeční výdej při nižší srdeční frekvenci. Velmi typickým projevem adaptace kardiovaskulárního systému na

vytrvalostní typ zatížení je i snížení klidové srdeční frekvence. To je způsobeno zvýšením systolického objemu. U vytrvalostně trénovaného jedince je možno pozorovat zvýšení systolického objemu ze 70 ml na 100 ml. O snížené klidové srdeční frekvenci u sportovců hovoříme jako o sportovní bradykardii.

2.3.6 Vytrvalost

Jansa & Dovalil (2009) definují vytrvalost jako „*Komplex předpokladů **provádět činnost s požadovanou intenzitou co nejdéle nebo ve stanoveném čase s co nejvyšší intenzitou, tj. v podstatě odolávat únavě.***“

Dále podle existujících poznatků diferencují vytrvalostní schopnosti podle energetického krytí a podílu aerobních a anaerobních procesů na vykonávání dané pohybové činnosti. Vytrvalost pak vymezují na dlouhodobou, střednědobou, krátkodobou a rychlostní, přičemž **dlouhodobá vytrvalost** je definována jako „*schopnost vykonávat pohybovou činnost odpovídající intenzity déle než 10 minut, dominantním způsobem energetického krytí je přitom aerobní úhrada energie.*“ (Jansa & Dovalil, 2009)

3 Cíl práce a výzkumné otázky

3.1 Cíl práce

1. Stručný popis životní dráhy cestovatele a spisovatele Jana Tomšíčka
2. Zachycení některých významných momentů jeho života ve vztahu k jízdě na kole, cyklistice a cykloturistice jako dynamickému faktoru životního stylu

3.2 Výzkumné otázky

Výzkumné otázky byly stanoveny ve vztahu k životní dráze Jana Tomšíčka. S ohledem na specifickou tématu výzkumné otázky zcela nenavazují na cíl práce, ale snaží se jej různými způsoby přiblížit:

1. Co jej přivedlo k cyklistice, bylo to rozhodnutí v nějakém konkrétním momentu nebo se jednalo o pozvolný vývoj?
2. Proč je pro jeho životní styl cyklistika tak důležitá?
3. Co bylo zásadní pro jeho rozhodnutí nevěnovat se dále závodní silniční cyklistice, ale zvolit si jako součást životního stylu cykloturistiku?
4. Co bylo pro něj motivací k uskutečnění dalekých cest?
5. Ovlivňoval životní styl cykloturisty jeho partnerské vztahy?

4 Metodika výzkumu

4.1 Popis výzkumu

Jan Tomšíček je velmi výjimečnou a zajímavou osobností, a to nejen ve vztahu k cyklistice a cykloturistice, ale celkově svým životním stylem. Z toho důvodu jsem zvažoval uskutečnění tohoto výzkumu již delší dobu. Jsme spolu dlouhodobě v kontaktu a velmi dobře se známe. Proto nebyl problém s ním osobně projednat možnost realizace práce zabývající se popisem jeho životní dráhy.

Při úvodním setkání jsem ho se záměrem blíže seznámil a jelikož byl věci nakloněn a s výzkumem zaměřeným na jeho osobu bez výhrad souhlasil, dohodli jsme se na sérii rozhovorů, ve kterých postupně probereme jednotlivé etapy jeho života a některé významné momenty, které mají souvislost zejména s jeho celoživotní vášní, cyklistikou a cykloturistikou a také s jeho životním stylem.

Naše rozhovory probíhaly v březnu 2021. Byly vedeny osobně. Bezprostřední kontakt je nespornou výhodou pro vedení biograficky orientovaného interview. Pro rozhovory byla předem připravena jednotlivá témata a některé základní otevřené otázky, ale zároveň bylo počítáno s možností, že v jejich průběhu bude respondentovi poskytnut volný prostor vyjádřit se, čímž přirozeně vyvstanou další nová témata a z nich vyplývající otázky. To se při samotné realizaci rozhovorů potvrdilo. Byl také předpoklad, že se k jednotlivým tématům budeme vracet, a to za účelem potvrzení a upřesnění některých informací. Část témat tak byla probírána opakovaně. Zároveň byl každý rozhovor před započítím následujícího analyzován s cílem najít důležitá témata v respondentově životě ve vztahu k bicyklu a životnímu stylu. Na základě této analýzy byly nově formulovány otázky pro další rozhovor za účelem doplnění a upřesnění informací. To se rovněž ukázalo jako přínosné, jelikož díky tomuto přístupu bylo možno lépe rozklíčovat některé souvislosti životních událostí. Uskutečnily se čtyři rozhovory s celkovou dobou trvání pět hodin. Části, které neměly přímou souvislost s cílem výzkumu a výzkumnými otázkami, byly postupně vyřazovány, což bylo velmi náročné, protože v respondentově životě téměř neexistují události, které by nebyly přímo či nepřímo spjaty s cyklistikou a cykloturistikou.

V souhrnu jsme měli k dispozici asi 70 stran textu přepisu rozhovorů. Dále respondentovo knižní dílo, které představuje pět titulů v celkovém rozsahu téměř 1300 stran. K tomu několik sešitů tréninkového deníku a zápisy jednotlivých výkonů na kole a v běhu. Dále dva popsané sešity s nikdy nepublikovanou skandinávskou cestou, uskutečněnou na kole v roce 1976. Výzkumný materiál doplnily fotografie z archivů Jana Tomšíčka a autora studie. Všechny tyto materiály byly zdrojem dat pro výzkum, což společně představuje velké množství informací, jejichž zpracování bylo časově náročné. Navíc si vyžádalo ještě řadu kratších rozhovorů za účelem upřesnění jednotlivých detailů a souvislostí. Díky tomu a zároveň díky dřívější znalosti celého Tomšíčkova knižního díla a mnoha jeho životních okolností, se podařilo získat poměrně ucelený obraz jeho životní dráhy. Část tohoto celkového obrazu může být prezentována prostřednictvím této práce.

4.2 Kvalitativní výzkum

„Termínem kvalitativní výzkum rozumíme jakýkoliv výzkum, jehož výsledků se nedosahuje pomocí statistických procedur nebo jiných způsobů kvantifikace. Může to být výzkum týkající se života lidí, příběhů, chování, ale také chodu organizací, společenských hnutí nebo vzájemných vztahů.“ (Strauss & Corbinová, 1999)

Charakteristikou a aplikačními možnostmi kvalitativního přístupu se ve své práci zabývá také Miovský (2006), který definuje tuto metodu následně:

„Kvalitativní přístup v psychologických vědách je přístupem, který pro popis, analýzu a interpretaci nekvantifikovaných či nekvantifikovatelných vlastností zkoumaných fenoménů naší vnitřní a vnější reality využívá kvalitativních metod.“

Dále Miovský, ve snaze vyhnout se negativní definici, kterou představují pojmy nekvantifikace a nekvantifikovatelnost, popisuje klíčové pojmy pro formulaci definice pozitivní. Jako klíčové termíny pro pozitivní definici uvádí jedinečnost a neopakovatelnost, kontextuálnost, procesuálnost a dynamiku. Další charakteristikou kvalitativního přístupu je reflexivita, jelikož při aplikaci kvalitativního přístupu cíleně pracujeme s tím, že výzkumník se de facto přímo či nepřímo spolupodílí na procesech, které zkoumá. Tím je určitým způsobem ovlivňuje a je jimi sám ovlivňován. Neexistuje tedy nezávislý výzkumník, jelikož při provádění výzkumu vznikají osobní vazby na předmět výzkumu, a to jak pozitivní, tak negativní. Výzkumník sám sebe využívá jako nástroj k modelování situace, svým výzkumným postojem kreativně spoluvytváří výzkumnou situaci tak, aby byl sledován žádoucí cíl. Tato interakce mění sám zkoumaný předmět proti situaci, kdy není výzkumu podroben. Jde tedy o výzkum jedinečného a neopakovatelného fenoménu.

Na základě klíčových charakteristik kvalitativního přístupu v psychologii stanovuje Miovský jeho následující definici:

„Kvalitativní přístup je v psychologických vědách přístupem využívajícím principů jedinečnosti a neopakovatelnosti, kontextuálnosti, procesuálnosti a dynamiky a v jeho rámci cíleně pracujeme s reflexivní povahou jakéhokoli psychologického zkoumání. Pro popis, analýzu a interpretaci nekvantifikovaných či nekvantifikovatelných vlastností zkoumaných psychologických fenoménů naší vnitřní a vnější reality využívá kvalitativních metod.“ (Miovský, 2006)

Zkoumaným jevem této práce je cyklistika a cykloturistika jako životní styl. V rámci tohoto výzkumu jde o popis životní dráhy cestovatele a spisovatele Jana Tomšíčka a zachycení významných momentů jeho života ve vztahu k jízdě na kole jako dynamickému faktoru životního stylu.

Na základě výše uvedeného je zřejmé, že výzkumník zkoumaný jev interpretuje, a to na základě toho, jak jej aktuálně chápe on i respondent, jaká je mezi účastníky výzkumu vztahová konstelace, jaké výzkumník klade otázky respondentovi a jak interpretuje jeho odpovědi. Jednotlivé výzkumy tedy nelze opakovat, jelikož jsou často zkoumané jevy jedinečné a neopakovatelné v jejich kontextuálnosti. Neopakovatelnost je jedním ze základních rozdílů mezi kvalitativním a kvantitativním přístupem, kdy kvantitativní výzkum musí být opakovatelný a při jeho opakování se předpokládá dosažení totožných výsledků výzkumné činnosti nezávisle na sobě. Důraz při odlišení kvalitativního přístupu je přitom kladen na ústřední otázku, jak získávat validní data a jak z nich vyvozovat věrohodné závěry bez použití měření.

V rámci kvalitativního výzkumu je možné využít také ilustrativních materiálů. Strauss a Corbinová (1999) uvádějí, že: „Účelem ilustrativních materiálů je naznačovat, jaký je pozorovaný svět ve skutečnosti, zatímco badatelovy interpretace by měly reprezentovat poněkud objektivnější konceptualizaci této skutečnosti.“

U této práce jde především o některé fotografie z archivů autora a respondentů, případně o snímky z tréninkového deníku či zápisů z cest respondentů. S ohledem na téma práce a zvolenou metodiku jeho zpracování je podle mého názoru možno považovat využití fotografií přidaných do textu za účelem dokreslení reality za opodstatněné a přínosné.

4.2.1 Biografický výzkum

Podle Hendla (2005) se tato strategie týká jedné osoby, popřípadě malého počtu osob. Z toho důvodu je považována za zvláštní verzi případové studie. Biografií rozumíme sepsání historie života jedince jako rekonstrukce průběhu jeho života někým druhým, která zaznamenává a interpretuje faktické události a jejich posloupnost během života jedince. Biografické zkoumání se někdy snaží srovnáním různých biografií nalézt podobnosti a vzorce životních drah a pomocí nich vysvětlit různé sociální jevy.

Biografický výzkum se zaměřuje zejména na vnitřní perspektivy jedince, jeho interakce v sociálním kontextu a jeho zkušenost v různých rolích během života. Výsledek se odvíjí od spolupráce mezi výzkumníkem a zkoumaným jedincem. K biografickému výzkumu se nejlépe hodí různé formy rozhovoru. Dále biografický materiál mohou tvořit dopisy, deníky vlastní sepsaná autobiografie a jiné dokumenty.

4.2.2 Fenomenologické zkoumání

V odborné literatuře je možno nalézt více definic termínu fenomenologie, z nichž některé jsou dokonce v jistém protikladu.

Hendl (2005) uvádí, že základem fenomenologie je přesvědčení, že filozofické poznání nespočívá v konstruování obecných principů, ale v popisu „fenoménů“, přičemž fenomény jsou myšleny věci samé. Tento princip požaduje v průběhu výzkumu nepředpojatý přístup k analýze problému. Cílem fenomenologie je pak objektivní poznání smyslu věci, tedy uchopení jejich neměnností, přičemž jevy (fenomény) se zkoumají takové, jaké opravdu jsou, a ne takové, jak je na ně na základě dosavadních znalostí pohlíženo.

Jirásek (2001) popisuje fenomenologii jako myšlení, které uvažuje vážně fenomény. Dále uvádí, že fenomenologie má sklon „vrátit se k věci samým“, čímž je myšleno nechat věci, tedy fenomény tak, jak se nám dávají. Poté je vědomí schopno metodou redukce dojít k jejich podstatám.

Fenomenologická redukce se podle Hendla (2005) snaží o odhalení základních esencí myšlení zbaveného nespojitostí vnímání. Všechny aspekty mentálních procesů, které nemůžeme považovat za primární, je třeba „uzávorkovat“.

Fenomenologický přístup volíme podle Hendla (2005) jestliže chceme prozkoumat význam prožité zkušenosti jedince a porozumět mu nebo studovaný fenomén se nejvhodněji zachytí pokusem porozumět zkušenostem účastníka nebo pokud není fenomén dostatečně prozkoumán.

Dále Hendl (2005) uvádí, že hlavním cílem fenomenologického zkoumání je popis a analýza prožité zkušenosti určitého jedince nebo skupiny jedinců s daným fenoménem. Jedná se o přístup vycházející z filozofické fenomenologie, kdy se výzkumník snaží nahlédnout do vnitřního světa jedince a porozumět významům jež fenoménu přikládá. Dále analyzuje získaná data, s cílem zachytit esenci prožité zkušenosti, interpretovat a vytvořit popis sdělených prožitků. Výsledný text by měl znít pravdivě tomu, kdo měl zkušenost s daným fenoménem, a poskytnout vhléd tomu, kdo ji neměl.

Data jsou obvykle shromažďována pomocí kvalitativního rozhovoru, kdy účastník je vyzván k reflexi své zkušenosti a popisu jejího významu pro něj. Rozhovor probíhající většinou během několika setkání by měl být uskutečněn v prostředí vyvolávajícím v účastníku pocit bezpečí a pohody. „Výzkumník k tomu přispívá snahou „uzávorkovat“ své předsudky a apriorní představy o fenoménu.“ (Hendl, 2005)

Publikaci je u fenomenologické studie možné založit i na jednom účastníkovi, rozhovory se provádějí v několika cyklech, jsou nestrukturované a používají se otevřené otázky.

Způsob shromažďování dat v rámci fenomenologického zkoumání

Ke způsobu shromáždění dat Hendl (2005) uvádí, že výzkumník shromažďuje data prostřednictvím pořízení elektronického záznamu rozhovoru a poznámek. Přepis rozhovoru poskytne účastníkovi, aby vysvětlil případné nejasnosti nebo doplnil význam zkušenosti pro něj, pokud se ho nepodařilo objasnit. Po shromáždění prvních dat se přistupuje k jejich analýze, za účelem vyčlenění podstaty prožité zkušenosti, aby ji bylo možné komunikovat.

Cílem výzkumníka je porozumět významům prožité zkušenosti se studovaným fenoménem, aby následně byl schopen transformovat data do popisu zkušenosti.

V této bakalářské práci jde o fenomén cyklistiky a cykloturistiky jako dynamického faktoru životní stylu. Jak potvrzuje Hendl (2005) fenomenologická studie nemusí začít s konkrétní výzkumnou otázkou, jelikož se určuje pouze zaměření a širší definice sledovaného fenoménu. Výzkumná otázka vzniká v průběhu sběru dat a jejich analýzy neuvědoměle, během snahy výzkumníka porozumět uvažovanému fenoménu. Podotázky se tvoří kolem ústřední otázky během odhalování podstatných prvků fenoménu.

Fenomenologický rozhovor

Podle Hendla (2005) je další variantou rozhovoru zaměřeného na historii života dotazovaného fenomenologický rozhovor, který požaduje, aby dotazovaný konstruoval a dával významy svému jednání v konkrétních sociálních situacích. Uskutečňuje se ve třech na sebe navazujících částech. První rozhovor se zaměřuje na historii života jedince a zjišťuje se pomocí otázek typu *jak* biografický kontext zkušeností jedince. Ve druhém rozhovoru se pomocí rekonstrukce zkušeností jedince ve vztahu k tématu zjišťují podrobnosti a Odhalují konkrétní detaily zkušenosti. Ve třetím rozhovoru požádáme jedince o reflektování jeho zkušenosti, aby osvětlil rozumový a citový vztah mezi životem a prací nebo rodinou. Jednotlivé rozhovory fungují mezi sebou jako kontrola interní konzistence. Otázkami typu, *Co se stalo?* se snažíme, aby dotazovaný konstruoval, ne aby vzpomínal.

Neformální rozhovor

Při neformálním rozhovoru je podle Hendla (2005) vhodné vytvářet otázky spontánně během rozhovoru, přičemž dotazovaný si ani nemusí uvědomit, že jde o výzkumný rozhovor.

Je možné provést s jednou osobou několik takových rozhovorů, jelikož data získaná v jednotlivých rozhovorech tímto způsobem se vzájemně liší. Pak se otázky mění a probíhající interview staví na těch předešlých. Výzkumník rozvíjí témata předchozích rozhovorů, případně hledá nové směry. Výhoda neformálního rozhovoru je v tom, že výzkumník může individualizovat otázky a tím zohlednit individuální rozdíly a změny situace za účelem dosažení hloubkové komunikace a zároveň využít prostředí pro posílení konkrétnosti a bezprostřednosti rozhovoru. Nevýhoda je, že získání daného množství požadovaných informací trvá delší dobu a jejich kvalita je velmi ovlivněna schopností tazatele vést takový rozhovor. Rovněž následná práce s daty není jednoduchá, jelikož se liší struktura jednotlivých rozhovorů. Aby výzkumník našel a utřídil jednotlivé typy informací, musí analýze věnovat hodně času.

4.2.3 Metody vyhodnocování a interpretace

Hendl (2005) vysvětluje problematiku vyhodnocení a interpretace kvalitativního materiálu ve formě transkripcí rozhovorů, textových a audiovizuálních materiálů a dalších druhů dokumentů. Cílem vyhodnocení je smysluplné zachycení komplexity zkoumaných jevů a případů sociálního světa, přičemž míru smysluplnosti určuje především výzkumná otázka. Při kvalitativní analýze výzkumník organizuje data systematicky, ale nenumericky. Cílem je nalézt témata, pravidelnosti, formy, kvality a vztahy. Dále vysvětluje, že kvalitativní data nemají strukturovanou podobu jako data v kvantitativní analýze, ale vyznačují se svou kontextuálností, čímž se vzpírají provedení redukce. Proto bývá interpretace dat doplňována plnými citacemi částí interview, výňatky ze zápisků a podobně. S organizováním dat je většinou vhodné začít již ve fázi jejich sběru. Jejich analýza je uměním zpracovat data smysluplným a užitečným způsobem a nalézt odpověď na položenou výzkumnou otázku. Mechanické operace používáme pro jejich zpracování pouze výjimečně.

5 Výsledková část

5.1 Jak jsme se seznámili

Poprvé jsem Jana Tomšíčka spatřil na cestovatelském veletrhu v Brně roku 2000, kde prezentoval svou první knihu Afrikou domů na kole (Tomšíček, 1999), která právě vyšla. Tenkrát jsme se ale minuli. Byl totiž kolem něj takový nápor lidí, že jsem to vzdal a s povděkem přijal pozvání přisednout si a popovídat s Pavlem Kneblem a jeho partnerkou Janou. Ti právě vydali knihu o své dlouhé, minimalisticky pojaté cestě na východ, s názvem Putování pro nic za nic aneb na kole i v mačkách v pohodě i sračkách (Knebl, 1999), kterou mi prezentovali netradičním způsobem. Vedli jsme rozhovor v sedě na zemi. Pavel s Janou mě přitom pohostili chlebem a vodou. Představení jejich knihy probíhalo v podobném duchu jako prožili velkou část své rok a půl dlouhé cesty. Na tu vyrazili s pár dolary, přesto v cíli ještě pořád něco zůstalo zašito v botě. Celkové náklady cesty byly asi 250 USD na osobu.

S Honzou jsme na sebe poté velmi dlouho „nenarazili“. Až v roce 2010 jsem zakoupil třetí vydání knihy Afrikou domů na kole. Po čase jsem jej kontaktoval s žádostí, zda by mi mohl zaslat zbývající publikace. Překvapila mě jeho odpověď, že je přiveze osobně na kole. Měl to zhruba 120 km cesty.

Při našem prvním setkání jsem spatřil velmi minimalisticky vybaveného člověka na starém Favoritu, v „ošuntělém“ oblečení a sandálech. Se zpola zaplněnými dvěma menšími brašnami na nosiči svého kola. Byly v nich převážně jeho knihy určené k prodeji. Ptal jsem se kam dále pojedete a s ohledem na sporé vybavení mě překvapila odpověď, že jeho cesta bude trvat čtyři až pět dní. Sdělil mi, že spí v lese, stan neměl. Na otázku, kde má spacák, odpověděl, že v září není spacák potřeba, stačí mu obléct si svetr. To, že nemá karimatku vysvětlil tím, že si pokaždé v podvečer vezme někde v obchodě kus kartonu. Dál jsem se v tu chvíli neptal. Tiše jsem zíral a přemítal co všechno běžný člověk považuje za nezbytně nutné k běžnému životu a tento svérázný chlápek většinu z těch věcí nemá a evidentně mu nechybí. Prožíval jsem kulturní šok přímo doma, bez nutnosti někam cestovat. Postupně slovo dalo slovo a dohodli jsme se, že i já se přijedu za ním podívat. Skoro jsem se styděl za své moderní, byť zcela obyčejné, silniční kolo, když jsem k němu dorazil. A opět nastal menší kulturní šok při prvním shlédnutí chaty, kde Honza bydlí. Jedna obytná místnost, bez tekoucí vody, podomácku svařovaná kamna, funkci roštu pod matracemi na jeho posteli plní staré sololitové dveře. A tak dále... Lehce šokující, ale velmi inspirující k zamyšlení nad podstatou věcí, která se nám s rozvojem technologií a globálního světa stále více vzdaluje.

Přes rozdílné názory na některá témata jsme od té doby přátelé. Také díky společnému zájmu o cyklistiku a cykloturistiku. Občas podnikáme cykloturistické výlety, a kromě kratších jednodenních vyjížděk jsme společně absolvovali několik vícedenních cest po České republice.

5.2 Dětství

Dětství strávil Honza s rodiči ve východočeské Chocni. Nejprve žili v nájemním bytě, do kterého se narodil. Odtud má i své první vzpomínky. Později už bydleli v jejich vlastním rodinném domku, který zpočátku nevlastnili celý. Po odkoupení zbývající části měli v domě ještě nějakou dobu spolubydlícího, starého pána na dožití. Jako dítě neměl doma příliš mnoho

povinností, až na drobné domácí práce a práci na zahradě. Rodiče hlavně dbali na školu, aby „měl úkoly v pořádku“. Honza ani neměl k pomáhání rodičům v jakékoliv podobě příliš pozitivní vztah. Hmotně ani finančně sice nebyla rodina bohatá, ale městský způsob života nabízel Honzovi velké množství volného času. Podobně jako většina ostatních městských dětí, trávil velkou část doby mimo školu volnočasovými aktivitami s kamarády. Prošel obdobím poměrně intenzivního kontaktu s kamarády prostřednictvím rekreačního provozování týmových sportovních her. V létě hráli na ulici fotbal, v zimě hokej na řece Orlici. V mladším školním věku se nějakou dobu věnoval hře na kytaru a harmoniku, měl hudební nadání. „Dostal jsem do vínku hudební talent a v té době jsem již vybrnkával na kytaru písničky.“ (Tomšíček, 1999).

Honzu ale kolektivní sporty příliš nebavily. Kromě toho, že se nerad podřizuje pravidlům, je od dětství spíše samotářským typem člověka. Neměl potřebu mít okolo sebe větší množství kamarádů, spokojil se s jedním, popřípadě pro něj nebyl problém trávit volný čas sám. Pro týmové sporty mu také chyběla potřebná dravost k prosazení se v souboji s protihráči, a naopak ochota spolupracovat s ostatními spoluhráči. Říčan (2014) k tomu uvádí:

„Pro vývoj osobnosti jsou patrně nejdůležitější týmové rvavé sporty jako fotbal a hokej. Dochází při nich k těsnému kontaktu – tělo na tělo. Hráč musí riskovat srážku a případné zranění, hra cvičí odvahu. Vybíjí se při ní agrese, tyto hry jsou ritualizované boje. Při těchto sportech je sociální trénink bohatší než při zápase nebo boxu: ve hře je nejen soupeř, ale i spoluhráč. Úspěchu lze docílit pouze souhrou, hráči jsou na sobě navzájem závislí.“

Střetům a konfliktům se Honza od dětství vyhýbal, stejně jako se vyhýbá jakýmkoliv činností, u nichž si není jistý svými schopnostmi, popřípadě takovým činností, se kterými již učinil negativní zkušenost. Typická je pro tuto vlastnost jeho zkušenost, kdy v hodině tělesné výchovy na základní škole spadl z gymnastických kruhů, poranil si kotník a situaci uzavřel tím, že už na kruzích cvičit nebude. Podobné to bylo s přeskoky a jinými gymnastickými prvky, které mu nešly. V tělesné výchově je odmítal provádět, nechtěl se je učit.

Z jeho vyprávění je patrná tendence preferovat spíše jen jednoho kamaráda. Vzpomíná například na kamaráda, který jezdil na prázdniny do Chocně:

„...ty kamarády jsem měl rád, ale ne, když jich bylo moc, já jsem měl nejradši, když jsem měl jednoho kamaráda vždycky, a ty ostatní, to bylo jako takový křoví, že k tomu fotbalu potřebuješ víc lidí nebo k hokeji, ale neměl jsem rád velký skupiny. To jsme byli dva, tři, že jsme spolu blbli jo, jsme dělali všelijaký bunkry v křoví a tak. V tom baráku na rohu, tam jezdil na prázdniny Jiří Šeda, pozdější zpěvák Pavel Bartoň jo, on měl podobnej hlas jako Karel Gott, a jeho táta byl ředitelem Supraphonu víš. On měl už kolo s přehazovačkou. To já jsem měl pořád to jednopřevodový. A tak jsme jezdili na vejlety, nejdál do Kostelce nad Orlicí a někdy mně to půjčil, to jsem poprvé měl kolo s přehazovačkou.“

Případně volil aktivitu vykonávanou samostatně. V oblasti, kde Honza vyrůstal, byla cyklistika hodně oblíbená. Ve Vysokém Mýtě má cyklistika tradici již od roku 1893, kdy „v sportovně pokrokovém městečku Vysokém Mýtě vznikl Spolek českých kolařů cestovatelů“. (Spolek českých kolařů cestovatelů Vysoké Mýto, 2021) Přes „Mejto“ pravidelně projížděl Závod míru, který byl nejvýznamnějším amatérským cyklistickým závodem. (Čapková, 2017) Rovněž v Lanškrounu od roku 1961 funguje cyklistický oddíl, který byl střediskem vrcholového sportu mládeže SVS – M, nyní je zde Centrum talentované mládeže. (SKP DUHA Lanškroun, 2021) Mezi Honzovými vrstevníky a kamarády bylo i několik pozdějších úspěšných

cyklistů. Své první kolo dostal v devíti letech. Brzy poté zaujala cyklistika zcela dominantní postavení mezi jeho zájmy.

Popisuje například jak zhruba v deseti letech jel k babičce: „*Pak jsem jel další dálkovou jízdu k babičce do Litomyšle, to jsem myslím taky neřekl doma. To už bylo osmnáct kilometrů jedna cesta, zadem takhle přes Zálší a tam.*“ A jak postupně začalo kolo převládat nad zábavou s kamarády: „*...ze začátku to bylo sto procent s klukama, a kolo jsem neměl do třetí třídy, tak to bylo furt to, a potom už kolo, a i s klukama na kolách jsme jezdili jo, tak to jsme střídali, akorát potom ten fotbal, hokej už jako šel do pozadí a kolo převládalo.*“

5.3 Rodina

Otec byl vyučený řemeslník, sedlář a řemenář. Pracoval ale jako dělník v továrně na letadla Orličan v Chocni. Svým původním řemeslem si jen přivydělával. Matka byla vyučena prodavačkou, během života měla několik povolání, naposled pracovala jako poštovní doručovatelka. Za druhé světové války byli oba totálně nasazeni. Díky tomu se poznali. Honza měl o čtyři a půl roku starší sestru.

Z období dětství velmi rád vzpomíná na staršího bratrance, který byl hudebníkem a naučil ho hrát na kytaru. „*Hrál jsem na kytaru, bratránek mě trochu učil. To bylo takový, jedním prstem, no ale v té době to byla dost vzácnost, takhle malej kluk, aby už hrál na kytaru.*“. Bratranec měl jako dítě těžký osud, přišel o oba rodiče, vychovávali ho prarodiče. Dodnes se navštěvují, jsou si blízcí.

Honza měl také velmi blízký vztah se setrou. V dospělosti za ní často jezdil na návštěvy na kole z Chocně do Teplic, což bylo přibližně 240 km. Byli spolu v pravidelném kontaktu po celý život, až do sestřiny smrti.

Nikdo z rodiny se nevěnoval sportu. Zejména otec považoval Honzovu zálibu v cyklistice za zbytečnou ztrátu času. „*Čím více mně naši kolo zakazovali – považovali to za neužitečné klackování – tím více jsem toužil se na kole realizovat.*“ (Tomšíček, 1999)

Otec pracoval fyzicky v práci, když přišel domů, odpočíval, někdy se věnoval „fuškám“ v rámci svého řemesla, četl Rudé Právo, popřípadě pracoval okolo domu. Starost o děti a domácnost nechával většinou na své ženě. „*...on táta doma tak moc nepomáhal, takže to bylo spíš na mámě...*“ Matka se aktivně starala o rodinu a domácnost, projevovala dětem lásku, starala se o ně. Honza měl v předškolním věku diagnostikovanou nesymetrii hrudníku, „*ptačí hrudník*“. Matka s ním chodila k lékaři a poctivě cvičila. Problém se upravil. Od té doby Honza získal návyk každodenně ráno cvičit, to dělá dodnes. Když začal intenzivněji jezdit na kole, otec stále pro jeho zálibu neměl pochopení. „*Tak to bylo, podle táty, zbytečný flákání. Později už teda přestal, když mu chlapi z práce říkali, potom co jsem začal jezdit dál a oni se to dověděli, hele člověče, ten tvůj kluk jako co on tam dělá, to je dobrej ne? To jsem se doslechl odjinud, on mě to nikdy neřekl, že jo, já jsem s ním ani nekomunikoval. Tak už s tím přestal, no ale stejně mě buzeroval. Když jsem nechtěl nic dělat a něco mně řekl, abych udělal, tak jsem radši zdrhnul vid', sedl na kolo, to víš já jsem nebyl takový nějaký dítko poslušný.*“ Neměli spolu příliš dobré vztahy. Podle vyjádření Honzy „*rozhodně ne*“. V podstatě spolu nekomunikovali. S matkou Honza žádný problém v neměl, ale později, po vojně, na základě výčitek otce vůči matce ve smyslu, že s ní se baví a s ním ne, přestal téměř úplně komunikovat i s matkou. Toho dodnes lituje, má výčitky. Před její smrtí ji vzal na návštěvu do místa, kde jako mladá byla na „handlu“ u německé rodiny.

5.4 Škola

Honza byl podle svého vyjádření průměrně nadané dítě. Ve škole se mu líbilo jen částečně. Nejvíce se těšil na odpoledne, kdy hodí tašku do kouta a bude moct jít s kamarády ven. Výborného prospěchu dosahoval na prvním stupni základní školy, na druhém stupni se jeho výsledky postupně zhoršovaly. Nedařilo se mu například určovat slovní druhy v českém jazyce. Na jazyky nemá nadání, což mu činilo potíže i v budoucnu při cestování na kole. Dařilo se mu na středním odborném učilišti, kde byl zpočátku překvapen nižší úrovní vzdělanosti některých svých spolužáků, kteří na učiliště přišli z jiných škol. S vyznamenáním se vyučil strojním zámečnickem. Za poměrně překvapivé, s ohledem na jeho zájem o cyklistiku, se dá označit jeho průměrné až podprůměrné pohybové nadání, na které lze usuzovat z informací o výsledcích ve školní tělesné výchově a jeho celkového postoje k tomuto předmětu. Neměl pozitivní vztah k žádnému z gymnastických prvků, z atletických disciplín se mu nedařilo zejména ve sprintech a skoku dalekém, příliš ho nebavily ani míčové hry. Naopak dobré výsledky ve vytrvalostních atletických disciplínách korelují s jeho budoucím zaměřením dálkového cyklisty – cykloturisty.

„Já jsem neudělal nikdy ani tureckej sed pořádně, ruce jsem nespojil za zády, i když na jednu stranu jsem se myslím dotknul. Kotoul jsem teda udělal. Co mi nešlo, jsem byl asi tak průměrnej, bylo náradí. Jednou jsem spadl z kruhů na parkety, nešikovně jsem se pustil, a měl jsem koleno v zinku. A přeskoky, to jsem se bál. Nebo ten můstek vodrazovej přes bednu, to jsem se bál vyloženě, měl jsem strach, to mi nešlo. Nebo na kladině, rovnováha, to mi nikdy moc nešlo.“

Spíše než ve škole, s oblibou běhal a hrál fotbal venku s kamarády. Jako dítě se žádnému sportu nevěnoval závodně.

5.5 Kamarádi z prostředí cyklistiky

Honza je jako cyklista od samého začátku spíše typem osamělého jezdce. To je zřejmě důvodem pro skutečnost, že ze svých kamarádů cyklistů si vybudoval a udržoval trvalé celoživotní přátelství zřejmě jen s jedním z nich, spolužákem z druhého stupně základní školy, Pavlem Sovákem. Ten byl talentovaným cyklistou už jako dítě a vynikající výkonnost mu vydržela až do vyššího věku, kdy se cyklistice po delší pauze opět věnoval intenzivně. I ve svých šedesáti letech dokázal jezdit až 5000 km za měsíc, nájezd 35000 km ročně byl pro něj běžný. Jeho hlavním mottem bylo: *„Délka tréninku musí mít trojciferné číslo začínající dvojkou!“* Tragicky zahnuhl v roce 2013, ve věku 61 let, po srážce s nepozornou cyklistkou (KPO, 2013). Přesto by se dala uvést celá řada dalších kamarádů a známých, cyklistů a cykloturistů, se kterými Honza byl a je v kontaktu, případně se potkávají během vyjížděk. Za všechny jmenujme „cyklistického milionáře“ Jaroslava Pecháčka. Jiný Honzův cyklistický kamarád Jaroslav Bendl z Vysokého Mýta, vítěz dorostenecké kategorie desátého ročníku Velké ceny Hradce Králové (Černý et al., 2015) o něm napsal:

*„Jaroslav Pecháček zasvětil svůj život silniční cyklistice. Vysokomýtský cyklista (*1932, †2019) ujel od svých osmnácti let více než milion kilometrů. Jak mu jen zdraví dovolilo, stále*

byl v sedle. Do roku 2019 vstoupil tento „cyklistický milionář“ s kontem 1 010 532 kilometrů.“ (Bendl, 2019). V jiném místě stejného článku uvádí: „V sedle byl denně, když v zimě nejezdil na kole, tak trénoval na trenážeru, nebo vyrazil na běžky.“ (Bendl, 2019)

Také Honza se o něm zmiňuje v jedné ze svých knih, kde v úvodní části píše o svém dlouhém rozjímání nad možností uskutečnit cestu na kole do Vladivostoku a pochybnostech o její proveditelnosti. Jarda Pecháček ho, jako jeden z mála, v jeho záměru podpořil a namotivoval.

„Většina mých známých mě od úmyslu jet na Dálný východ zrazovala. Jen větrem ošlehaný Jarda mi při jedné z našich krátkých zastavení na kraji silnice řekl vášnivým a zvýšeným hlasem krátkou, ale velice důležitou větu:

„Ty jet musíš, dokud na to máš!“

Znělo to skoro jako rozkaz, avšak takový ten dobře míněný. Ano, Jarda ví, jak s přibývajícím věkem ubývá sil. I já už to začínám pociťovat. Hlavně ta dlouhá doba jejich obnovování. Už to není to, co bývalo před dvaceti lety.

„Neboj, Jardo, teď už je jistý, že pojedu. Zabránit mi v tom může jen nějaká těžká choroba nebo úraz. Pojedu i za tebe a pak ti o tom budu vyprávět.“ (Tomšíček, 2008)

V dětství se Honza kamarádil také s cyklistou Jaromírem Doležalem, který se v pozdější době stal reprezentantem v dráhové cyklistice, je bývalým držitelem československého rekordu v hodinovce – 44697 m (1976), mistr republiky v jednotlivcích i družstvech v 70. letech a třetí na MS družstev (Bednář, 2015). Jeho otec byl turista a cykloturista, Honzu v dětství inspiroval svým kolem Favorit, které si Honza později koupil. *„Měl taky cestáka klasického, s brašnami, jak jsem na tom začínal, s dvoupřevodníkem, čtyrkolečko vzadu, úplně stejného Favorita měl.“*

Svého syna který, podobně jako Honza měl zdravotní problém *„Měl jako malej záduchu, nějaký slabý plíce, vrozenou vadu.“*, vedl pan Doležal k cyklistice. Trénoval ho, jezdili po republice na závody a Mirek vyhrával. Později se dostal do Střediska vrcholového sportu mládeže, do Dukly a do reprezentace. Kamarádi tak závodili na kolech už v žákovských kategoriích, od šesté třídy. *„A začalo to Závodem Míru pionýrů, to byla náborovka do cyklistiky vid', to já jsem se nikdy nezúčastnil tohohle, já jsem nebyl závodní typ. A tydle dva mí kamarádi se tam přihlásili a byli dobří.“*

Podle Čapkové (2017) přišel Dr. Karel Dřevínek s nápadem uspořádat cyklistický závod pro děti a pionýry pod názvem *„Závod míru pionýrů“*, konaný v Lanškrouně, až roce 1970. Historicky první ročník tohoto etapového závodu se jel v roce 1971. To nekorresponduje s údaji respondenta, jelikož hovoří o období počátku šedesátých let dvacátého století. Že by dříve existovala obdoba Závodu míru pionýrů, se nepodařilo z dostupných pramenů prokázat. Je možné, že šlo o jiný závod, nicméně respondent resolutně trvá na tom, že se skutečně jednalo o Závod míru pionýrů.

V Chocni byla cyklistická tradice. Honza vypráví o dalším závodníkovi z vedlejší ulice: *„Jsme tam měli toho Popelku. Ten jezdil dráhu. On byl o dost starší, ještě možná starší jak moje ségra. A vždycky jsem ho potkal, on pokaždé v sobotu přijel, to se ještě dělalo v sobotu. Jako kluk jsem ho pozoroval, vždycky si vezl kola ve futrále sbalený, asi si je přepletal nebo dával nový galusky.“*

Z pozdější doby by se dalo jmenovat několik kamarádů cykloturistů, se kterými je nebo byl Honza v kontaktu, například Jan Vlasák, Vítězslav Dostál, Vlastimil Svoboda nebo Petr Macourek.

5.6 Vojenská služba

Na vojnu Honza nastoupil k „telegrafistům“ do Pardubic. Z jeho vyprávění lze usuzovat, že branná příprava před nástupem, ani přípravný kurz v době výkonu povinné základní vojenské služby, ho nebavily. Nedosahoval požadovaného výkonu telegrafisty. *„Já tam nechtěl, mě to nebavilo a dával jsem to svejma výsledkama ostentativně najevo. Stejně mě dali k těm pípákům, a tam jsme dělali to samý, nověj kurz. Měli jsme přijímat asi sto patnáct znaků za minutu. Jsem se dostal tak asi na padesát šest.“* A nedokázal se smířit s nesvobodou a šikanou, což vyvrcholilo jeho zběhnutím ze základní vojenské služby.

„Pak jsem utekl, jsem zběhnul, protože ta buzerace, to mně lezlo na nervy. No prostě jsem zdrhnul, normálně v těch vojenskejch teplákách jsem přešel plot. Pod tím jsem byl asi trochu víc nabalenej, protože to bylo v zimě, už byl sníh. A nějak jsem se dostal domů, doma jsem si nabral jenom pár věcí, asi voblečení, civil nějaký a utekl jsem. Byl jsem v lese, vloupal se do chaty a tam pár dní bydlel. Pak jsem se šel sám přihlásit.“

Po návratu k útvaru probíhalo vyšetřování a Honza bez váhání přijal nabídku na převelení k pracovnímu útvaru do Tovačova. *„No a já jsem jim to tam všechno řekl, a pak už byl klid. Už nás nemohli tak buzerovat, protože na to dohlídl ten velitel. Hrozil mě soud za zběhnutí, to jo, ale že uznali, že jsem měl pravdu a že jsem psychicky nevydržel tu buzeraci, tak nic. No a co se mnou, dali mi na vybranou. Buď tam budu, jakože budu hodnej, a plnit co mi řeknou, nebo můžu jít do pracovního útvaru. Okamžitě pracovní útvar jsem si vybral.“* U pracovního útvaru byl volnější režim. Pracoval v betonárce při výrobě panelů a bydlel na ubytovně. Po práci měl volno, nikdo ho nekontroloval.

„Udělali jsme si svoje, nějaký vycházkový knížky, s tím se nikdo nezatežoval. Měl to tam vždycky na starosti nějaký poddůstojník, ale to byl taky průserář, tam byli samý průseráři. Fyzický napadení velitele nebo útěkáři jako já. A poddůstojníci byli taky průseráři. Ti to měli jako službu, ale kašlali na to, tak jsme měli volno a dělali jsme si, co jsme chtěli. Já jsem si jezdil na kole, že jo.“

A především si tam mohl vzít kolo a ve volném čase na něm jezdit. Toho beze zbytku využíval, jezdil skoro pořád. Ale také se mu to stalo osudným, když ho při jedné z vyjížděk srazila vojenská nákladní Praga V3S.

„Jenomže pak jsem osmýho května, to bylo v roce sedmdesát jedna, jel za Pavlem Sovákovým do Brna na návštěvu, protože on jako závodník byl v Dukle Brno na vojně. A kousek za Tovačovem jsem se srazil s vejtraskou, s vojenskou cvičnou jízdou. On byl nalitej, eště teda po tahu a vzal to do protisměru. A já mám pomalý reakce, neuhnul jsem, a tou traverzou, co má nárazník, mi přerazil nohu. Blbý, jsem letěl vzduchem, to nebolelo ani, jsem cejtíl jenom pecku, a teď nohu takhle. Jsem si říkal, no to asi není dobrý. Přijela sanitka a začli mi to rovnat, no to byla hrůza. Mě odvezli do Olomouce vid', a tím pro mě vojna skončila...“

Následkem nehody byla zlomenina stehenní kosti. Tento úraz Honzu poznamenal na celý život především bércovými vředy na postižené noze, které se zhoršují zejména při dlouhodobé zátěži během cestování na kole.

„...jsem se srazil s nákladákem. Byl z toho těžký úraz levé nohy, tři a půl měsíce v nemocnici a trvalé následky na zbytek života. Na kolo jsem však nezanevřel, spíše na nákladáky.“ (Tomšíček, 1999)

5.7 Trénink a výlety na kole, dálkové cesty

5.7.1 Individualismus a minimalistický přístup ke spotřebě

Z Honzova vyprávění na téma jeho tréninků, výletů a cest na kole je zřejmé, že hlavní motivací je pro něj silná touha po svobodě a přirozená tendence jít svou vlastní cestou, nenechat se ovlivňovat žádnými pravidly a doporučeními. Tím méně příkazy či zákazy. *„No, a to kolo takhle, tak na tom kole jsem se cejtil, tam mě nikdo nebuzeroval, víš ta svoboda, ta svoboda! No, protože i když jsme hráli ten fotbal jo, já jsem neměl rád, když mě něco svazovalo. To byly nějaký pravidla a musel jsem se přizpůsobovat a já jsem se nechtěl jako nějak přizpůsobovat.“* Často nepřijímá ani dobře míněná doporučení, která se týkají věcí dlouhodobě ověřených jinými lidmi, kdy by mohl jejich zkušeností snadno využít ke svému prospěchu. Například osvědčené tréninkové metody, vybavení nebo volbu trasy k dosažení určitého cíle. Hledá vždy svou vlastní cestu. Také proto absolvoval většinu svých cest sám, *„...nejradši jsem jezdil sám, že jo, to je jasný.“* Ty největší dálkové cesty absolvoval všechny sám. Na kole se cítí naprosto svobodný, bez omezení.

„Tomšíček nejraději cestuje sám, v kolektivu totiž vznikají konflikty, člověk se musí vždy někomu podřizovat, je-li však na cestách sám, jsou i jeho prožitky vnímány hlouběji.“ (Doubková, 2000)

Především díky svému individualismu nejen cestuje, ale také žije skoro celý život sám. Pro jeho partnerky bylo příliš náročné vydržet žít s člověkem, který si všechno dělá zásadně po svém. Navíc je spousta věcí, které ve svém životě dělá zcela jinak než většinová populace. A pokud po něm partnerka žádala jakoukoliv změnu, kterou by vybočil ze svých „zajetých kolejí“ a přiblížil se soudobým standardům životního stylu, ještě více se zatvrdil ve svém způsobu života, provádění nebo neprovádění té či oné činnosti. To se týká nejen činností, které prakticky všichni považujeme za samozřejmost, ale také některých součástí základního materiálního vybavení domácnosti. Honza mnohé z nich k životu nepotřebuje, popřípadě je provádí „po svém“. Týká se to především těchto oblastí:

Hygiena – podle hesla „časté mytí krátí žití“ neuznává pravidelné mytí rukou, sprchování, umývání kuchyňského nádobí, praní prádla, ale třeba i pravidelné větrání bytu.

Úroveň vybavení domácnosti – nemá doma tekoucí vodu – tedy sprchu, umyvadlo, splachovací záchod, kuchyňskou linku, nevlastní lednici a podobně.

Péče o zevnějšek – není pro něj důležitá kvalita a vzhled ošacení a obutí, stejně tak účes, péče o chrup a podobně. Důležitou součástí Honzova zevnějšku je také jízdní kolo, které používá téměř denně. Kolo udržované a v dobrém technickém stavu považuje v případě cyklisty jistě většina lidí za samozřejmost. Honza tohle „neřeší“, jezdí na starém rezavém Favoritu a udržuje ho jen natolik, aby kolo bylo schopno jízdy. Pokud se něco pokazí, opraví to co nejjednodušším způsobem a „jede dál“. Na řetězu za 200 Kč najede i přes 20 tisíc kilometrů, což je několikanásobek jeho udávané životnosti, pláště dojíždí, dokud z nich „nevylézá“ duše a podobně. Popis konkrétních případů oprav a jejich technických detailů nebudu uvádět.



Obrázek 1. Jan Tomšíček se svým Favoritem bezprostředně před startem více než 7 000 km dlouhé okružní jízdy Evropou (2018)

Výše popsané ukazuje na silnou individualitu a originalitu tohoto člověka. Jeho vlastnosti, jako neústupnost a zatvzelenost, ale také skromnost, mu na jednu stranu umožnily absolvovat opakovaně velké dávky kilometrů na cestách, často v odlehlých končinách, sám, s minimálními náklady a žádným zabezpečením. Na druhou stranu jej částečně vylučují ze soudobé společnosti a neumožňují mu například navázat trvalý partnerský vztah. A také hrají roli v tom, že cestuje téměř vždy sám.

„Typem osamělého cestovatele, který ve všem musí spoléhat jen sám na sebe, svou osobní fyzickou zdatnost a svůj úsudek, je Jan Tomšíček, který na kole již absolvoval řadu jízd doma i v zahraničí (podobně jako cestovatel V. Dostál). Svou nejdelší pouť napříč africkým světadílem – z Kapského města do Chocně – nastoupil nejprve jako plavec na lodi Polárka, která pod vedením Krautschneidra vyplula na cestu kolem světa v roce 1990. Na nejnižším cípu africké pevniny vystoupil a po dvou letech strávených v Jihoafrické republice vyrazil v roce 1993 na sever. Své dojmy a poznatky popsal v knize Afrikou domů na kole.“ (Doubková, 2000)



Obrázek 2. Individualita, zatvrzelost a skromnost. Upozornění španělskými policisty na povinné použití cyklistické přilby v jejich zemi, vyřešil Jan Tomšíček po svém, když po zbytek cesty používal stavební přilbu nalezenou v příkopu u silnice (2018)

Skromné poměry, ze kterých Honza pochází, ale také poznání získané během jeho cest, se zřejmě promítají i do jeho minimalistického životního stylu.

„V Africe si uvědomil, že čím chudším krajem projížděl, tím byli lidé přátelštější a pohostinnější. V Africe poznal rozdílné postoje a názory Evropanů a černochů, které se vztahovaly téměř na všechno, např. k majetku, rodinnému životu...“ (Doubková, 2000)

Každou spotřební věc raději několikrát opraví, než by ji vyhodil. Žije co nejskromněji, s minimem majetku a minimálními životními náklady. Důsledně třídí odpad. I s komoditami, za které by v případě vyšší spotřeby nemusel nic navíc platit, velice šetří. Jde například o pitnou vodu, za kterou obci platí paušálně.

Obdobný přístup uplatňuje i u cyklistického vybavení. Dokud je možno věc opravit a používat dále, nikdy ji nevyhodí. Příkladem může být jeho první nové silniční kolo, Favorit F12, tzv. „galuska“ nebo „závodnička“, rok výroby 1967, které si koupil za 1500,- Kčs v roce 1969, kdy ještě chodil na střední odborné učiliště. Dodnes má od kola doklad, vyrobeno bylo 12.12.1967, koupeno 5.8.1969. Jednalo o v té době nejlepší sériově vyráběný model s rámem z konstrukční jemnozrnné oceli. Byl osazen výhradně komponenty československé výroby. Vlastní ho dodnes a stále na něm pravidelně jezdí na sportovní tréninkové vyjíždky, případně kratší jednodenní výlety. Nebo jeho první nové cestovní kolo, které si koupil v roce 1976. Jednalo se o běžné kolo Favorit za 1040,- Kčs, „čtyřkolečko, dvoutác“, osazené nosičem a brašňami. Používal ho pro turistiku a říkal mu „cesták“. Kolo mu vydrželo asi 35 let, objel s ním všechny své velké cesty. Honza nemá ve své evidenci přesně rozděleno kolik kilometrů najel

v jednotlivých letech na konkrétním kole, eviduje pouze celkové nájezdy, ale tohle kolo mělo najeto více než 300 000 kilometrů. Jeho minimalistický přístup k životu mu umožňuje vyjít s minimem prostředků a dává mu tím možnost volně nakládat se svým časem, jelikož jej nemusí investovat do vydělávání peněz a do shromažďování a údržby majetku. V tomto smyslu je svobodný.



Obrázek 3. Jan Tomšíček se svým, v té době 30 let starým Favoritem, při zastávce u jezera Bajkal 68. den cesty z Jevíčka do Vladivostoku (2006)

Honza nedbá na to, aby jeho kolo vypadalo perfektně, bylo sestaveno z originálních dílů a podobně. Důležité pro něj je, že daná věc funguje, plní svou funkci. Dokud kolo jede, nedělá si starosti s opravami a údržbou. To ukazuje na skutečnost, že současný konzumní životní styl, kdy většinová populace „touží“ mít vše moderní a nové, kdy lidé ve své spotřebě podléhají aktuálním trendům a reklamě, je mu naprosto cizí. Styl buržoazních bohémů „bobos“, vyžadujících například vybavení pro outdoorové aktivity s vysokou přidanou hodnotou, vybavení, které je předurčeno pro mnohem náročnější aktivitu než k jaké ji „bobos“ používají, je pravým opakem jeho osobitého minimalistického životního stylu.

Uvedené je možno doložit na události z roku 2018, kdy se Honzovi po ujetí prvních asi tří set kilometrů jeho okružní jízdy západní Evropou zlomily řídítka na starém Favoritu. Problémovou situaci vyřešil po svém, použitím kusu staré ocelové trubky, jíž řídítka nahradil.

„Ve Strážném mi praskly řídítka, normálně se ten hliník ulomil přímo u představce. Co s tím? U jednoho domu na zahradě byla hromada starých trubek nachystaných do kovošrotu.

Hodný pán mi jednu dal, půjčil mi i pilku. Průměr seděl skoro přesně, akorát to moc nebrzdilo, o trubku se při brzdění opíraly páky, chyběl na ní rádius, co mají řídítka. Ale to jsem si zvykl.“

S takto „opraveným“ kolem jel zbývajících sedmdesát dnů své cesty. O variantě, že by si v obchodě koupil řídítka nová, neuvažoval. S touto „úpravou“ jezdil ještě dalších několik měsíců po návratu domů, než mu kamarád daroval jiná, starší řídítka.



Obrázek 4. S kusem trubky místo řídítek až na „konec světa“. Jan Tomšíček dorazil se svým Favoritem na Mys Finisterre 31. den od startu své okružní jízdy Evropou (2018)



Obrázek 5. Jan Tomšíček při výměně prasklých drátů v zadním kole během cesty po ČR (2020)

5.7.2 Začátky na kole, první dálkové cesty, cyklistické závody

Už když byl Honza malé dítě, měl touhu cestovat. Tu v něm vzbudili cestovatelé Zikmund a Hanzelka, když každý týden poslouchal jejich rozhlasové reportáže. Byli jeho cestovatelští buditelé. Představoval si, že by také chtěl procestovat svět.

V sedmi letech začal díky staršímu bratranci hrát na kytaru, později na harmoniku. Rodiče jej motivovali k pravidelnému cvičení. Pokud bude poctivě cvičit, stane se z něj dobrý hudebník a bude moci jezdit s cirkusovou kapelou po světě a hrát. Byl ale líný cvičit. „*Jako malý kluk jsem obdivoval cirkusáky a dost jim záviděl, že mohou cestovat po světě. To mi bylo asi sedm let.*“ (Tomšíček, 1999)

Doubková (2000) o Janu Tomšíčkovi v této souvislosti uvádí na základě rozhovoru z 1.12.1999.

„Už jako malý chlapec obdivoval cirkusáky a dost jim záviděl, že mohou cestovat po světě. Když mu později rodiče věnovali kolo, mohl své touhy realizovat. Začal postupně navštěvovat sousední státy, pak vzdálenější země na Balkáně, ve Skandinávii atd.“ (Doubková, 2000)

Později, když chodil do školy, si více začal hrát venku s kamarády, už tolik na kytaru a harmoniku necvičil. Hráli fotbal, hokej, provozovali dětské hry a „...různý jiný věci jsme dělali, co kde rozbít na smetišti...“ a podobně. I touha po cestování ustoupila do pozadí. Potom přišlo období, kdy „...jsem škemral o kolo, protože všichni kolem mě už kolo měli nějaký...“ Na otázku, proč ho to táhlo ke kolu, co bylo tím hlavním motivem na začátku, odpovídá: „*No, protože i když jsme hráli ten fotbal, já jsem neměl rád, že mě pořád něco svazovalo. To byly nějaký pravidla a musel jsem se přizpůsobovat a já jsem se nechtěl nějak přizpůsobovat.*“ Do té doby měl jen podomácku vyrobenou dřevěnou koloběžku s dřevěnými kolečky bez plášťů. Chtěl po rodičích „*aspoň to poloviční*“ kolo, Velamos Pionýr, na něm se u kamaráda naučil jezdit. Nakonec, zhruba v devíti letech, kolo dostal. Jelikož rodiče neměli dostatek finančních

prostředků na pořízení nového kola, koupili Honzovi starší, navíc dámské kolo, Eska Tourist. S „torpédem“, jeden převod a rovnou v dospělé velikosti, aby mu déle vydrželo. To nijak neubralo na jeho radosti a hloubce prožitku při jízdě na něm. *„Ve třetí třídě se mi konečně podařilo vyškemrat na rodičích první kolo. Bylo starší, dámské, značky Eska tourist, bez přehazovačky. Když jsem dojel sám tři kilometry za město, moje uspokojení neznalo mezí.“* (Tomšíček, 1999)

Jízda na kole ho hned od počátku nadchla. Jakmile na něm začal jezdit, znovu se probudila jeho cestovatelská touha. Věděl, že chce poznat svět. A touha po svobodě. *„No, a to kolo takhle, tak na tom kole jsem se cejtil, tam mě nikdo nebuzeroval, víš ta svoboda, ta svoboda!“*. Bicykl tedy chápal jako vhodný prostředek k uskutečnění svých tužeb a byl to také prostředek k budování vlastní identity. Jízda na kole ho prostě začala naplňovat více než hry s kamarády. Ty sice ještě nějakou dobu pokračovaly kontinuálně, ale postupně ustupovaly do pozadí a kolo převládalo.

Brzy na to jel svoji první „dálkovou“ jízdu. Z Chocně *„...to už bylo osmnáct kilometrů jedna cesta, zadem takhle přes Zálší, k babičce vid', do Litomyšle...“* A v jedenácti jeli s Pavlem Sovákem na výlet do Hradce. Protože Honza musel předtím doma cvičit na harmoniku, vyjeli později a vrátili se domů za tmy.

„V šesté třídě na podzim jsme jednou jeli s kamarádem na výlet do Hradce Králové a zpět – asi 80 km. Domů jsme se vrátili dávno po setmění. Tušil jsem, že bude mazec, a dlouho se nechtěl přiznat, kde jsme byli, ale výprask mi stejně jazyk rozvázal. Rodiče měli o mne starost, což jsem pochopil až mnohem později. Tehdy jsem to cítil jako křivdu, vždyť kamarád výprask nedostal.“ (Tomšíček, 1999)

Své nájezdy na kole postupně navyšoval. Hlavně poté, co už dostal první kolo s přehazovačkou. *„V osmé třídě jsem dostal od rodičů sice starší, avšak slušné kolo. Opět Esku, ale už s tříkolečkem. A to už bylo Něco. Ve čtrnácti letech už jsem dokázal za den dojet z Chocně do Brna a zpátky, což je něco přes 200 km. Ale nejraději jsem jezdíval do Orlických hor na jednodenní výlety.“* (Tomšíček, 1999)

Nadšení pro jízdu na kole mu vydrželo, ale jeho začátky jsou charakterizovány určitým hledáním směru, kudy se vydat. Oscilloval mezi sportovní cyklistikou, ke které inklinovali jeho kamarádi, a jemu blízkou cykloturistikou, umožňující lépe realizovat jeho přirozenou touhu poznávat svět. Několikrát se jel s kamarády do Vysokého Mýta podívat na průjezd Závodu míru. To Honzu brzy přestalo bavit, *„...tak já se sem trmácím a oni udělají takhle bžžt a jsou pryč...“* Ztratilo to pro něj význam a raději si četl výsledky v novinách nebo poslouchal v rádiu, *„...ani na televizi jsem na to nekoukal, to jsem se šel radši projet...“* V té době si taky hráli na známé závodníky, třeba na Smolíka. *„Dalším slavným československým závodníkem, jenž vyhrál Závod míru, se stal roku 1964 Jan Smolík na trase Varšava – Berlín – Praha.“* (Čapková, 2017).

Kolem šestnáctého roku měl kratší, asi jednoletou, vsuvku v podobě JAWY 21 Pionýr. Během této doby poznával ČSSR ze sedla motocyklu, což pro něj mělo také svoje kouzlo a měl velkou radost, když dostal nového Pionýra. Byl to navíc jeho první úplně nový stroj. JAWA 21 Sport byla v té době tím nejnovějším a nejlepším co se v kategorii motocyklů obsahu do 50 cm³ dalo koupit. Tento model se začal vyrábět v roce 1967, v roce 1968 ho Honza dostal. Na koupi přispěl rodičům z uspořených peněz. Motocykl vlastnil zhruba jeden rok, najel s ním asi jen patnáct set kilometrů, poté ho jízda na něm přestala bavit. Nelíbila se mu hlavně hlučnost motocyklu a finanční náročnost, kdy všechny své peníze utrácel za benzín a olej. Utvrdil se

v názoru, že jeho cesta k poznávání je cykloturistika a Pionýra prodal. Začal znovu intenzivně jezdit na kole. Kolo není tak rychlé, do kopce se na něm musí šlapat, ale jede potichu. Cítil, že na kole dokáže mnohem lépe vnímat věci kolem sebe krajinu, vůně, zvuky a má tím mnohem větší prožitek z jízdy, více si z cesty zapamatoval.

„Posléze však jsem se chtěl i já, jako většina kluků, motorizovat. Kupodivu mi nedalo tolik práce rodiče přesvědčit, že abych udržel krok s dobou, je nutné, abych se technicky zdokonaloval a fyzicky šetřil, a tudíž, že by bylo nanejvýš záslužné, aby mi koupili motocykl značky Pionýr. I stalo se. Ale to jsem ještě netušil, že kolo ve mně již zapustilo příliš hluboké kořeny. Po roce jsem zjistil, že bzučení tohoto stroje mě příliš neobšťastňuje. Dokonce mi v hlavě bzučovalo ještě v noci, a to když jsem na pionýru absolvoval celodenní výlet. Také mě přestalo bavit prolévat karburátorem v té době skromné kapesné, proto jsem svého naleštěného miláčka prodal a vrátil se ke kolu.“ (Tomšíček, 1999)

Pionýra vyměnil za „galusku“ Favorit F12. Sháněl jej hodně dlouho, protože se za socialismu jednalo o nedostatkové zboží. Respektive si, v nesouladu s tvrzením o nedostatkovém zboží, v roce 1969 koupil konkrétní kus, který byl v železářství u nich v Chocni vystaven už téměř dva roky. Byl ale zelený a Honza původně chtěl modré kolo. Proto jezdil po všech okolních městech a sháněl, nikde nic. Nakonec koupil zeleného v Chocni a jezdí na něm dodnes. Zpočátku jezdil spíše jen kratší trasy, a ne každý den, celkově jen asi 5 000 km za rok. Později, zřejmě i pod vlivem kamarádů, začal jezdit více a opět „koketoval“ se závoděním. Třikrát se zúčastnil závodu v silniční cyklistice. Závodil jen tak sám za sebe, bez odborného vedení, nebyl organizován v žádném sportovním oddílu.

„Kluci takhle jezdili, někdy jsem s nima jel na trénink. A zjistil jsem, že prostě na to nemám. Nicméně jsem se zúčastnil asi třech závodů v životě, tady v ČSSR, no a vždycky to byla povinnost. Jel jsem třeba takovej závod, jak se jede nějaký okruh, padesát, osmdesát kilometrů. Jednou, ve Svitavách byl start a jelo se přes Poličku, zas do Svitav, asi dva okruhy se jely. No a tam byli reprezentanti a teď první výkonnostní třída a druhá myslím a třetí výkonnostní třída. A takovej odpad jako já byl zvlášť. Já jsem sice byl druhej, ale jenom v té kategorii neregistrovaných, jinak ti trojkaři mně ujeli, že jo. Tak jsem vyhrál deku.“

Poté co dospěl k názoru, že pro tento sport v jeho závodní formě zřejmě nemá dostatečné předpoklady, se natrvalo zaměřil už jen na cykloturistiku.

„No a tak jsem zkusil závodit, ale dopadlo to žalostně. Těch několik závodů, které jsem absolvoval, jsem pravidelně dojížděl na chvostu startovního pole. To způsobilo, že pak jsem už byl turistice věrný. Již mě nezajímaly jen kilometry za určitý čas, ale také jsem se začal rozhlížet kolem sebe.“ (Tomšíček, 1999)

Podle Tomšíčka (2004) a údajů oficiálního webu Cape Town Cycle Tour (2021), absolvoval Honza později přece jen ještě jeden cyklistický závod. V roce 1992, během svého prvního pobytu v Jihoafrické Republice, se zúčastnil největšího cyklistického závodu světa Cape Town Cycle Tour, který se jel pod názvem The Argus Pick'n Pay Cycle Tour 1992. 105 km dlouhou kopcovitou trať s převýšením 1200 m projel za 3.30.22 hodiny rychlostním průměrem 29,95 km/h. V absolutním pořadí se umístil na 1 551. místě ze 13 334 závodníků, kteří závod dokončili. Celkový počet startujících byl okolo sedmáct tisíc. V kategorii neregistrovaných byl v cíli na 137. místě ze 4 056. *„Závod mi poskytl nevšední zážitek, ale turistika je pro mě daleko daleko přijatelnější. Závodit zas dlouho nemusím, většinou nerad spěchám.“ (Tomšíček, 2002)*



Obrázek 6. Jan Tomšíček na fotografiích pořízených během závodu The Argus Pick'n Pay Cycle Tour 1992



Obrázek 7. Prospekt závodu The Argus Pick'n Pay Cycle Tour 1992 a Certifikát o úspěšném absolvování závodu Janem Tomšíčkem, s uvedením výsledného času a umístění

Důvodů proč se Honza nevěnoval systematicky sportovnímu tréninku a závodění je několik. Jak sám říká, hlavně šlo o to, že ostatním závodníkům „*nestačil*“. Jistě by se ve své výkonnosti mohl posunout, pokud by cíleně trénoval a pravidelně závodil. Ale například jeho spolužák Pavel Sovák nebo kamarád Mirek Doležal měli oba nadprůměrnou výkonnost hned od začátku. Už v dětských kategoriích. Zřejmě by se jim nevyrovnal ani kdyby trénoval a závodil stejně jako oni. Měli lepší dispozice pro cyklistiku a jistě pro sport vůbec. Honza je spíše typem člověka, který, pokud zhodnotíme tento aspekt zjednodušeně, není příliš pohybově nadaný. Je relativně pomalý a má „*pomalý reakce*“. Podle svého tvrzení má pro výkonnostní cyklistiku „*malou kapacitu plic*“. A pokud je pod tlakem, dělá chyby. V závodním sportu je důležitá rychlost, výbušnost a rychlé reakce, a to i u cyklistiky, která je spíše vytrvalostním sportem. Jezdí se tělo na tělo v balíku, trháky, sprinty na premiích, sprinty v cíli, je potřeba rychlost při sjezdech a v zatáčkách, k tomu je potřeba také odvaha, cyklista je pod neustálým tlakem. „*Cyklisté se stávají vítězi nejenom tělesnou výkonností, ale i speciálními vlastnostmi osobnosti.*“ (Konopka, 2007)

„*Samotná jízda v balíku pak s sebou přináší mnohá psychická úskalí, a i malé zaváhání je mnohdy „odměněno“ v lepším případě ztrátou kontaktu s pelotonem, v horším pak defektem či dokonce nepříjemným pádem.*“ (Kovářová, 2015)

Na druhou stranu má Honza vysoce nadprůměrnou dlouhodobou vytrvalost, což prokázal během svých cest, kdy i několik týdnů nepřetržitě byl schopen najíždět se zátěží přes 200 km denně. „*Pod pojmem „vytrvalost“ se rozumí schopnost vydržet určitý, pokud možno vysoký, výkon po dlouhou dobu bez únavy.*“ (Konopka, 2007) Průměrný denní nájezd nad 100 km je schopen držet po dobu několika měsíců. Myšleno na dálkové cestě, bez zabezpečení, s bagáží o hmotnosti okolo 20 kg a na obstarožním Favoritu. Zatím poslední cesta podobných parametrů byla jeho okružní jízda Evropou v roce 2018 (další cesty viz „*Do Vladivostoku na zmrzlinu na kole*“ (Tomšíček, 2008) a „*Afrikou domů na kole*“ (Tomšíček, 1999)). V mladším věku dokázal na galuskovém kole Favorit F12 ujet přes 600 km za dvacet dva hodin. Jel na padesátikilometrové trati, kdy po absolvování každého jednotlivého úseku následovala krátká pauza pro doplnění energie ve formě rýžového nákypu se švestkami, připraveného maminkou.

Dalším důvodem, proč se nevěnoval závodění, byl jeho úraz nohy na vojně. Komplikovaná zlomenina stehenní kosti jej limituje celý život. Při dlouhodobé zátěži ve vysoké intenzitě měl vždy ve zraněné noze silné křeče, a to i po letech od úrazu. Tím, že Honza začal závodit až po tomto úrazu jej, kromě zmíněných křečí, limitoval také strach z pádu. Na základě předchozí zkušenosti, kdy následkem úrazu strávil tři a půl měsíce v nemocnici, se obával dalšího zranění. Pokud by ovšem byl mentálně závodním typem a chtěl se této činnosti věnovat, nic z výše uvedeného by mu v tom nezabránilo. Zřejmě by nevyhrával, ale závodit by mohl, pokud by opravdu chtěl mohl dále rozvíjet svůj potenciál pro tento sport.

Podle Konopky (2007) je sice biologická výkonnost cyklisty určena jeho fyziologickými výkonnostními parametry, zejména maximálním příjmem kyslíku, ale závisí na jeho psychických a mentálních schopnostech, jestli tuto biologickou výkonnost také uvolní a rozvine. Cyklistika vede k anatomickým a fyziologickým přizpůsobením, ke kterým dochází tím více, čím intenzivnější a rozsáhlejší je trénink.

Z toho vyplývá, jak Honza sám potvrzuje, že hlavní důvody pro rozhodnutí nezávodit byly spíše v tom, že nerad spěchá, špatně snáší, když je pod psychickým tlakem a „*znervózňuje*“ ho, pokud jede ve skupině, ať už v tréninku nebo v závodě. Dále by nesnesl pocit, že ho někdo „*diriguje*“ ve smyslu, jak má trénovat, co jíst, jak dlouho spát, v kolik a kde má být připraven

k tréninku, odjezdu na závod a podobně. Případný úspěch v závodě a následnou odměnu ve formě vyhlášení, předání diplomu nebo věcných cen, vnímal jako „malou odměnu za tolik námahy“. Vzpomíná, jak viděl své úspěšné kamarády po dokončení závodu, když byli po absolvované námaze „úplně šedý, nedokrvení“. To se u nich pokaždé „brzy spravilo“, ale Honzův pohled na věc je, že by to bylo „přílišné úsilí za malou odměnu“. Honza neměl vůli jezdit pravidelně v maximální intenzitě.

„Pokud se člověk rozhodne jezdit cyklistické závody, musí mít vůli k vítězství. I když ostatní ve stejné situaci podléhají vyčerpání a nechávají nohy „viset“, je vítěz ještě schopen, i když se cítí stejně špatně a unavený, zmobilizovat silou vůle zbytek energie, který pak stačí k vítězství. V cyklistice je třeba se odvážit k útokům, chtít to prostě zkusit, je potřeba motivace k riskování, pokud chce člověk zvítězit.“ (Konopka, 2007)

Honza je typem samotáře, „samorost“ a individualista. Proto nejraději jezdí sám. V mládí sice běžně absolvoval intenzivní tréninkové jízdy, měl například své trati pro časovky, které s oblibou jezdil. Choceň – Vysoké Mýto a zpět byla jeho nejčastější, jezdil ji až padesátkrát za rok. Ale netrénoval nijak striktně systematicky. Místo regulérního tréninku a závodů jezdil raději turisticky, užíval si „pohodu a klid“, to mu nejvíce vyhovuje. Nejraději jezdil na jednodenní výlety do Orlických hor. Na toto období vzpomíná: „Bavila mě rychlost, ale neměl jsem na ně, tak jsem si jezdil jenom pro sebe. Nejradši jsem jezdil sám, že jo, to je jasné. Protože když jsem jel třeba s Pavlem na trénink, tak jsem ho teda spíš brzdil, a to mě nebavilo. Ale stačil jsem mu dost. Když bylo nějaký stoupání, tak on byl lepší a aspoň mně prorážel vzduch, takže jsem mu stačil, ale kdykoli chtěl, tak by mně ujel. Nebyl to nějaký ostřejší trénink, jeli jsme se prostě projet. Třeba on si dal trénink, druhý den měl jako oraz, tak jenom aby nevychládl, jsme jeli třeba do Orlických hor. A to jsme jeli ten okruh, asi sto, sto deset kilometrů přes Šerlich vid a my jsme to jeli průměrem osmadvacet, spolu.“

5.7.3 Bulharsko na „skládačce“

Úplně první jeho zahraniční cesta, pokud nepočítáme výlet do Tater v době Československa, vedla do Bulharska. Už na tuto cestu vyrazil úplně sám.

„Ve dvaadvaceti letech jsem jel na kole prvně do zahraničí, do Bulharska. 4000 km jsem zdolal za dvacet dní. Z dnešního pohledu to byla pěkná ptákovina, vždyť já z toho kola skoro neslezl. Ale tenkrát jsem se po tom výkonu nafoukl k prasknutí. Nos do hůry, div, že mi do něho nenapršelo. Nějakého Merckxe z Tour de France bych hravě strčil do kapsy.“ (Tomšíček, 1999).

Honzovi ale po několika cestách do ciziny přišla už dálková cykloturistika na Favoritu příliš jednoduchá. Rozhodl se cestování si ztížit a zároveň zpříjemnit. Využil možnost absolvovat cestu na „skládačce“ zapůjčené od bývalé přítelkyně Evy. V práci si vzal dva měsíce neplaceného volna, Esku zatížil asi dvaceti kilogramy bagáže a vyrazil.

Tuto cestu podnikl na zdánlivě nevhodném kole z důvodu, že chtěl změnu, jelikož již delší dobu jezdil a cestoval na Favoritu. A chtěl si dokázat, že to zvládne. Byla v tom i touha odlišit se. O nikom jiném, kdo by něco podobného absolvoval, totiž Honza nevěděl. Důležité je, že zároveň to bylo naplnění jeho touhy cestovat co nejpomaleji, nebýt orientován na cíl cesty, tedy na výkon, ale co nejvíce si užívat cestu samotnou interakci s okolím během pomalé jízdy, kdy cesta sama o sobě je cílem. Vnímat věci okolo, a hlavně nikam nespěchat. Na Favoritu by to zvládl zhruba za měsíc, takto si to užíval měsíce dva. Kromě individualismu to také souvisí s jeho touhou nemít starosti, být v klidu. Zkrátka nebýt pod žádným tlakem. V jeho době byly

tyto atributy navíc umocněny tím, že po celé dva měsíce nebyl nijak dosažitelný. Neexistovaly mobily ani internet, nikdo nevěděl, kde se právě nachází. Zároveň, ačkoli to tak na první pohled vypadat nemusí, jelikož i tato cesta byla pochopitelně svým způsobem dosti namáhavá, způsob, jakým ji „uchopil“, odráží dobře jeho pohodlnost. Tím, že jel pomalu, jelikož na „skládače“ s jedním převodem to ani rychle nejde, musel sice šlapat celý den, aby najel dané kilometry, ale šlapal většinu dne ve velmi nízké intenzitě zátěže. Díky tomu byl méně unavený. A jemu celodenní šlapání nevadilo, byl na to zvyklý. Zároveň nemusel dělat nic jiného než šlapat, koupit si v obchodě něco k jídlu a večer najít místo k přespaní. Díky tomu si cestu neuvěřitelně užíval a dodnes na ni velmi rád vzpomíná jako na tu nejpohodovější. *„To bylo dobrý, na to moc rád vzpomínám, to se mi líbilo. Jsem na tom ujel v Maďarsku jednou po rovině sto šedesát kilometrů za den.“*

„Podnikl jsem cestu do Maďarska, Rumunska a Bulharska na skládacím kole Eska bez přehazovačky. Za čtyřiašedesát dní jsem urazil 6840 km a bylo to snad nejpříjemnější a nejpohodlnější cestování. Snad také proto, že na tomto kole se stejně žádná velká rychlost vyvinout nedá, a když, tak s velkou námahou. Protože už jsem věděl, že chci-li pohodu, nejde velká námaha a turistika dost dobře dohromady, ani jsem se o rychlost nesnažil. Krom toho jsem si to zařídil tak, aby mě nehonil čas.“ (Tomšíček, 1999)

V budoucnu už ale nic podobného nezapomínal, opět vždy cestoval na Favoritu.

5.7.4 Skandinávie

Honza se vydal na výpravu do Skandinávie v létě roku 1976, ve svých dvaceti čtyřech letech. Protože to bylo ještě za dob „hlubokého“ socialismu, musel si pro cestu vyřídit devizový příslib. Žádost podával opakovaně, až na třetí nebo čtvrtý pokus to vyšlo. *„Pak jsem jakousi náhodou dostal devizový příslib a vyrazil za železnou oponu do Skandinávie.“* (Tomšíček, 1999). Ještě musel požádat o výjezdní doložku a samozřejmě o víza.

V Nařízení ministerstva vnitra ze dne 11. prosince 1970 ČSSR o vydávání výjezdních doložek k cestám čs. občanů do kapitalistických států je uvedeno, že *„Výjezdní doložka je nedílnou součástí cestovního dokladu a nelze bez ní vycestovat.“* a dále *„Cílem je získání operativního a tematického přehledu o cestách čs. Občanů do ciziny, prodloužení pobytu, nedodržení lhůta k návratu a o občanech, kteří se bez platného souhlasu čs. Úřadů zdržují v kapitalistických státech.“* (Ministerstvo vnitra Československé socialistické republiky, 1970)

Jel sám, bez jazykových znalostí, jen s vystřiženou částí automapy. Jako vždy vyrážel na kole přímo z domu a jel celou cestu takzvaně „za své“. Kromě úseků, kde využil lodní dopravu. Na severu se potýkal s chladem, deštěm, komáry, ale také s technickými problémy. Díky čemuž si v Norsku musel koupit nové zadní kolo, což pro chudého mladíka ze socialistické země nebyla v bohatém kapitalistickém státě zrovna levná záležitost. Cena se vyrovnala ceně kompletního nového kola Favorit v Československu.

„Jó, někde v Norsku se mi vytrhla nába, hliník. Co s tím. Tak mě nezbylo nebo nenapadlo nic jiného, a jsem si koupil celý kolo nový. Ale neměli šest set dvacet dva, ale tři čtvrtku jenom. Jenže tam mně zas nedosáhly brzdy, no tak jsem jel tam odsad, asi čtyry tisíce kilometrů, už jenom s přední brzdou. Ale to jsem si zvykl, prostě delší brzdná dráha. Tenkrát nebyl provoz takovej. A to eště vydrželo asi deset nebo patnáct let, jsem na tom jezdil. Ale už jsem brzdil oběma brzdama, já jsem si tam udělal nástavec, aby mně to dosáhlo. Prostě jsem to posadil níž, a to vydrželo ještě dlouho.“

Následně se díky tomu ještě potýkal s nedostatkem financí a hladem.

„Pak ke konci, jsem potřeboval, aby mně zbyly peníze na trajekt ze Švédska do Dánska, už nevím, kolik to stálo, to tam je napsané. A už jsem neměl moc, jenom pár korun, těch Dánskejch. Tam už jsem měl hlad, jsem jel ty štreky, tak jsem tam strašně chudnul.“

Navíc celou dobu cesty ho stresoval termín návratu zpět do socialistického bloku, protože výjezdní doložka na „západ“ měla omezenou platnost 21 dní.

„A zase to byla honička, i když krásná. „Devizák“ byl totiž jen na dvacet dní. Ale od té doby je pro mě Norsko jedna z nejkrásnějších zemí světa. Další „devizáky“ do kapitalistické ciziny se nekonaly, kromě dvou do Jugoslávie. Ale že bych kvůli tomu nemohl klidně spát, to říci nemohu. Snad díky téhle okolnosti jsem pak po několikanásobné návštěvě dost dobře poznal Rumunsko a Bulharsko.“ (Tomšíček, 1999)

Upřesnění výše uvedeného: Honza omylem zaměnil termín devizový příslib, jak píše „Devizák“, za výjezdní doložku. Její doba platnosti byla stanovována na celé týdny. V tomto případě se jednalo o dobu 21 dnů. Morávková (2011) k tomuto tématu uvádí, že občan socialistického Československa, pokud chtěl cestovat do kapitalistické ciziny, musel nejprve vyplnit žádost o devizový příslib, což bylo povolení zakoupit si od státní banky cizí měnu v minimálním předepsaném množství pro vycestování, tedy poukaz na valuty. Pokud se to podařilo, bylo nutné požádat o výjezdní doložku, tedy povolení k vycestování, jakési cestovní vízum vydávané vlastní zemí. Teprve potom mohl občan žádat o turistické vízum na velvyslanectví země, kam hodlal cestovat nebo jí projíždět. Před odjezdem musel znovu navštívit Státní banku československou a vyplnit celní a devizové prohlášení.

Stanovený termín návratu Honzu zároveň i motivoval k podávání maximálních výkonů, aby co nejvíce stihl projet a hlavně vidět, protože skandinávské přírodní scenérie byly tím hlavním proč se na cestu vydal. Zní až neuvěřitelně, že na Favoritu a s těžkou bagáží dokázal udržet průměrný denní nájezd nad 200 kilometrů, dokonce v prvních třech dnech po vylodění v Helsinkách ujel pokaždé přes 300 kilometrů. Jeho tajným cílem byl Nordkapp. To mu bohužel nevyšlo, musel otočit zpět k domovu jen asi 100 kilometrů od jeho dosažení, jelikož čas byl neúprosný a nestihl by se vrátit do výjezdní doložkou určeného dne. *„Jen 100 km mi chybělo na Nordkapp v Norsku.“* (Tomšíček, 1999). Nedodržení termínu by mohlo znamenat stopku pro všechny další zahraniční cesty. Honza se i tak vrátil na „východ“ poslední den platnosti doložky a musel před celními orgány obhajovat správnost svého úsudku o konečném datu pro včasný návrat. Svérázný mořeplavec Rudolf Krautschneider (1991), kterému Honza později pomáhal stavět plachetnici a spolu s ním vyplul na plavbu kolem světa, to řešil po svém a o této problematice píše:

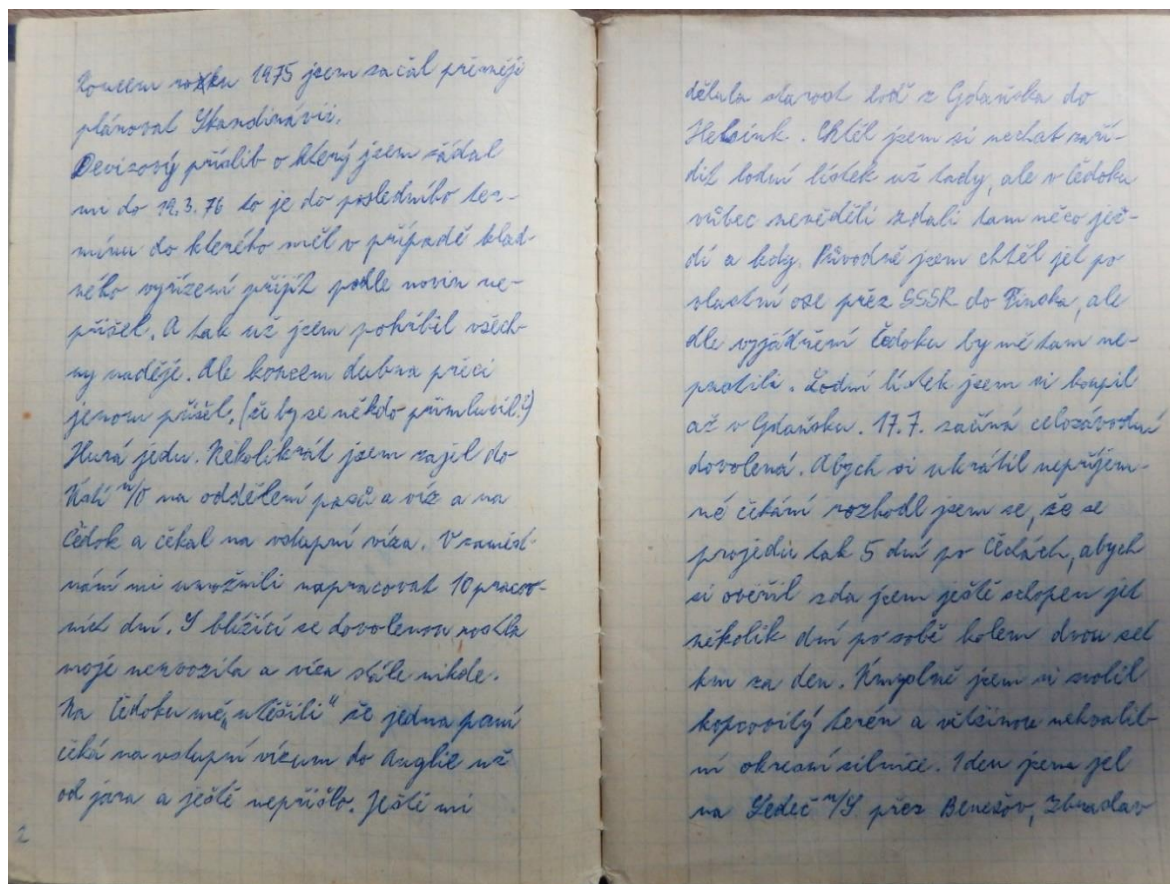
„Byla ještě jedna velká díra v plotě. Pohraničníci v polských přístavech nevěděli, že existuje něco jako výjezdní doložka. V československém pase byl hrdý nápis: „Pro všechny kraje světa.““ (Krautschneider, 1991)

Zároveň popisuje jednu svou konkrétní příhodu: *„V roce 1983 jsem se vrátil po falklandské válce domů. Na hranicích mi sebrali pas. Měl jsem totiž výjezdní doložku jen na 21 dnů. Upřímně – bylo mi to jedno. Byl jsem rád, že jsem doma živý a u svojí rodiny. Cesta mého pasu (jak jsem se později dozvěděl) vedla z hranic na okresní pasový úřad. Tam se měl prohřešek řešit. Po dvou týdnech před naším domem (patřil JZD) zastavila škodovka. Asi šedesátiletý muž vystoupil. Byl jsem sám doma. „Pane Krautschneider, jsem pracovník pasového oddělení,“ potom o mně řekl pár pochvalných slov. „Byl jsem na vaší přednášce, jsem*

váš obdivovatel. Na pasovce pracuji jenom brigádně, jsem už důchodce a bývalý voják. Vzal jsem ten váš pas z přihrádky průšvihů. V tom bordelu, který tam panuje, na to ani nikdo nepřijde. Ztratíte pas, s razítky z Jižní Ameriky by byl problém a zažádejte si o nový. Věřím, že to vše projde bez problémů.“ (Krautschneider, 1991)

Pokud by se Honzovi tenkrát podařilo nejsevernějšího bodu Evropy dosáhnout, byl by prvním Čechem, který to na kole dokázal, jelikož jeho kamarád Vlastimil Svoboda tam spolu s Jiřím Řihou dorazil až o rok později. „Do láhve jsme vsunuli naši reklamní brožurku, že jsme jako první českoslovenští cyklisté dne 30.července 1977 dosáhli Severního mysu v Norsku.“ (Svoboda, 1995) Po návratu Honza uspořádal svou první cestovatelskou besedu, i když s promítáním fotek zhotovených pouze z prospektů navštívených zemí, protože v té době ještě neměl fotoaparát.

„Tak to jsem absolvoval, a pak jsem měl první besedu v životě, o tý Skandinávii, v Chocni, v loutkárně. Jsem měl trému, byl jsem úplně zpaceněj, srdce mně bilo, ale jak jsem začal mluvit, už to bylo dobrý. Malej sálek pro sto lidí, ale nacpalo se jich tam asi sto dvacet. A nějaký spolužáci tam byli, z učňáku. Bylo tam nedýchatelno, můj spolužák Standa tam omdlel. A to mělo velkej úspěch, jsem stoupnul v ceně u Choceňáků. Pomohl mně pan Pražák, to byl osvětovej pracovník, váženej občan. Už byl hodně starej. A protože jsem neměl foťák s sebou, napsal na ambasády Norska, Švédska, Finska a oni mně poslali nějaký letáčky a z toho choceňskej fotograf vyfotil nějaký fotky a dal do rámečků, to mám do dneška, to byly mý první diáky. Asi třicet diáků focenejch z těch prospektů. Takový nic, to je jenom ilustrativní, jak to tam vypadá zhruba. To jsem všechno jenom okecal.“



Obrázek 8. Druhá a třetí strana z celkově více než dvou set stran deníku Jana Tomšíčka, popisujícího jeho cestu do Skandinávie v roce 1976

Dále uvádím přepis několika útržků z Honzova vyprávění o cestě po Skandinávii:

„Mám napsaný rukou deník. Dva sešity to jsou. Tam máš, kolik jsem jel, kilometrů denní, v tom mám i mapu, podle který jsem to jel. Jsem si koupil nějakou, nebyla nijak podrobná, to byla automapa Evropy, jedna k šesti milionům nebo já nevím. Jsem si vystříhl tu Skandinávii jenom, poskládal si to, a tam jsem si dělal čářečky přerušovaný jako později v těch mapách jihoafrických. Tam máš kudy jsem jel všude.“

„I když přece jen jsem kdysi něco v písemné podobě sesumíroval. A sice, když jsem se v roce 1976 vrátil ze Skandinávie, ze svého dvacetidenního cyklovýletu za „Železnou oponu“, jak se tehdy říkalo kapitalistickému Západu. Severská příroda mi učarovala. Svou téměř šest tisíc kilometrů dlouhou rychlojízdu jsem tehdy popsal ve dvou sešitech.“ (Tomšíček, 2008)

„Každý den jsem to štípal tak dvě stě, dvě stě padesát, někdy třeba sto osmdesát, ale průměr byl přes dvě stě, za celou tu cestu. A to jsem měl ještě klasickéj stan, puťák, čtyry a půl kila, platěnej, poctivej. Ty kolíky jsem měl ještě železný. A nafukovací matraci, dvě dvacet myslím. Klasickou tří komorovou z Gumotexu. No jako těžké, nevím, kolik jsem měl celkem váhy. Ale asi víc, než když jsem jel předloni do Španělska, to je jasný.“

„Stravoval jsem se normálně v krámech, jsem si kupoval většinou levný rybičky v tomatě a takovej hrubej chleba, to jsem jedl furt. A pak eště zakysanou smetanu, Kremflote se to jmenovalo. Do toho jsem si namáčel sušenky, to byla moje nejoblíbenější strava. Jenže ten chleba, jak byl hrubej a ten protlak furt, jsem si úplně rozedřel horní patro od toho. Máslo tam měli nějaký solený, na to jsem nebyl zvyklej. Jednou jsem to koupil, ochutnal a už jsem to nekupoval. Takovýhle blafy jsem furt jedl. Tak to bylo rychlý, měsíc, to se dalo vydržet. Pět tisíc osm set kilometrů čistě na kole a eště tisíc loděma.“

„Tenkrát jsem neuměl ani blafnout, takže kontakt s lidmi byl minimální, když jsem se s nima nemohl bavit. Mě nezajímali lidi tenkrát. Kdybych uměl řeč, možná, že bych s nimi mluvil. Ale já jsem se tenkrát nestýkal s lidmi, ani když jsem jel předtím do Bulharska. Držel jsem se stranou. Teď už by to bylo jiný, bych se zastavil s rybářema tam a zeptal se, jak to loví a tak dál.“

„Kdybych už tenkrát byl jako teď, tak bych si to zapisoval a možná bych napsal knížku, jenže psát knížku o zemi, která je tady kousek. Je pravda, že tenkrát se lidi nedostali. A na kole! Já jsem byl takovej novodobej průkopník v tý době. Lidi moc nejezdili na takovýhle štreky v tom věku, co jsem jezdil. To bylo v plenkách se dá říct“

5.7.5 Mezi Afrikami

Potom, co se Honza v roce 1993 vrátil poprvé z Afriky, nějakou dobu nejezdil na cesty do zahraničí, ale jen po česku na výlety.

“Když jsem se vrátil v roce 1993 ze svých toulek po Africe, neměl jsem nejmenší chuť kamkoli cestovat. Vždyť všude, kde jsem dosud byl, mi to připadalo tak nějak podobné. A proč se někam plahočit, když je u nás doma tak krásně a bezpečno...” (Tomšíček, 2008).

V tomto období také přišel zásadní předěl v jeho životě, když se rozhodl ze své záliby udělat prostředek obživy a začal pořádal besedy a psát knížky o svých cestách.

„Ale vraťme se k návratu z Afriky. Do podniku ČKD se mi zpátky nechtělo, i když mě po třech letech – tak dlouho jsem se totiž toulal – na osobním oddělení docela vlídně přivítali a

nabídli místo. A tak jsem se rozhodl. Zkusím se živit sám na vlastní pěst, zkusím se živit besedami o cestování a napíšu o svých toulkách knihu. Když bude dobrá, jistě bude prodejná a snad mě to udrží nad vodou. Kdyby to nevyšlo, do nějaké fabriky mohu jít vždycky, nebo se nechat jakkoli jinak zaměstnat. Kdo chce práci, aby se uživil, jistě si ji najde.

Nečekal jsem, že nějak zbohatnu, pro mě je stejně největším pokladem volný čas.“ (Tomšíček, 2008)

K problematice vlivu výše příjmů na pocit štěstí Kubátová (2010) uvádí:

„Snažit se vydělat víc peněz má totiž smysl jen do určitého bodu. Jakmile si můžete dovolit přiměřené jídlo, ošacení a bydlení, bude se každé zvýšení příjmů projevovat na vašem pocitu štěstí méně a méně.“ (Kubátová, 2010)

Jeho půst od dálkových cest trval téměř třináct let. Až na jednu výjimku, o které se zmiňuje:

„Jen jednou, přijel za mnou nějaký Jaroslav Syrový, to byl důchodce, už mu bylo asi sedmdesát a lákal mě, že má kontakty na Babettu. On jezdil na Babettě. A byl hrozně podnikavej. A že bysme jeli propagační jízdu. Jakože pojedeme vodsud', z Česka, do Bulharska na těch Babettách. A tam už byl dohodnutý nějaký kontakt, zástupce, kterej by tam prodával ty Babetty, taková náborovka. A že to bude placený. Taky bylo teda, jsem za to dostal asi osm tisíc, za tři tejdny. On dostal víc, protože on byl vychcanej. A tak jsme jeli, tady jsme vystartovali na těch Babettách a měli jsme doprovodnou Avii. Nevím, kolik jsme ujeli, naložilo se to do těch Avii, no podvod. Pak jsme to zas někde vyložili a kousek jeli, nafilmovalo se to, mám ještě dodneška kazetu. Z toho jsem byl znechucenej. On plánoval ještě další cestu. Chtěl jet do Ameriky. Lákal mě, že bysme jeli propagační jízdu po tý šedesát šestce, pověstný silnici napříč Amerikou. Taky s doprovodným vozidlem, že to všechno zajistí. Já jsem říkal ne, to mě neláká. Obzvlášť s ním. Když jsem viděl, jaký je, kdo ví, co by mě tam čekalo. Jinak jsem nebyl nikde.“

Z uvedené citace je zřejmé, že Honzovi dost záleží na poctivosti, a naopak nezáleží tolik na penězích. Nenechá se zlákat vidinou výdělků, pokud by šlo o nečestný podnik, nebo v případě, že by měl za účelem výdělků trávit čas s člověkem, se kterým by se necítil dobře.

5.7.6 Besedy a knížky

Po prvním návratu z Afriky se Honza začal živit pořádáním cestovatelských besed. Jezdil po školách, které mu v té době platily pět korun na zúčastněného žáka.

„No, jsem jezdil po školách vid', jsem vydělával těžký prachy, pět korun na žáka jsem vybíral ve škole. Nebo jsem jim řekl jako o to vid'. Tím jsem začínal, pěti korunama na žáka jo. Jsem měl třeba jenom dvě třídy, tak jsem měl za besedu tři stovky no, třeba. Někdy ani ne, když byla malá třída. Ted' už nejsou třídy, jak byly pro čtyřicet dětí, jak jsme byli my. No ale třeba jsem někdy měl tři besedy za den, no tak to víš, to jsem měl najednou třeba, já nevím, sedm stovek, osm stovek někdy to vyšlo. No to byl velkej kapitál.“

Zpočátku jezdil na besedy do vzdálenějších míst vlakem, ale to ho psychicky vyčerpávalo. Potom raději jezdil všude na kole. Tím se odreagoval a bylo to pro něj lepší. Besedy pro školy neměl celoročně, jen od dubna do prázdnin, potom zase až na podzim, ale to už méně. Později, když vydal knížky, nabízel je na besedách také.

„Chodil jsem po školách i knihovnách vyprávět o teplé Africe, napsal ne jednu, ale hned čtyři knížky o svých cestách. Tady musím dodat, že sepsování vzpomínek pro mě bylo jedno z nejhezčích období mého dosavadního života. Krásné vzpomínky, to je báječná věc.“ (Tomšiček, 2008)

Mimo besedy prodával později i své knihy. Tím způsobem, že si jich „maximálně dvacet čtyři“ naložil do horní brašny u kola, přijel do nějakého města, na náměstí si zamkl kolo a obcházel přilehlé ulice, všechny firmy, případně městské úřady a knihy nabízel. Zpočátku, když věděl, že prodá a nejel příliš daleko, aby nepotřeboval spacák, měl knížky i v postranních brašnách. Ale jak už jezdil dál, potřeboval spacák s sebou a mohl použít jenom postranní brašny, kde se mu vešlo čtyřiaadvacet knížek. Po domech nabízet nechodil, na to „nemá žaludek, se vnučovat“, protože jemu „by to bylo protivné“, kdyby mu „někdo zvonil u branky a něco nabízel“. Občas, hlavně ze začátku, „prodal dost, ale ke konci už vůbec“. Tak chodil po knihovnách. Udělal si seznam, zapisoval si otevírací hodiny a jezdil najisto. Stalo se, že někde se netrefil, byla dovolená a jel zbytečně. V tom případě jel do vedlejší vesnice nebo města a tam něco prodal. Prodával by ještě teď, měl spoustu knihoven napsaných, ale už to hodil do kamen. Už nic tímto způsobem prodávat nebude, bylo to spousta vynaložené energie.

„To já bych prodával ještě teď jo, teď ne teda v krizi, že jo, ale já jsem toho měl napsaného a už jsem to hodil do kamen. Co s tím, nebudu už nic prodávat tímhle způsobem že, to bylo energie vynaložený, no ale tak zas jsem se udržoval v kondici.“

Nejvíce knih, asi jeden tisíc sto, prodal v roce 2004. Jednou se mu podařilo za týden prodat sto čtyřicet knížek. To obcházel velkou kancelářskou budovu s různými institucemi. Někdy docházelo k trapasům, když omylem zašel dvakrát do jedné kanceláře nebo úřednice, se kterou už mluvil, přešla jinam. To se vždy všem omluvil. Byla to někdy zábava, ale celkově z toho byl vyčerpaný, bylo to pořád stejné. Představil se a řekl, že nabízí svoje VLASTNÍ, „...to jsem zdůraznil VLASTNÍ...“ cestopisy o Africe a tak dále. Někdy si lidé koupili, jindy ne, „...většinou si nekoupili...“ Ze začátku to bylo dobré, prodal na sto oslovených lidí zhruba třicet knih. „A potom už ke konci, to už tak na sto oslovených jsem se chytil třeba jenom v pěti případech jo, tak to už nemělo cenu, že jo. Ztráta času.“ Ale v knihovnách to bylo dobré. Ty si vzaly třeba dvě tři knihy najednou, někdy všech pět jeho titulů. Šlo to rychleji, ale musel tam dojet, takže časově to bylo stejné, výsledek byl také stejný, ale měl „čistší hlavu“. Šel najisto, buď chtěli anebo nechtěli, záleželo také na období. Lépe se prodávalo na jaře, dokud neměli vyčerpaný rozpočet.

„Nó už bych to nechtěl dělat, pakárna.“ Ale nechtěl do „fabriky“, tak to bylo „něco za něco“. Chtěl si žít volně, nikde se nevázat, ráno nevstávat, v tom mu to vyhovovalo.

První další opravdu velkou dálkovou cykloturistickou cestou byla pro Honzu až v roce 2006 cesta z Jevíčka do ruského Vladivostoku a zpět, o které píše: *„Na cestě jsem strávil 220 dní. Na 30 let starém kole značky Favorit a pěšky jsem překonal vzdálenost asi 22 000 kilometrů.“* (Tomšiček, 2008)



Obrázek 9. Jan Tomšíček se zmrzlinou ve Vladivostoku, kde dorazil po 126 dnech jízdy (2006)

5.7.7 Afrika po dvaceti letech

O několik let později se mu ozval jeden z jeho čtenářů, Jan Mrlina, a nabídl mu možnost znovu se podívat na známá místa v Jižní Africe, kterou si během svého pobytu velmi oblíbil a také se opět osobně setkat s jeho kamarádem Helmutem, který mu při jeho africkém dobrodružství hodně pomohl. V knize *V Jihoafrické republice na kole* napsal Honza v úvodu věnování:

„Tuto knihu věnuji nejen všem svým strážným andělům, kteří nade mnou na mých cestách dnem i nocí bděli, ale též Helmutu Stiedlovi, člověku, který se o mne v Jihoafrické republice staral přímo otcovsky. Má na mém úspěchu tolik zásluh, že by měl být prohlášen za svatého. To by se ale zřejmě musel nechat pokřtít...“ (Tomšíček, 2002)

J.Mrlinovi se dostala do ruky Honzova knížka *Afrikou domů na kole*. Líbila se mu a po telefonu ho požádal o informace. Řekl, že Afrika je od dětství jeho sen a rád by se tam podíval, ale nemá s cykloturistikou zkušenosti. Přijel a nabídl mu společnou cestu Afrikou ke dvacátému výročí Honzovy cesty. A že mu všechny náklady uhradí. Jenže chtěl jet opačně, z Káhiry na jih, a to Honza nechtěl. Byli se jen jednou spolu projet, aby Honza zhodnotil předpoklady J.Mrliny cestu absolvovat. J.Mrlina se teda připravoval sám, nechal si postavit kolo a na doporučení Honzy trénoval, aby měl vytrvalost. Poté letěl do Káhiry a odtud vyrazil, ale brzy byl zpět. V Egyptě ho jako bohatě vyhlížejícího turistu okradli. Znovu oslovil Honzu a dohodli se, že pojedou spolu do Jižní Afriky, protože Honzu tam zajímal Helmut, Karoo a jiná místa, kde se mu líbilo. Že s ním pojedou na tři měsíce do JAR, tam bude program řídit Honza, J.Mrlina se přiučí, jak co má dělat, a pak se zase rozdělí. Honza bude ještě nějakou dobu v Africe, poté

poletí domů a J.Mrlina mezitím pojedje na sever po stopách první Honzovy cesty z JAR domů. Letěli tam na přelomu let 2012 a 2013. Po přistání v JAR navštívili Lesotho. Honza o této části jejich cesty vypráví:

„Jsme si tak jeli přes Lesotho, byli jsme tam asi čtrnáct dní. Samý kopce, jsme se dostali nejvyšší tři tisíce dvě stě padesát, to je nejvyšší silniční bod na jihu Afriky. Jestli chtěli nebo nechtěli vízum na hranicích do Lesotha nebo jsme to kupovali přímo tam, už nevím, tenkrát poprvé jsem to kupoval přímo na hranici, za dvacet randů. Jó, a nám vůbec nedali razítko do pasu, tak jsme si říkali asi to není potřeba. Ale bylo to potřeba, protože na druhým konci, když jsme vyjžděli z Lesotha do Jižní Afriky, tak nás nechtěli pustit, a že ať se vrátíme. Já bych se klidně vrátil, ale Honza nechtěl a byl vzteklej a teď ještě tomu celníkovi vyčetl, že tam chlastal ve službě pivo. No tak to víš, černocho si asi řekl, já ti to osolím. Bud', že pojedeme zpátky anebo do arestu, že nás tam zavřou a nevím co dál, protože já anglicky, to bylo už na mě moc složitý. Honza se s ním dohadoval, a pak to nějak ukecal, že nás pustili, dokonce nás tam pod střechou nechali přespat. Nevím, jestli úplně zadarmo nebo za nějaký drobný peníz.“

Dlouho se neozývali domů, bylo po nich vyhlášeno pátrání. Zkušenost z JAR ukázala, že se o ně přesto nikdo nezajímal. Objeli spolu ještě několik dalších míst a dorazili k Helmutovi, kde si odložili a dále navštívili Střelkový mys, Mys Dobré naděje a Stolovou horu. Po dojetí na Botswanskou hranici se rozešli, J.Mrlina pokračoval na sever a Honza se vrátil k Helmutovi. Měsíc času do odletu využil k cestování po JAR. V té době také s Helmutem a jeho ženou navštívili jejich farmu v Karoo. Jinak vše Honza objížděl tradičně na kole s pomocí své vlastní síly. V den odjezdu měl Honza potíže s odbavením kola, J.Mrlina mu jeho dopravu neobjednal. Kolo nechal celníkovi na letišti a odletěl bez něj.

„Tak jsem šel k tomu celníkovi, byl takovej mladej, a říkám: „Tak já vám ho dám“. A on: „Né, to já vám ho tady pět let schovám, bude u mě, já mám rád starý věci, a až sem přiletíte, tak si ho můžete zase vyzvednout“. Říkám: „Ne, já vám ho dám, já už sem asi nepojedu nikdy.“ No tak von jako souhlasil.“

Škoda byla minimální, jednalo se o starého Favorita, dostal ho darem. Ale překazilo mu to plán jízdy na něm po návratu do Evropy z Vídně domů.

J.Mrlinovi se domů na kole nepodařilo dojet. Dostal malárii a dojel do Daar es Salaamu, kde skončil v nemocnici a poté se vrátil domů letadlem.

Honza měl v JAR několik adres na lidi, se kterými se potkal při svém prvním pobytu. Zkoušel kontaktovat dva z nich, jednoho nenašel, druhý známý už na adrese nebydlel. Seznámili se s novou majitelkou domu. Ta na Honzova známého sice neměla kontakt, ale pohostila je a ubytovala. Honza většinou nechával komunikaci na J.Mrlinovi. Později, když byl sám, komunikoval s místními více, ale příliš to nepotřeboval. Spíše náhodně, pouze pár slov. Raději volil samotu. Nedokáže hodnotit změnu životní úrovně od své první návštěvy, ale podle sdělení Helmuta to tam jde z kopce, jelikož mají černošskou vládu, a to jsou korupční rodinné klany.

Viděl několik vypálených a zpusťšených bílých farem. Při jeho prvním pobytu tohle tolik nebylo, protože když tam Honza poprvé připlul, apartheid právě končil. A předání moci nebylo ze dne na den. Černoši se ještě pořád chovali jako boss a podřízený. Říkali bělochům: Ano boss, ano boss. Ale časem jim stouplu sebevědomí, když už je bílí nemohou utlačovat. To chvíli trvá. Situace se změnila, vypálených farem přibýlo. Ale jinak, lidsky, je tam pohoda. Jsou daleko přívětivější, všeobecně by řekl, že jsou tam lidé více šťastní, více se smějí. Jen se nesmí člověk

dostat do problémů. Ale cizincům neubližují, berou je jinak než místní bělochy, protože jim chodila pomoc z Evropy, i politická.



Obrázek 10. Jan Tomšíček na Mysu Dobré naděje při akci „Afrika po dvaceti letech“ (2013)

5.8 Partnerky

Partnerské vztahy jsou oblastí, ve které se Honzovi zatím příliš nedařilo. Ne, že by neměl dostatek partnerek pro výběr, aby z nich mohla vzejít ta pravá pro život, ale vždy vztah po čase na něčem ztroskotal. Nutno říct, že v mládí to byl několikrát právě Honza, kdo zapříčinil ukončení nadějněho partnerského vztahu, když se zalekl vidiny svatby a založení rodiny. „...to už jsme měli dokonce myslím nějak objednanej termín na tu svatbu...“. Byl si dobře vědom, že by jej to značně limitovalo v jeho životní zálibě. Dal tedy přednost svobodě a volnosti před závazky a manželským „chomoutem“. Později měl partnerky, o které by stál i natrvalo, ale zase byla limitující jeho svéráznost v přístupu k oblékání, hygieně, úrovni bydlení a podobně. A hlavně neochota své zažité standardy měnit, přizpůsobit se. „...nechtěl jsem se jim přizpůsobovat, že jo, to byl vždycky problém nějak.“

V pětapadesáti letech se Honza sice oženil, ale ani tento vztah nevydržel...

„Když jsem byl mladší, má touha byla mít nějaké fajn děvče, s kterým bych spokojeně žil a případně i na kole popojížděl. Jenže v těch letech pro mě bylo seznamování s děvčaty tvrdým oříškem. Čím víc se mi některá líbila, tím větší mi v krku narůstal knedlík a já ztrácel řeč i sebedůvěru. To až při besedách, a zejména při prodeji mých knížek, se mi mluvidla rozjela tak, jak je při seznamování třeba, a šlo to i bez knedlíku v krku. Tím mi několik málo vyvolených žen

skočilo na lep, ale nikdy to nemělo dlouhého trvání. Moje přizpůsobivost druhé straně byla totiž téměř nulová.“ (Tomšíček, 2008)

I když do této části nepatří kamarádké vztahy, považuji za vhodné zde uvést jednu z občasných narážek mořeplavce Rudolfa Krautschneidera, jelikož dokresluje Honzův individualismus a jeho nepřizpůsobivost: *„Já myslím, že za ty roky v podstatě byl jeden jediný člověk, kterýho jsem chtěl na moři zabít, protože s ním nešlo vydržet.“* (Česká televize, 2010). Nebo jindy Ruda zmiňuje příhodu, kdy na moři při protnutí rovníku chtěl posádce na oslavu rozdat čokoládu, které měli v podpalubí uskladněno deset kilo. A rozzuřilo ho, když zjistil, že tam není ani gram, protože jeden z nich všechnu snědl. Jestli jsou tyto poznámky bez přímého uvedení jména skutečně směřovány k Honzovi, Ruda zatím nikdy výslovně nepotvrdil, a Honza na dotaz k této příhodě odpověděl nepřímou: *„Ale Julek zase tajně jedl vepřové konzervy.“* Ruda dokonce nikdy nezmínil Honzu jako člena jejich posádky na lodi Polárka při plavbě kolem světa. Honza členem posádky prokazatelně byl a významně se podílel také na stavbě lodi, byť kvůli neshodám nakonec plavbu nedokončil, když po několika měsících na moři vystoupil i se svým Favoritem v Kapském Městě. Jejich vzájemné potíže vyústily v Rudova slova *„Buď pojedu domů já, nebo ty. Nadále spolu plout nemůžeme.“* (Tomšíček, 2009). Podle Honzy bylo *„závěrečné usnesení“* k oboustranné spokojenosti. *„Dohodli jsme se, že si vezmu z Polárky čtvrtinu potravinových zásob. S tím vystačím více než půl roku. A jakže tady budu cestovat? Na kole. To je mi přece nejbližší a mám v tomhle způsobu cestování nejvíce zkušeností. Jen budu doufat, že se v té Africe neztratím.“* (Tomšíček, 2009). A to se pro něj začal psát jiný příběh, z pohledu cyklo cestovatele možná mnohem zajímavější.



Obrázek 11. Setkání dvou cestovatelských legend po mnoha letech. Český mořeplavec Rudolf Krautschneider a Jan Tomšíček (2019)

5.8.1 Blanka

Na kole Honza „nesbalil žádnou“ přítelkyni. První jeho láska byla Blanka. Čerstvá inženýrka ekonomie. „...byla taky taková hned vobejmout víš, a to se mě strašně líbilo, taková bezprostřední.“ Byla to známost na sedm měsíců. Seznámili se, když Honza nějakou dobu pomáhal svému bývalému učiteli odborného výcviku z učiliště na stavbě jeho domu. Honza si ho už ve škole oblíbil. „...to byl bezvadnej chlap a čestnej, jo, opravdu, a on byl teda taky samozřejmě komunista vid', ale opravdu výbornej chlap.“ Proto Honza neodmítl výpomoc a pracoval bez nároku na odměnu. Blanka v té době pomáhala na stavbě u své sestry, což bylo jen o několik domů dále. Původně se Honzovi líbila její sestra, „...ale pak jsem tam viděl kočárek, tak si říkám, tak tady mě pšenka nepokvete.“ Vidávali se s Blankou a postupně se dali dohromady. Navíc už se znali od kamaráda, který občas pořádal táboráky, kde se potkali. S Blankou jel na výlet na kolech jen jednou. Měla skládací kolo a bohužel hned na tomto prvním výletě se jí stal úraz. Při pádu si poranila hlavu o plaňkový plot a přišla o zrak na jednom oku. Došlo údajně k přerušení očního nervu. Blanka o Honzu stála, její rodiče ho také měli rádi. I babička si ho oblíbila, Honza by do rodiny „dobře zapad“. A mohli spolu hned bydlet, protože v domě, co stavěli, byly dva byty. Už bylo v plánu, že tam bude Blanka bydlet. Do té doby bydlela s rodiči v Praze, ale udělala si školu a chtěla v Chocni učit němčinu, pak ji i učila. Honza vzpomíná, jak za ním jednou, když už se rozešli, přišla a donesla mu běžky, které Honzovi „sehnal“ její otec. Bylo to nedostatkové zboží a on měl známosti, pracoval na ministerstvu. „No, a to už jsme se jako rozešli nějak, a ona mi je přinesla a jako viděl jsem, že by ráda pokračovala. Ale ona byla strašně inteligentní a já na to nestačil.“ A taky mu vadilo, že byla hodně hlučná, někdy mu z ní brněla hlava. Měla „nakřáplej“ hlas. Když spolu byli sami, bylo to dobré, ale mezi lidmi byla na jeho vkus příliš hlučná. Dnes si Honza myslí, že si vztah sám pokazil. Teď by „měl znovu šanci“, Blanka ovdověla.

5.8.2 Věra

Druhou Honzovou přítelkyní byla Věra. Pocházela z Chocně, bydlela v domě naproti přes ulici. Honza jí „původně dost opovrhoval, ale měla pěkné nohy a dlouhé vlasy. Později si vlasy ostříhala, když začala jezdit na kole“. Věra byla „takový knihomol“, přišla z práce nebo ze školy, dokud ještě studovala, „zalezla domů a furt si četla jenom“. Vystudovala farmaceutickou vysokou školu, později pracovala v lékárně jako magistra. Honza „ji vlastně od těch knížek vysvobodil“. Ona říkala: „Já jsem byla blbá, že jsem furt seděla u knížek.“ Podle Honzy, jak tenkrát soudil inteligenci, nebyla Věra tolik inteligentně na výši jako Blanka. Ta byla o hodně bystřejší. Věra byla „taková normální, asi na úrovni středoškoláků“. Měla nižší temperament, byla méně sebevědomá, to mu více vyhovovalo. Jezdili spolu na výlety, dvakrát jeli do Jugoslávie. Její máma byla „porodní bába“, znala hodně lidí, „věděla co, kde“. Honza už dříve, když přijel ze Skandinávie, dvakrát žádal o devizový příslib do Jugoslávie, ale nedostal ho. Do Bulharska, to podle něj nebyl problém, ale do Jugoslávie, tam problém byl, i když bylo to mírnější než na „západ“. Ale máma od Věrky měla „delší prsty“, dvakrát po sobě „devizák“ dostali. Neví jistě jestli to opravdu zařídila ona nebo se to nějak zlepšilo, ale myslí si, že mamka zatlačila. Také radila Věrce, podle Honzy asi rozumně, že by nebylo dobré, aby bydleli v domě Honzových rodičů. Bylo by lepší, aby bydleli odděleně. On mohl bydlet v patře, kde byly pokoje volné. Ale Věra už pro ně domluvila byt dva plus jedna. Chtěla se „usazovat a mít děti“. To Honza nechtěl, tak ze vztahu „vycouval“. Věra byla ale „ve vleku máti a ta to dirigovala“. Dokonce už měli objednaný termín na svatbu dal jim rodný list – tak mu ho vrátili zpět do

schránky, když se „*k ničemu neměl, tvářil se, jakože se mu to nezdá ještě*“. Honza se ještě nechtěl vázat, chtěl „*si jezdit volně*“. A Věra už chtěla děti, „*protože od mámy, porodní báby, věděla, že ideální věk na dítě je pětadvacet, osmadvacet let, a ona už měla pětadvacet*“. Jemu bylo asi třicet. Jednou to bylo tak, že už mu „*dala košem*“ a on se s tím nemohl smířit. Věra od doby, co spolu chodili, nebydlela s rodiči. Našla si podnájem, protože se chtěla osamostatnit. Přijel, ještě to spolu „*dali dohromady*“ a pokračovali ve vztahu. Ale poté vztah postupně ztroskotál. Byli v „*Jugošce*“, to ještě „*chodili*“ spolu. Podruhé, když tam jeli, byli už jen kamarádi. Věra jela na svém Favoritu. První rok měli v plánu dosti velký okruh a nestihli vše objet, protože Věra se musela vrátit domů, neměla dost dnů dovolené. Museli naplánovanou trasu zkrátit, jelikož to bylo příliš náročné, jezdili v horách. Vynechali Makedonii, projeli pouze Kosovo. Na cestě zpět po Věře místní muslimové házeli kameny, protože jela v kraťasech. Denně ujeli zhruba sto kilometrů, jeli asi tři týdny. Věra do té doby nejezdila. Byla z toho „*na šrot*“, ale to Honzovi řekla až později. Byla utahaná, ale jela kvůli němu, byla zamilovaná. Když po návratu promítali, říkala: „*No až teď vidím, jak to tam bylo krásný*“. Ale během cesty se „*držela*“. Honza přiznává, že dal pomyslnou laťku příliš vysoko. Předtím trénovali, ale jen půl roku, dříve Věra nejezdila takové „*štreky*“. V rámci tréninku jeli například jednu sobotu nebo neděli na Trosky, z Chocně to bylo sto kilometrů. Za den ujeli tam i zpět, včetně výstupu na Trosky a prohlídky. Věra potom říkala, že byla tak „*zdrbaná*“, že v práci usnula. Ještě Honza vzpomíná příhodu, když jeli do Jugoslávie poprvé a balili se den předem. Věra, aby nedostala úžeh, si vzala „*efektní bílý široký plátěný klobouk*“, na pláž. A naškrobila si ho. Nikam se nevešel, nebylo kam ho dát. Tak že Věra si ho poveze nahoře na spacáku. Honza říkal „*Prosím tě, nedělej s tím ciráty*“. Naškrobený klobouk vzal, složil na čtyři díly, zmačkal ho a dal do brašny. „*Tadyhle to dáš do brašny a hotovo. Ani moc neprotestovala*“. Nejdříve se lekla, ale nakonec bylo vše dobré, „*...to byla dobrá parťačka, celkem*“.

Jednou při jízdě z kopce v Jugoslávii „*vlítla*“ Věrka do díry a „*úplně probořila zadní ráfek*“. Honza popisuje provizorní opravu na cestě:

„*Tak jsme zastavili v roští, jsem to rozpletl, uřezal nějaký klacky a udělal si takový špalíky, podepřel jsem to a vymlátíl. Jsem s sebou vozil sekyrku, a to je jedno, kdybych ji neměl, kamenem bych to udělal. Tak jsem to srovnal a bylo to dobrý, jsem se musel pochválit. A zase jsem to vypletl.*“

Cestovatel Pavel Knebl se k improvizovanému řešení nečekaných situací staví podobně jako Honza:

„*Hlavně teď, potom zas jaksi.*“ (Knebl, 1999)

Následující rok jeli do Jugoslávie znovu, ale „*už jenom kratší trasu. Bylo to klidnější*“, nemuseli tolik spěchat. Měli harmonogram sestavený tak, aby to zvládli, ale nakonec se jim stejně nepodařilo stihnout vše. Věra měla ráda architekturu, kostely a historické památky, Honza zase hory. Dohodli se, že pojedou do Julských Alp a udělají pár pěších túr. Potom jeli na Istrijský poloostrov, to zase bylo pro Věru. Ale už spolu nechodili, „*Už měla v merku jinýho, toho Káju, s kterým se potom vzali.*“

Věra byla „*dobrá parťačka cekem, do nepohody*“. Honza otevřeně přiznává, že v podstatě utekl z „*chomoutu*“. „*...ta byla dobrá na kolo, ale byla i dost protivná, tak když byla zamilovaná, tak to bylo dobrý, ale jsem rád, že to s ní nedopadlo.*“



Obrázek 12. Jan Tomšíček s přítelkyní Věrou na Triglavu během cesty po Jugoslávii (1983)

5.8.3 Eva

Další Honzovou přítelkyní byla Eva. Studovala v Olomouci vysokou školu, pedagogickou fakultu. Bylo jí dvacet dva let, s Honzou byli o jedenáct let od sebe. Bydlela v Chocni, Honza ji znal od dětství. Jezdával kolem nich na tréninku a z tréninku. Sblížili se na plovárně. *„Moc hezky plavala, ona byla opravdu ke sportu. Měla sportovní postavu, byla udělaná, ramena a ruce, ne svalnaté, ale festovní. Pěknou figurku měla.“* Honza znal jejího dědečka, který byl včelař. Občas, i když už byl v důchodovém věku, zastupoval ve škole za někoho z učitelů, pokud byl nemocný. Učil český jazyk. Byl to *„takovej hodnej pán“*. Občas ho žáci přemluvili, aby vyprávěl o včelách.

S Evou byl Honza na výletě na kolech na jeden týden, *„ta byla do nepohody dobrá. Pršelo, nic si z toho nedělala.“* A *„...ona byla taková taky samotářka spíš, tak to bylo dobrý.“* To Honzovi vyhovovalo. Jeli do jižních Čech a byl to povedený výlet. Ona jela na „skládačce“, Honza na Favoritu, vezl jí část věcí, něco si vezla sama. Skládačku mu potom půjčila, když se rozešli. Jel na ní do Bulharska. Rozešli se, *„byla taková studená“*. Zkrátka bylo vidět, že nemá zájem. *„To dala košem ona mně no, to nějak ještě necejtila, ještě neměla dostudováno.“* Ale *„na kole byla dobrá“*.

Když se někdy potkají, promluví spolu, naposled ji viděl nedávno. Má rád její mámu, občas si volají, už je jí osmdesát let. Je to „bezva baba“, to by měl „tchýni úplně supr“. Jenomže Eva o něho nestála. Nebo „něco podělal“. Vypráví historku. Jeho mámě se Eva líbila. Myslela, že by se už mohli vzít. Sbírala skleničky od dětské výživy, „dvoudecový“ s víčkem. A dala do nich různá koření. Všechno do tašky a dala to Evě, že to má do výbavy. Honzovi to bylo trapné, ale nevěděl, jak se k tomu postavit, „...no ještě jsem se hledal pořád no, jsem vypožděnej byl. To jsem pořád.“ A to byla zřejmě „poslední kapka“, Eva už s ním nechtěla být, byl zřejmě v jejích očích takový „mamánek“. Vlastně byl pořád doma u rodičů a maminka se o něj starala. Až tolik, že by ho i ráda oženila. To se Evě nelíbilo, že je nesamostatný. Rozešli se.

5.8.4 Jana

Po delší době od rozchodu s Evou Honza začal žít s Janou, která byla manželkou Honzova spolužáka Saši. Honza s ním jezdil na výlety autem, nejčastěji do Tater, chodit po horách. Saša s ní žil „spoustu let“. Honza ji znal od té doby. Pila a kouřila, ale to Honza nevěděl. Celou dobu nechápal, že si se Sašou nerozuměli. „...já jsem to furt nechápal, taková prima ženská, taky milá vid', no a pak až pozdějc jsem pochopil proč ten Sáša to už nemohl vydržet a někdy ji zmlátil. A tak ona utekla ke mně.“ Poté s ní žil. Měla dvě střední školy. Byla laborantka, druhý obor vzdělání si Honza nepamatuje. Pracovala v laboratoři, kde se jí v minulosti stalo, že dostala neštovice, když byla těhotná a od té doby nemohla mít děti. Na kole Jana v podstatě nejezdila, nebyla sportovní typ, spíše se jen občas spolu jeli projet po okolí.

Když byl Honza v Africe, Jana mu hlídala barák, bydlela tam. Do jeho odjezdu spolu žili, ale Honza počítal s tím, že když bude několik let pryč, vztah zřejmě nevydrží. Během doby, kdy Honza byl v Africe „...ona tam s někým otěhotněla, nevím s kým, ale si myslím, že to bylo s tím Rumunem jedním, Moise Marian se jmenoval. Taky cyklista, co jsem ho tam potkal v Rumunsku. No a on chtěl galusky, tak já jsem mu je sehnal.“ A pak když byl Honza pryč, pověřil Janu, ať mu je prodá za cenu, co je Honza koupil. Nechtěl na něm vydělávat. On údajně přijel do Chocně a galusky si vyzvedl. A „...možná, že ji vobskočil, nebo jestli to byl někdo jinej, to mně nikdy neřekla, s kým jo, to měla. To je celkem jedno.“ Ale Jana o dítě přišla.

Nakonec jejich vztah skončil brzy poté, co přijel z Afriky. „...už mi lezla tak na nervy, ta dokázala tak vytočit...“

5.8.5 „svatá“ Jana

Později se Honza poznal s další Janou, z Mohelnice. Říkal jí svatá Jana. Ta byla první jeho přítelkyní po návrtu z Afriky. Seznámili se na inzerát. Honzovi bylo čtyřicet čtyři let. To si pamatuje, protože do inzerátu uvedl, „...že mám čtyřicet čtyři letokruhů jo, tak trošku jako do srandy“, a že hledá partnerku. Jana poté byla i v Praze na křtinách knihy Afrikou domů na kole, kde se více sblížili. Byla mladší o osm let. Fyzioterapeutka, ale v té době tohle povolání nevykonával, byla zaměstnána u vydavatelství biblické literatury, kde dělala sekretářku, měla na starosti administrativu a posílala objednávky, když si zákazníci objednali nějaký titul knížky. Uměla čtyři cizí jazyky. „Nebyla to žádná krasavice, ale no, figuru měla“, to se Honzovi líbilo. Sex chtěla až po svatbě, byla katolička. „To jsem si moc neužil teda“. S ní by se i oženil, ale nakonec ona mu „dala košem“.

Jeli spolu na výlet do Jižních Čech, poblíž Nových Hradů, plánovali to na čtrnáct dní. Jenže asi za dva tři dny, jakmile tam dojeli, začalo pršet. Do té doby to bylo dobré. Pak byli ve stanu, přšelo, druhý den pořád přšelo a Jana „...začla remcat, že takhle si dovolenou nepředstavovala a takový kydy nějaký, já nevím, co všechno. Ta nebyla vůbec do nepohody.“ Jana se rozhodla, že pojedou domů a že ukončí jejich vztah. Domluvil se s ní, že ji ráno doprovodí na nádraží, ale on vlakem jet nechtěl. Jana jela přes Prahu, kde si potřebovala něco vyzvednout a poté do Chocně pro lyže, které měla u Honzy. Honza, jel domů přímo, a jak byl rozčilený, dojel na kole domů dříve než ona vlakem. Nakonec se ještě udobřili a jelikož měla Jana dovolenou, zůstala v Chocni. Týden, který zbýval, než jí vyprší dovolená, využili k výletům po okolí. Tím, že byla katolička, Honza ji už dříve seznámil s lidmi z katolického prostředí, protože s nimi kamarádil. Jedna kamarádka katolička, měla rehabilitační zařízení. A potřebovala zaměstnat fyzioterapeutku. Jana u ní byla na zkoušku, asi čtrnáct dní. Osvědčila se, měla by tam hned práci.

Poté ale jejich vztah skončil, Honza už ani přesně neví na čem, ztroskotal. „Vyčíslovala“ mu, že jeho příjmy jsou nízké, že by si měl najít nějakou trvalou práci, protože ona každý rok potřebuje nový kabát a uhradit různé jiné náklady. Aby už žádné knížky nevydával. A to na Honzu bylo příliš. Rozešli se. Potom Honza jel na setkání cestovatelů do Prosiměřic, to bylo na podzim, poslední víkend v říjnu. Pořád mu to vrtalo hlavou. Když jel tam, bylo to dobré. Během setkání na to úplně zapomněl, protože tam byla kupa lidí a taky měl besedu a knížky prodával. Ale pak jel zpátky a myslel na rozchod s Janou. „...přšelo a tam u Ivančic jsem se vysekal a měl jsem ten otřes mozku. To bylo částečně následkem rozchodu. Ale pak už jsem se z toho vzpamatoval. Né, to by nebyla dobrá partnerka, ta byla hlavně abych ji zabezpečil, finančně nebo nějak. No tak ona by se zabezpečila sama, ale bylo jí to nějak málo. Mně vyčíslovala, že každé rok potřebuje nově kabát a různé jaký náklady má. Politicky jsme taky byli úplně jinde, „pravičáčka“ jak poleno, schvalovala všelijaký to bombardování humanitární, tak to jako na mě nebylo. Tak jsem říkal, s takovou krávou, ještě dobře, že jsme se rozešli.“

Pak byl zase dlouho sám. Jezdil s knížkami po republice a prodával je. Už byl z nepovedených vztahů unavený. „Jsem si říkal, má to vůbec cenu nějakou? Ale jako koukal jsem se kolem sebe, ale na nic jsem nenarazil no.“

5.8.6 Irena

Po několika letech se Honza seznámil s Irenou. Jejich seznámení proběhlo na základě Honzových knížek, Irena ho oslovila dopisem. To byla pro Honzu nejčastější forma seznámení, „většinou skrz knížky nějak to bylo“. Bylo to pro něj příznivé období. Irenka byla „dobrá na kolo, ale moc citlivá, no“. Za dva roky, co spolu žili, „najezdila asi dvacet tisíc kilometrů“. Jezdila i do práce, třicet čtyři kilometrů z Ostrova do Ústí nad Orlicí, kde pracovala u cizinecké policie. Sice „plat nic moc“, ale jinak „to měla dobrý“. Jeli spolu na kolech do Tater. „Hned první den jsme šli pěšky tam někde, já jsem se namohl, že jsem druhej den nemohl chodit. Jí to nic nedělalo, ona se rychle regenerovala.“ Fyzickou kondici měla Irena „vynikající“. Nekouřila ani nepila, nebo málo. Bydleli spolu nejprve v Chocni, ale potom se Honza rozhodl, a dohodli se tak i s Irenou, že dům prodá a koupí si nějaký menší. Přestože se jednalo o rodinný domek běžné velikosti, o pěti pokojích, Honza se tam podle svého vyjádření necítil dobře. „Bylo to pro mě velký, na mě to padalo nějak moc.“ Než se k němu Irena přistěhovala, měl v horním patře nějakou dobu nájemníky, rodinu jehovistů. Ti měli o koupi domu zájem. „...oni by to ode mě koupili vid', ale za hubičku, ale tak to víš, to jsem zas nechtěl...“. Potom si pořídili bydlení jinde.

Honza trvá na tom, že i teď by dům prodal, přestože v něm vyrostl a žil padesát let. „*Já bych to stejně prodal, i teď bych to prodal, k čemu to je, seš tam sám.*“. A už sice nechtěl žádné nájemníky, ale byla mu doporučena nějaká svobodná maminka hledající pronájem. Přišla se podívat, měla holčičku. Honzovi se líbila. „*Docela pěkná byla.*“ Tu by do nájmu byl ochoten vzít. Ale nakonec odmítl, protože to už se seznámil s Irenou, dopisovali si a měli v plánu, že se k němu brzy nastěhuje.

S Irenou jezdili na výlety různě po republice. Plánovali společnou cestu do Vladivostoku, byla vhodná partnerka na to, aby takovou zátěž vydržela. Mezitím Honza domek v Chocni prodal, i když už tam bydleli dva, v tom se s Irenou shodli, prodej mu odsouhlasila. Po několika neúspěšných pokusech při hledání nového domova, koupili na inzerát domek v obci Ostrov, poblíž Lanškrouna. „*Tam to teda vypadalo mizerně.*“ Hlavně vlhkost a plíseň, protože v něm dlouho předtím nikdo nebydlel. „*Ale taky to bylo levný.*“ Honza dům částečně zrekonstruoval. Dělal izolace, podlahy a podobně. V zásadě byl spokojený, domek byl malý, to mu vyhovovalo. Později, když se s ním Irenka rozešla a on se seznámil se svou budoucí ženou Alenou, chtěl domek prodat. „*Akorát, že kvůli těm cikánům to trvalo rok, než jsem to prodal.*“

Nakonec se s ním i Irena asi po dvou letech rozešla. Honza si myslí, že jí zřejmě párkrát něco nevhodného řekl, nějak si do ní „*rýpnul*“. „*Urazila se a já nevím, co měla nějaký výhrady. Jak rychle přišla, tak rychle odešla, bylo to během měsíce. Ale jinak byla skromná, to nebyl problém.*“ Taky měli rozdílné politické názory. „*Rudý smýšlení, to jí nešlo pod nos*“. To ještě byl zastánce komunismu, ne aktivní, ale obhajoval ho. Ve své knize Do Vladivostoku na zmrzlinu na kole k rozchodu s Irenou Honza píše:

„Jednoho krásného únorového dne, to už jsme spolu žili dlouhých pětadvacet měsíců, mi Madlenka náhle oznámila:

„Víš Honziku, já jsem o nás dvou dlouho přemýšlela. Ty vlastně nikoho vedle sebe nepotřebuješ a mně bude také lépe samotné. Co nejdříve se od tebe odstěhuju.“

Bác a je to! Pro jistotu se ještě šťourám prstem v uchu. Nejsem si jist, jestli dobře slyším. A tak mi tu novinu zopakovala. Jen nechápavě krotím hlavou a ptám se:

„Ale proč? Copak nám spolu bylo špatně?“

„No, tobě dobře bylo. Ty sis nikdy nevšiml, že mně jen to kolo nestačí. Potřebuju taky cit a já ho z tebe necítím.“

Teď už si nejsem jist, jestli to řekla přesně takhle. Dost mě to ale překvapilo, neboť zrovna upekla makovec, který mám tak rád. Asi na rozloučenou...“ (Tomšíček, 2008)

Jakmile po návratu z Ruska vydal knihu o své cestě, jeden výtisk jí poslal, protože to byl původně jejich společný plán. Irena knihu ani nerozbalila a poslala mu ji zpátky. Od té doby už „*žádný kontakt s ní*“ neměl.

5.8.7 Alena

Asi za tři měsíce po rozchodu s Irenou, když jezdil s knížkami a prodával je, potkal Honza při jedné „*obchodní cestě*“ v malém městě Jevíčko Alenu. „*Tahle ženská má nějak nezvykle mnoho otázek. Prohlížím si ji pozorněji. Delší kaštanové vlasy, docela pohledná tvář, hrdé držení těla..., ach bože, ty tvary! Ale jinak mi připadá chladná jak ledová královna.*“ (Tomšíček, 2008). „*Dobrý to bylo ze začátku. Alenka, to byla taky láska docela.*“ Alena ho také následně

oslovila dopisem. Honza si koupil chatu v Jaroměřicích u Jevíčka a přestěhoval se tam, aby k sobě byli blíže. Musel si na koupi část peněz půjčit od sestry, protože právě vložil peníze do dalšího vydání knih a dům v Ostrově ještě neměl prodaný. Na kole spolu občas také vyjeli, ale minimálně a jen po okolí, Alena neměla pozitivní vztah k námaze. „*To, že na kole jezdí oproti mně velmi málo, mi vůbec nevadilo a nevadí doted. Stejně jezdím nejraději sám. Ale když chce, jedu s ní docela rád, je to pro mě relaxace. Pravda, někdy mi také tečou nervy (ale jen potichu), když i do poměrně mírného kopce jde pěšky a „zdržuje“.*“ (Tomšíček, 2008). Potom Honza odjel na svou plánovanou cestu do Ruska. „*Mile mě Ája překvapila nejen v tom, že mi Rusko přeje a že na mě bude čekat, ale i tím, že pochopila moje slovní „rejpání“.*“ (Tomšíček, 2008).

Brzy po návratu z jeho sedmiměsíční cesty byla svatba. Začali spolu stavět domek. Honza měl u chaty dost velkou zahradu, aby se tam ještě jeden dům vešel. Ale měli neshody. „*Já myslel, jak to budeme stavět spolu, jako fyzicky, abychom ušetřili vid', jako co nejmíň řemeslníků.*“ Alena měla jiný názor. Na stavbu jí dával nějaké peníze z prodeje knížek. „*Nebylo jich moc*“, je si vědom, že ona do stavby vložila více. Jejich vztah šel postupně do ztracena. „*Pořád něco chtěla a furt mě chtěla předělávat*“, to se mu nelíbilo. „*Pravda, někdy přilétl temný mráček v podobě povinného čištění zubů nebo připomínky k mé nevytříbené garderobě...*“ (Tomšíček, 2008). Přestával jí mít rád. Po několika letech, kdy už spolu jako manželé nežili, se rozvedli.

5.8.8 Zdeňka

Se Zdeňkou se Honza poznal v roce 2020. Potkali se přes společnou známou. Občas spolu vyjedou na kole, Zdeňka je sportovně založená, nemá s jízdou na kole žádný problém, spíše si Honza někdy stěžuje, že jí nestačí. Mají rozdílné názory na Rusko, Honza je obdivovatel této země, Zdeňka jeho názor nesdílí. Byl pro ni docela problém přečíst Honzovu knížku Do Vladivostoku na zmrzlinu na kole. „*No teď to čte, nemůže nějak dokousat to ‚Rusko‘, jak je zapšklá proti Rusku.*“ Bydlí každý sám, navštěvují se. Honza je „samorost“, má své rituály a podobně. Například, je „závislý“ na rádiu. „*Tak já při všem poslouchám rádio.*“ Taký má dojem, že Zdeňku občas něčím naštvě. Možná i tím, že se nechce nutit do konverzace, pokud nemá o čem mluvit. V tom případě je raději sám. Poslech rádia mu pomáhá získávat nová témata pro konverzaci. Říká, že s partnerkou nechce trvale žít, potřebuje ženu, aby se „*s ní mohl mazlit a něco si povyprávět*“. Ale Zdeňka by spíše chtěla žít společně v jedné domácnosti. Honza má pocit, že musí mít svoje soukromí, aby si mohl oddechnout. I s Alenou za dobu třinácti let, co spolu byli, „*jestli já jsem žil tři týdny v jednom kuse, tak to je moc*“. Potřebuje „*mít takový nějaký svůj klid*“.

5.8.9 Shrnutí partnerských vztahů

U Honzy to s partnerkami „*nebylo vždycky úplně moc radostný*“. Říká, že zejména v mládí, „*byl pako na ty baby*“. Navazování vztahů bylo podle jeho slov vždy spíše náhodné. Knihy mu v tomto směru pomohly, při jejich prodeji se dostával s lidmi do kontaktu, ale že by „*sám si nabalil ženskou*“, to „*nebyl schopnej*“. Později už by to „*možná nějak zvládal*“, ale „*po všech kolapsech*“, které v partnerských vztazích prožil, neměl vůli je dále aktivně vyhledávat. „*Něco se povedlo, něco ne.*“

Jako důvody, proč mu pokaždé vztah ztroskotal vidí jednak, že je „*rejpál*“ a někdy se choval „*asi jako hrom do police nebo slon v porcelánu*“. A hlavně se partnerkám odmítal

přizpůsobovat, „*to byl vždycky problém nějak*“. Jiný důvod k ukončení vztahu byl v případě Věry, „*...prostě, jako já jsem se ještě nechtěl ženit, ještě jsem chtěl jezdit jo, volně. Ona se chtěla usazovat a mít děti, a to jsem nechtěl, tak to jsem jako já z toho vycouval.*“ Nebo u Blanky, „*tak to byl její intelekt a já jsem se cítil vedle ní jako méněcennej.*“ S rozchody „*to bylo tak na střídačku*“. Buď mu „*dala holka košem*“ nebo on jí. Bilance je „*asi tak jedna jedna, tak bych řekl možná*“. Nakonec, „*ono těch ženskejch moc nebylo*“.

Velkou část života strávil Honza na cestách. Jeho partnerky s ním většinou nebyly schopny dálkovou cykloturistiku absolvovat. Bylo by to pro ně příliš náročné nejen po fyzické stránce, ale dlouhá cesta by byla komplikovaná i organizačně, ve vztahu k zaměstnání a dalším sociálním rolím. Navíc jen některé z nich byly ochotny cestovat v podmínkách, v jakých absolvuje své cesty on. Jet na kole prakticky v jakémkoliv počasí, vézt si vše potřebné na dobu cesty s sebou, spát ve stanu, smířit se s velmi omezenou osobní hygienou, stravovat se co nejjednodušeji a podobně. Honza se jim rozhodně přizpůsobit nechtěl. V tom případě vždy raději volil jet sám.

Během cest příliš do styku s ženami nepřicházel. Například, když byl v Africe, měl „*nějaké příležitosti*“ pro seznámení, ale neviděl perspektivu v případném vztahu a nechtěl se na nikoho vázat jen krátkodobě. „*Jsem po tom netoužil. Jako líbily se mně takhle na ulici holky jo, pěkný, ale tak seš chvíli tady, chvíli seš tam.*“ Navíc byl v Africe „*stejně v permanentním stresu*“. Na to si časem zvykl, ale jedině doma dokáže být uvolněný při komunikaci s lidmi a navazování známostí.

Závěrem této části uvádím jedno z Honzových zamyšlení nad otázkou vlastní rodiny ve vztahu k jeho životnímu stylu.

„*Měl jsem ovšem výhodu, že jsem žil sám. Byla to však výhoda? Vlastně tím cestováním jsem si nahrazoval to, co mají jiní. Rodinu, děti. Ale nemůžeme mít v životě všechno, vždycky musíme volit. A já si zvolil svobodu s občasným touláním a nyní mohu říct, že jsem si nevybral špatně. A navíc, čím jsem starší, tím víc mi samota vyhovuje.*“ (Tomšíček, 2008)

6 Diskuse

Tato bakalářská práce se zabývá fenoménem dálkové cykloturistiky v kontextu života Jana Tomšíčka. Popis některých událostí jeho života přináší poznání určitých důležitých přechodových momentů v jeho vývoji, pohled na budování osobní identity, popis životního stylu a některých jeho osobnostních rysů. Z toho důvodu považuji za žádoucí uvedená témata diskutovat ve vztahu s teoretickými východisky, dalšími autory a jejich teoriemi.

Říčan (2014) popisuje existenci senzitivních období ve vývoji člověka. V těchto obdobích je psychika zvláště vnímavá k určitým vlivům a jejich působení rozvíjí příslušné funkce pro pozdější život. Uvádí, že v tradičních společnostech byla životní stadia navzájem radikálně oddělena a dosažení dospělosti bylo pečetěno iniciačními rituály.

Významnými momenty v životě Jana Tomšíčka, které by se daly označit jako momenty přechodové ve vztahu k cyklistice a životnímu stylu byly jeho první „dálková“ jízda na kole, vojenská služba, první zahraniční dálková cesta, první beseda a první kniha:

První „dálková“ jízda na kole

„Honzova první „dálková“ jízda směřovala z Chocně na Chloumek, což je malá vesnice, část obce Újezd u Chocně v okrese Ústí nad Orlicí. Honza byl nadšený, že to dokázal, byl to rituál přechodu k cyklistice. Během našich rozhovorů se o tom krátce zmínil.

„Takže to kolo Eska Tourist a první moje dálková jízda byla na Chloumek, to je tři kilometry z Chocně, jo skoro.“

„No, a to kolo takhle, tak na tom kole jsem se cejtil, tam mě nikdo nebuzeroval, víš ta svoboda, ta svoboda!“

O této události píše i ve své knize.

„Ve třetí třídě se mi konečně podařilo vyškemrat na rodičích první kolo. Bylo starší, dámské, značky Eska tourist, bez přehazovačky. Když jsem dojel sám tři kilometry za město, moje uspokojení neznalo mezí.“ (Tomšíček, 1999).

Podobný náboj je cítit i z jeho popisu situace, kdy dostal první kolo s přehazovačkou.

„V osmé třídě jsem dostal od rodičů sice starší, avšak slušné kolo. Opět Esku, ale už s tříkolečkem. A to už bylo Něco“ (Tomšíček, 1999)

Vojenská služba

Na vojně po dezerci a následnému přeřazení k pracovnímu útvaru, mohl Honza opět začít pravidelně trénovat na kole. Jedna z jeho jízd ale skončila srážkou s nákladákem a zlomeninou stehenní kosti, což znamenalo konec vojny a současně následky na celý život ve podobě potíží s bércovými vředy. Byl to další přechod, vojna tímto momentem pro něj skončila, následky úrazu si nese dodnes, ale jezdit na kole nepřestal.

„...jsem se srazil s nákladákem. Byl z toho těžký úraz levé nohy, tři a půl měsíce v nemocnici a trvalé následky na zbytek života. Na kolo jsem však nezanevřel, spíše na nákladáky.“ (Tomšíček, 1999)

První dálková cesta

Honzova první zahraniční dálková cesta vedla do Bulharska. Jel sám, a snažil se během třítydenní dovolené ujet maximum možných kilometrů, aby mohl vidět co největší „kus světa“. Ale jak později zjistil, bylo lepší jet pomaleji a více si cestu užívat. Tato cesta symbolizuje transformaci z běžného cyklisty a cykloturisty na dálkového cykloturistu. Dokázal si, že je schopen vysokých vytrvalostních výkonů.

„Ve dvaadvaceti letech jsem jel na kole prvně do zahraničí, do Bulharska. 4000 km jsem zdolal za dvacet dní.“ (Tomšíček, 1999)

První beseda

Po návratu ze Skandinávie v roce 1976 Honza uspořádal svou první cestovatelskou besedu, i když s promítáním fotek pořízených pouze z prospektů navštívených zemí, protože v té době ještě neměl fotoaparát. V tomto momentě poprvé předával své poznatky z cest ostatním lidem. I díky tomu se postupně stal ve svém okolí známou osobností cykloturistiky.

„Tak to jsem absolvoval, a pak jsem měl první besedu v životě, o tý Skandinávii, v Chocni, v loutkárně. Jsem měl trému, byl jsem úplně zpocenej, srdce mně bilo, ale jak jsem začal mluvit, už to bylo dobrý. Malej sálek pro sto lidí, ale nacpalo se jich tam asi sto dvacet. A nějaký spolužáci tam byli, z učňáku. Bylo tam nedýchatelno, můj spolužák Standa tam omdlel. A to mělo velkej úspěch, jsem stoupnul v ceně u Choceňáků.“

První cestovatelská beseda uspořádaná po návratu z Afriky v roce 1993 pro něj představovala rovněž důležitý přechodový rituál, kdy se rozhodl, že pořádání besed pro něj bude od té chvíle představovat zdroj obživy.

„...když jsem přijel z Afriky, tak jsem se dohadoval právě s tou její ségrou, že jim udělám takovou soukromou besedu, povídání, kde jsem byl a tak, to jsem ještě ty diáky ani asi neměl vyvolaný, neměl jsem to připravený...“

A začal pořádat besedy pro školy.

„No, jsem jezdil po školách vid', jsem vydělával těžký prachy, pět korun na žáka jsem vybíral ve škole.“

První kniha

Po návratu z Afriky se začal Honza kromě organizování besed zabývat psaním cestopisných knih. K vydání první knihy popisující jeho cestu z jihoafrického Kapského Města domů, do Chocně, došlo až v roce 1999. Toto období bylo dalším přechodem, kdy se z cykloturisty a dobrodruha stal také spisovatel. A nebyl už tolik závislý na sezónnosti besed, s knihami byl schopen jezdit a prodávat je prakticky celoročně.

Touha po individuální sportovní aktivitě, která u Jana Tomšíčka převažovala už od mládí potvrzuje, že neměl příliš pozitivní vztah ke kolektivním sportům. Sice je s kamarády provozoval, zejména se jednalo o fotbal a hokej, ale necítil se ve společnosti více kamarádů příliš dobře, podle svého vyjádření se cítil lépe spíše při společné hře jen s jedním kamarádem, případně když byl sám. Později, jakmile dostal první kolo, začal už více inklinovat k jízdě na něm, a to brzy začalo převažovat nad hrami s kamarády. Uvedené může souviset s následujícími tvrzeními:

„Rvavé sporty jsou pro některé děti příliš drsné. Ty zůstávají na okraji, prohlubuje se jejich plachost, případně neurotické rysy. Dítě se pak někdy snaží vyniknout a upozornit na sebe

jakýmkoliv způsobem, třeba „šáskováním“ ve třídě. Těmto dětem je třeba najít sport nervavý, spíše závodivý, ať už se závodí v rychlosti, síle nebo obratnosti; jindy naopak sport sice rvavý, ale individuální; v nejhorším případě intelektuální sport, jako jsou šachy.“ (Říčan, 2014)

V Eriksonově teorii vývoje osobnosti lze vidět paralelu s Honzovým životem například v období od šesti do dvanácti let, kdy člověk prožívá konflikt mezi snaživostí ve škole a pocitem méněcennosti a od her přechází k produktivním činnostem, vyžadujícím dovednosti. Získanou ctností by měla být kompetence. V tomto období právě Honza začal jezdit na kole a své pocity méněcennosti kompenzoval rozvojem této dovednosti pro kterou postupně získával kompetence.

Dále lze z jeho silné inklinace ke kolu vycítit i vzdor vůči rodině ve snaze o rozvoj své individuálně specifické identity, který u pubescentů popisuje například Vágnerová (1999), když Honza uvádí, že nikdo z rodiny se nevěnoval sportu, a navíc, zejména otec považoval Honzovu zálibu v cyklistice za zbytečnou ztrátu času. *„Čím více mně naši kolo zakazovali – považovali to za neúčinné klackování – tím více jsem toužil se na kole realizovat.“* (Tomšíček, 1999). Jak je z citovaného zřejmé, odpor rodičů ho naopak ještě motivoval k „realizaci“, což je možno chápat jako snahu o vytvoření vlastní specifické identity.

Honza ve svém dětství, ale ani později během dospívání a dospělosti, neměl příliš dobrý vztah se svým otcem. Říká, že ho otec přehlížel, nikdy jej neoceníl, nepochválil, jeho zálibu v cyklistice považoval za zbytečné mrhání silami a časem. Na druhou stranu je pochopitelné, že se otci nelíbilo, když Honza většinou odmítal pomáhat při pracích v domácnosti a kolem domu, raději jel na vyjížďku na kole. To jejich vztahu také neprospívalo. Téměř spolu nekomunikovali. To koresponduje s tvrzením Biddulpha (2007), že asi třicet procent mužů se svým otcem vůbec nemluví a jejich vztah prakticky neexistuje, což zřejmě odpovídá Honzově situaci. Tomu odpovídá i další tvrzení, že takto postižení muži mohou své skryté zranění přehlušovat tvrdou prací a sebezapřením. To bylo u Honzy zejména v mládí patrné, když zdánlivě bezdůvodně jezdil na kole velké dávky kilometrů v tréninku a v průběhu svých cest a vlastně tak dobrovolně „trpěl“.

Pokud syn nemá dobrý vztah s otcem, je pro další život nutné smíření se s ním, dospět k tomu, aby k němu cítil lásku. Buďto reálně, přímo, nebo alespoň v představách, prostřednictvím vnitřního rozhovoru. Pokud zůstane potřeba lásky nenaplněna, pak *„potřeba uznání se stane naší posedlostí.“* (Biddulph, 2007). Honza toužil po uznání a problematika vztahu s otcem, o které píše Biddulph, nápadně připomíná jeho vztah s otcem. Honza říká, že otec jej při každé činnosti neustále napomínal, pořád měl pocit, že všechno, co Honza dělá, je špatně. A nikdy jej za nic nepochválil. Nikdy mu jeho práce nebyla dost dobrá. Často jej od zadaného pracovního úkolu odehnal se slovy *„Prosím tě, nechej toho, já si to raději udělám sám“*. Tím hodně trpělo Honzovo sebevědomí, připadal si méněcenný.

Je možné, že ačkoliv to v našich rozhovorech nikdy přímo nevedl, mohlo to sehrát významnou roli v jeho až urputném snažení v cyklistice. Myslím, že se to promítá do jeho věty *„No, a to kolo takhle, tak na tom kole jsem se cejtil, tam mě nikdo nebuzeroval, víš ta svoboda, ta svoboda!“*, kde by se možná dalo místo slova svoboda použít i slovo síla nebo sebevědomí. Tato věta v sobě, kromě silně pozitivního náboje ve slovních spojeních *„...na tom kole jsem se cejtil...“* a *„...ta svoboda, ta svoboda!“*, obsahuje, podle mého názoru, zároveň naznačení obav z neuznání a jakési snahy o útěk z prostředí, kde se necítil dobře, *„...tam mě nikdo nebuzeroval...“*.

Zůstává otázkou, co bylo pro Honzu větší motivací pro seberealizaci na kole, jestli svoboda a možnost poznávat svět nebo potřeba dokázat otci, že něco umí a za něco stojí. Honza se ocenění své snahy ze strany otce nikdy nedočkal. Sice už později od něj neslychal, že ježdění je zbytečné flákání, protože otec se setkával s pochvalnými poznámkami na Honzu poté, co se okolí začalo dozvídat o jeho zahraničních cestách a zřejmě na základě toho změnil názor. „*Tak to bylo, podle táty, zbytečný flákání. Později už teda přestal, když mu chlapi z práce říkali, potom co jsem začal jezdit dál a oni se to dověděli, hele člověče, ten tvůj kluk jako co on tam dělá, to je dobrej ne?*“ Ale spolu se na to téma nikdy nebavili. Nebavili se vůbec. Honzu někdy pochválila matka, ale v tom případě se zase projevila jeho neschopnost pochvalu přijmout. Na její pochvaly a pohlazení odpovídal ve smyslu „*Ále, to nic nebylo.*“

Otec podobným způsobem „peskoval“ i matku, o sestře se Honza v tomto smyslu nezmínil. Přiznává, že otce neměl rád a je zřejmé, že se s touto záležitostí dodnes nedokázal zcela vyrovnat, přestože otec zemřel v roce 1985. Nepodařilo se mu uskutečnit proces smíření s otcem. Možná i proto „ustrnul ve vývoji“, což naznačuje, když říká, že i po třicítce „... *jsem se pořád ještě hledal.*“

Pro Honzu bylo kolo prostředkem k nalezení a budování své identity. Přestože se mu nepodařilo stát se hvězdou závodů silniční cyklistiky, o čemž stejně jako asi každý mladý cyklista snil. Ve svém mládí se přímo i nepřímo setkával s úspěšnými závodníky, což jej motivovalo. Představoval si sám sebe v jejich pozici. Snažil se trénovat, vedl si deník, později i závodil.

Časem poznal, že nemá dostatečné sportovní nadání a stát se úspěšným závodníkem je nad jeho možnosti. Ale zároveň vnímal svoji jedinečnost ve dlouhodobé vytrvalosti. Schopnost opakovaně, řadu dní po sobě, jezdit dlouhé „štreky“. Schopnost opřít se do pedálů a šlapat od rána do večera. Podařilo se mu tak realizovat v jiné oblasti. Vybudoval si svou autentickou identitu dálkového cykloturisty samotáře. Spolu s tím si dokázal, že má v sobě dost odvahy, aby takové cesty vůbec mohl uskutečnit. A zároveň našel smysl života. On sám o tom píše:

„Když jsem asi čtyři měsíce po příplutí do Afriky notně vyhladovělý projížděl na kole pohořím v blízkosti Kapského Města, pojednou jako bych slyšel vnitřní hlásek říkat:

„Ty přece nejsi takový srab, jak sis o sobě myslel, když ses dostal až sem. Jestliže jednou napíšeš cestopis – jak zvažuješ – měl bys do jeho záhlaví uvést něco pro ty, kteří na tom jsou se svým sebevědomím hůře – jako jsi býval i ty. Třeba jim to pomůže se povznést od smutku k radosti...“

I vzpomněl jsem si na ten hlásek. Téměř po sedmi letech, kdy je kniha napsána, píši do záhlaví:

Pro povzbuzení věnuji tuto knihu zejména těm, kteří si v životě příliš nevěří. Když člověk opravdu CHCE, může si splnit i velmi smělé sny..., ale musí pro to NĚCO udělat. (Tomšíček, 1999)

Honzův životní styl rozhodně nezapadá do dnešního takzvaného hlavního proudu, který je charakterizován konzumním životním stylem. Nezapadá do něj jak z pohledu materiálního, tak i kulturního aspektu tohoto fenoménu. Od většiny lidí se liší především velmi skromným životem s nízkými náklady. Ale také jakousi, pokud použijeme výraz Pavla Knebla (1999), primitivní ekologií, související s minimální spotřebou a snahou o soběstačnost.

Z pohledu **materiálního aspektu** charakterizuje jeho životní styl především bydlení v malé zděné chatě o rozměrech přibližně 5 x 5,5 metru. Spodní patro chaty je využíváno jako

sklad a sklep. Do horního patra se vstupuje po venkovním schodišti a je zde byt. Ten představuje jedna místnost. Její vybavení je minimální a zastaralé. Ale účelné. Kamna, sporák, stůl, židle, postel, šatní skříň, sekretář, knihovna, rádio a malý soustruh.

Z pohledu **kulturního aspektu** životního stylu by se dalo uvést, že Honza téměř nikdy nenavštěvuje kulturní a sportovní akce, restaurace, nevyužívá služeb hotelů a jiných forem ubytování, nenavštěvuje veřejná sportoviště, prakticky se nezúčastňuje kulturního dění v obci, kde bydlí. V tomto smyslu, tedy veřejně, kulturně nežije. Dále nepoužívá chytrý telefon, počítač ani internet. Naproti tomu, zejména na svých cestách, velice rád navštěvuje své přátele. Často bývá návštěva přátel kdekoli v ČR cílem jeho výletu na kole, protože jiné způsoby dopravy používá jen velmi výjimečně. Přátelé také občas přijedou na návštěvu k němu na chatu. Občas ještě přijme pozvání na cestovatelskou besedu a znovu vypráví zážitky ze svých cest. Z dalších kulturních aktivit se věnuje četbě, zajímá ho technika, příroda a cestopisy. Celkem rád pracuje na zahrádce. Občas dělá i těžší fyzické práce doma, případně aktivity, které se dají společně charakterizovat jako rukodělné koníčky.

Přestože by si mohl dovolit výše zmíněné standardy upravit a přiblížit se tak hlavnímu proudu, jeho životní styl mu vyhovuje. Vlastně se v něm stále více utvrzuje. Je to otázka životní filozofie, přesvědčení o správnosti co nejjednoduššího života, a zřejmě je v tom i jakási zatvrzelá pohodlnost projevující se odmítáním čehokoliv nového. Cyklistika je činnost, která ho baví, vyhovuje jeho individualismu. Je si při ní jistý sám sebou. Ale i v této oblasti odmítá cokoliv nového. Ať už kolo nebo vybavení. Vše nechává při starém. Proto jezdí stále na Favoritu a žádný argument pro pořízení modernějšího kola není pro Honzu dost dobrý. Typické je, že v situaci, kdy jej někdo do čehokoli přesvědčuje, jakkoli by to pro něj bylo dobré, místo toho, aby věc racionálně zvážil a až poté případně přijal či nikoliv, ještě více se zatvrdí a dochází ihned k úplnému odmítnutí.

Jednoduchý životní styl, kdy se za ničím materiálním zbytečně nežene, mu po celý život vyhovuje, jelikož mu poskytuje svobodu a nezávislost. Vždy měl díky tomu dostatek času a prostředků na svoji zálibu v cyklistice. V mládí, po vyučení strojním zámečnickem, začal pracovat jako dělník ve své profesi. Pracoval v továrně přímo v Chocni, kde bydlel. Do práce měl blízko, nemusel dojíždět. Odpracoval denně osm hodin a měl volno. Pracoval ve dvou směnách, ranní a odpolední, na noční směny nechodil. Mohl jezdit na kole. „*Jeden týden jsem chodil na ráno a druhý na odpoledne. Tak se to střídalo, víkendy jsem měl volný, teda kromě pracovních sobot a nedělí. Oddělal jsem si svoje a měl jsem klid.*“ To mu „vydrželo“ dvacet let. Tříletým předělem bylo jeho vyplutí na cestu kolem světa a pobyt v Africe. Po návratu v roce 1993 se do zaměstnání nevrátil, a jak již bylo zmíněno, živil se pořádáním besed, na kterých posluchačům vyprávěl o svých cestách. Později k besedám přidal ještě prodej svých cestopisných knih. „*Nečekal jsem, že nějak zbohatnu, pro mě je stejně největším pokladem volný čas.*“ (Tomšíček, 1999) Jeho příjmy sice vždy byly ve srovnání s průměrnou mzdou nižší, ale měl také mnohem nižší než průměrnou spotřebu. Díky tomu vždy s penězi vyšel.

„Peníze jsou v dnešní civilizaci nutné, tak je to nastaveno, ne však nejdůležitější. Alespoň ne pro mě. Žiji mnohem skromněji než většina lidí v naší zemi, ale oproti Africe je to i tak velmi vysoký standard.

Až se i trochu stydím za to, jak si tu žijeme a kolik surovin, peněz a bůhví čeho všeho často zbytečně vyplýváme. Hmotně se máme čím dál tím lépe, avšak člověčenství z nás vyprchává.“ (Tomšíček, 2008)

S přihlédnutím k vyjádření Kubátové (2010), že životní úroveň je chápána jako materiální blahobyt, týkající se především úrovně spotřeby, vybavení domácnosti, koupených věcí, které má člověk k dispozici a dalších hmotných aspektů života, je Honzova životní úroveň, bráno tímto ekonomickým pohledem, velmi nízká. Jak ale správně Kubátová (2010) dále uvádí, míra štěstí se s rostoucím blahobytem u konzumního člověka nezvyšuje. Kvalita života, jejímiž projevy jsou životní spokojenost, pocit štěstí a nalezení smyslu života, není přímo úměrná životní úrovni. Je zajímavé, že k tomuto poznání Honza dospěl už v mládí, jak vyplývá z uvedené citace, a svůj život mu přizpůsobil, když se spokojil s nízkou životní úrovní, ale snažil se žít život bohatý na zážitky. To vždy bylo jeho chápání štěstí.

S ohledem na množství definic a jejich různorodost není prakticky možné stanovit přesnou definici pro cykloturistiku.

V tomto směru souhlasím s Vrbíkem (2018), který se ve své práci zmíněnou problematikou zabýval a dospěl k závěru, že tento pojem nelze zcela přesně definovat díky prolínání hranic cykloturistiky s turistikou a díky množství typů kol a jejich možného využití. Ale také vzhledem k záměru cesty, úrovni výkonnosti a jiným faktorům. Podle mého názoru se dá nejvíce souhlasit s definicí Krále a Makeše: „*Jestliže se rozhodnete pro uskutečnění vícedenního výletu **na kole se vším potřebným k přežití, je to ta pravá, nefalšovaná cykloturistika.***“ (Král & Makeš, 2002).

Naproti tomu charakterizovat expediční formu cykloturistiky je podle Vrbíka (2018) jednodušší díky poměrně jasným hraničním pojmu expedice. Ovšem nalezení definice expediční cykloturistiky v odborných zdrojích považuje za složitější.

S touto prací souvisí právě fenomén dálkové formy cestování na kole, proto se krátce zaměřím na myšlenku, jak tuto formu cykloturistiky pojmenovat. Pokud bychom vycházeli z významu pojmu expedice, kdy podle Nového akademického slovníku cizích slov (2005) se jedná o výpravu zpravidla k výzkumným účelům, jako je například polární expedice nebo podle Čecha (1998) výpravu s vědeckým cílem, je použití výrazu expediční cykloturistika pro cestování s jízdním kolem tzv. „na těžko“ diskutabilní. Tedy v případě, že se nejedná o výpravu na kolech se záměrem uskutečnění vědeckého cíle. A to i tehdy, kdy jde o cestování do vzdálené destinace, se vším potřebným vybavením k přežití. Pak považuji za vhodnější označení pro tuto formu cykloturistiky pojem **dálková cykloturistika**.

Ale i to může být zavádějící, protože vyvstane otázka, kdy se dá cesta považovat za dálkovou. Tedy kdy je pro dané označení trasa cesty dostatečně dlouhá nebo za jakých podmínek ještě tento parametr není splněn. Nakonec je zřejmě nejužitečnější používaný lidový výraz „**na těžko**“, který je obecně chápán tak, že si cykloturista se záměrem nezávislosti na civilizaci veze vše potřebné materiální vybavení s sebou na kole. V brašnách, na rámu, řídítkách a podobně, což v podstatě odpovídá zmíněné obecné definici cykloturistiky podle Krále a Makeše (2002). V tom případě ale všichni víkendoví výletníci, kteří se považují za cykloturisty, jimi nejsou. Což opět dokládá nejednoznačnost zmíněného množství definic.

Pokud tedy jde o definici pojmu cykloturistika a pojmenování dálkové formy cykloturistiky se zátěží v podobě všeho potřebného vybavení pro soběstačnost na cestě, nedocházím ke zcela jednoznačnému závěru.

Jan Tomšíček měl zřejmě dobré vytrvalostní předpoklady už v dětském věku. „...sprinty to vůbec, to jsem byl mezi posledníma, ale dlouhý tratě mi šly dobře.“

I když podle svého tvrzení má pro výkonnostní cyklistiku „malou kapacitu plic“. Honza nikdy měření vitální kapacity plic neabsolvoval. Usuzuje tak pouze ze zkušeností. Popisuje, že v mládí při jízdě do kopce během tréninku s kamarády „byl zadýchaný“ zatímco kamarádi ne, mohli při jízdě spolu mluvit a také mu byli schopni kdykoliv ujet. Podle Botka et al. (2017) se u zdravého jedince za limitující faktor maximální spotřeby kyslíku, z jejíž hodnoty lze odvodit přibližnou hranici aerobního prahu, „považuje výkonnost srdce ve smyslu omezených možností přečerpání objemu krve společně se schopností extrahovat O_2 z protékající krve kapilárním systémem svalů.“ Z uvedeného lze usuzovat, že vitální kapacita plic pravděpodobně nebyla limitujícím faktorem jeho výkonnosti.

Později, během dlouhých let pravidelné cyklistické zátěže, se Janu Tomšíčkovi podařilo velmi dobře adaptovat na dlouhodobou vytrvalostní zátěž. To je možné dokladovat především jeho absolvovanými výkony na kole. Už v rané dospělosti byl schopen jezdit i několik týdnů nepřetržitě a se zátěží průměrně 200 km denně. Příkladem je jeho první zahraniční cesta. „Ve dvaadvaceti letech jsem jel na kole prvně do zahraničí, do Bulharska. 4000 km jsem zdolal za dvacet dní.“ (Tomšíček, 1999) Nebo cesta okolo Skandinávie ve dvaceti čtyřech letech. „Každý den jsem to štípal tak dvě stě, dvě stě padesát, někdy třeba sto osmdesát, ale průměr byl přes dvě stě, za celou tu cestu.“ Ale i ve vyšším věku u něho vytrvalostní schopnosti přetrvávají. To dokládá jeho cesta do Vladivostoku a zpět vykonaná 33 let od první cesty do Bulharska. „Na cestě jsem strávil 220 dní. Na 30 let starém kole značky Favorit a pěšky jsem překonal vzdálenost asi 22 000 kilometrů.“ (Tomšíček, 2008)

V souladu s poznatkami o adaptaci kardiovaskulárního systému na vytrvalostní trénink, kdy „Velmi typickým projevem adaptace kardiovaskulárního systému na vytrvalostní typ zatížení je i snížení klidové srdeční frekvence.“ (Botek et al., 2017) nebo „Změny se projevují v hypertrofii srdce a jeho dutin, čímž je srdce schopno jedním stahem vypudit větší množství krve. Snižuje se také klidová srdeční frekvence...“ (Máček & Radvanský, 2011), se u Jana Tomšíčka projevuje takzvaná sportovní bradykardie. Klidová srdeční frekvence u netrénované osoby se podle Botka et al. (2017) pohybuje v rozmezí 60-80 tepů za minutu. O snížené klidové srdeční frekvenci u sportovců pak hovoříme jako o „sportovní bradykardii“. Honzova klidová srdeční frekvence je zhruba 42-44 tepů za minutu, tlak krve přibližně 120-130/70 mmHg. Tyto hodnoty vycházejí z opakovaného měření běžným tonometrem v domácích podmínkách, nelze je tak v této studii nijak vědecky podložit, uvádím je pouze jako příspěvek do diskuze.

7 Závěry

Tato studie přinesla pohled na život Jana Tomšíčka. Cyklisty, cyklocestovatele a spisovatele. Jeho životní příběh je už šedesát let spojen s jízdním kolem, které se stalo neodmyslitelnou součástí jeho životního stylu.

Na základě získaných dat o povaze respondenta a jeho životním stylu a následném provedení jejich analýzy lze usuzovat, že nám studie kromě naplnění cíle práce a zodpovězení výzkumných otázek ukázala také některé důležité osobnostní předpoklady pro dálkovou cykloturistiku, vykonávanou v jeho případě často v extrémních podmínkách, když dlouhodobě putoval sám africkými stepy a polopouštěmi nebo ruskou Sibiří. Těmito předpoklady jsou v jeho případě vytrvalost a silná vůle, individualismus a minimalistický životní styl. Jako důležitý faktor se u Jana Tomšíčka jeví také jeho neustálé, prakticky každodenní, zaměření na cyklistiku, kdy toto zaměření trvá již šedesát let. Zároveň docházím k závěru, že jeho vynikající osobnostní předpoklady pro dálkovou cykloturistiku se ukazují jako nevhodné vlastnosti pro navázání trvalého partnerského vztahu. To by mohlo být předmětem dalšího zkoumání.

Janu Tomšíčkovi bude v letošním roce sedmdesát let. Přes padesát let jezdí na jízdním kole značky Favorit a zatím jej nehodlá vyměnit za novější model. Nepřijímá tuto myšlenku, a to nejen pokud jde o bicykl, ale týká se to všech spotřebních výrobků. Je spokojen s tím, co má i s tím, jak žije. Velkým technickým pokrokem a ústupkem jeho životní filozofii, pro něj bylo, když v loňském roce poprvé ve svém životě začal používat cyklopočítač. Do té doby ujeté vzdálenosti odečítal na mapě, případně, pokud chtěl příslušnou trasu změřit přesněji, počítal otáčky klik během šlapání.

Přes jeho negativní názor na vše nové a moderní je několika lidmi z jeho nejbližšího okolí chystána velká změna k jeho sedmdesátým narozeninám. Tou je výměna silničního sportovního kola Favorit F12, které Honza možná po více než 50 letech používání odloží „k odpočinku“, za moderní silniční kolo osazené kombinovanými pákami s indexovým řazením, kotoučovými brzdami a SPD pedály. Bude to pro něj zcela nová zkušenost a bude zajímavé sledovat, jak se k ní postaví.

Ve svém věku stále najíždí okolo 10 000 km ročně. Projel Skandinávii, Afriku, dojel do Vladivostoku a zpět, na skládačce Eska bez přehazovačky absolvoval okružní jízdu po Balkánu a je spousta dalších dobrodružných akcí, které uskutečnil a mnoho zážitků, které během nich PROŽIL. Bez jakéhokoliv moderního cyklistického vybavení, sám, bez podpory.

Do budoucna plánuje absolvovat ještě dvě velké několikaměsíční cesty na kole. Na jednu z nich chtěl vyrazit už v roce 2020, ale záměr mu překazily uzavřené státní hranice. Vydá se na ni při nejbližší příležitosti. Pojede přes Balkán, Turecko a Gruzii do Ruska a poté přes pobaltské státy Lotyšsko a Estonsko, kde se v Tallinu nalodí na trajekt do Helsink, aby po 45 letech znovu navštívil Skandinávii, projel Finsko, Švédsko a Norsko, a přes Dánsko a Německo se vrátil zpět domů.

Výběr trasy druhé z těchto závěrečných cest zatím nechává otevřený. Mohlo by to být uskutečnění jednoho z jeho dávných snů, projet Kanadu a podívat se na Klondike, do míst zlaté horečky. Nebo další sen z mládí, projet Austrálii. Také možnost třetí návštěvy Jižní Afriky není zcela vyloučena. Prohlásil, že po uskutečnění těchto dvou dálkových cest už určitě nikam do zahraničí nepojede.

Řada lidí, kteří by rádi cestovali a poznávali svět, vnímají jako zásadní problém finanční stránku věci. Honza Tomšíček vždy cestoval s minimem prostředků, zejména díky tomu, že jel s pomocí své vlastní síly na kole, nevyžíval služeb kempů či jiných ubytovacích zařízení a nestravoval se v restauracích. Veškeré své vybavení používal tak dlouho jak jen to bylo možné. I když je na daleké cestě, vystačí si, stejně jako doma, s několika tisíci korun na měsíc.

Podobně vysvětluje svůj pohled na danou problematiku také Pavel Knebl (1999), který se svou partnerkou absolvoval přes 20 000 km dlouhou cestu převážně po Asii. Uvádí, že pokud jde o finance, na cestu, jako byla ta jejich, by většina lidí mohla bez problémů ušetřit. Jde o to, aby se člověk uměl trochu (dost) uskromnit. Oponuje tak dalšímu českému cyklo cestovateli Vítovi Dostálovi, který řekl, že cestovat s jedním USD na den je nesmysl. V té části světa, v níž se Kneblovi pohybovali, dokázali cestovat pod půl USD na osobu a den, přičemž pokud odečetli náhodné příjmy získané cestou od nákladů, byl výsledek dokonce pod čtvrt USD na den. Zdá se, že finance nejsou tou skutečnou překážkou...

Zodpovězení výzkumných otázek

1. Co jej přivedlo k cyklistice? Šlo o rozhodnutí v nějakém konkrétním momentu nebo se jednalo o pozvolný vývoj?

Touha po svobodě a poznání byly hlavními body, které Jana Tomšíčka motivovaly k jízdě na kole. V rozhodnutí právě pro cyklistiku je u něj patrný i silný vliv prostředí. V místě, kde žil, byly pro provozování cyklistiky vhodné podmínky. Cyklistika byla oblíbená, fungovaly zde sportovní oddíly a roli hrál i vliv kamarádů, kteří se tomuto sportu věnovali. Věděl, že na kole chce jezdit, žádal rodiče o jeho koupi. Jakmile ale absolvoval první jízdy, prožité pocity svobody a volnosti ještě zesílily jeho nadšení pro cyklistiku.

2. Proč je pro jeho životní styl cyklistika tak důležitá?

Cyklistika mu umožňovala samostatně, relativně jednoduše a levně realizovat své touhy. Stát se tím, čím chtěl být. Cestovatel, dobrodruh, cykloturista. Byl to prostředek k budování vlastní specifické identity.

3. Co bylo zásadní pro jeho rozhodnutí nevěnovat se dále závodní silniční cyklistice, ale zvolit si jako součást životního stylu cykloturistiku?

Pro toto rozhodnutí bylo zásadní jeho zjištění, že zřejmě nebude nikdy schopen dosáhnout dostatečně vysoké sportovní výkonnosti, aby mohl pomýšlet na dosažení čelních umístění v cyklistických závodech, a to na jakékoli úrovni. Svou roli v rozhodnutí sehrál také úraz nohy prodělaný v devatenácti letech. A zároveň jeho individualismus, neochota přizpůsobovat se pravidlům. Důležitý byl také jeho postoj, že systematický trénink a závodění je hodně námahy za malou odměnu obdrženu v případě úspěchu, neochota podávat pravidelně výkon na hranici svých možností.

4. Co bylo pro něj motivací k uskutečnění dalekých cest?

Hlavní motivací byla touha po poznání dalekých krajů probuzená v dětství cestovateli Zikmundem a Hanzelkou. Kromě toho zde hrála roli potřeba pocitu svobody a potřeba uznání, snaha dokázat sobě i okolí, v rodině zejména otci, že je schopen velkých výkonů.

5. Ovlivňoval životní styl cykloturisty jeho partnerské vztahy?

Honzovy partnerské vztahy byly ovlivněny jeho životním stylem spíše negativně. Zčásti proto, že jeho partnerky s ním většinou nebyly schopny absolvovat daleké cesty ani pravidelné denní vyjížďky. V partnerských vztazích hrál negativní roli především individualismus, který je důležitým předpokladem pro dálkového cykloturistu samotáře, ale pro partnerský vztah není vyhovující neochota přizpůsobit své zvyklosti požadavkům a přáním partnerky a celkově jejímu životnímu stylu.

Výsledky práce v podobě popisu životní dráhy cestovatele a spisovatele Jana Tomšíčka, některých jeho osobnostních vlastností, názorů, partnerských vztahů, prožitků z cest a zkušeností spojených s cyklistikou a cykloturistikou jako celoživotní zálibou významně se podílející na většině událostí jeho života prakticky každý jednotlivý den, a dále popis významných momentů jeho životní dráhy ve vztahu k jízdnímu kolu jako dynamickému faktoru životního stylu vedly k naplnění hlavního i dílčího cíle práce.

Jeho životní postoj spojený s touhou po svobodě a nezávislosti jej přivedl k volbě bicyklu jako prostředku k poznávání světa. Zároveň ho takto uskutečněné poznání a nabyté zkušenosti následně nevyhnutelně vedly ke korekci stávajících názorů a ovlivňovaly jeho osobnost a životní styl.

Pro co největší zachování autentičnosti a výpovědní hodnoty sdělení, byl ve studii v určité míře použit doslovný přepis respondentova vyprávění, odpovědí na dotazy a byla citována i jeho knižní díla.

V práci jsou mimo jiné stručně popsány dvě Tomšíčkovy dosud nikde nepublikované cesty. Necelých šest tisíc kilometrů dlouhý výlet okolo Skandinávie, uskutečněný v normalizační době socialistického Československa, kdy cestování mimo socialistický blok, takzvaně „na západ“. Další dříve nepopsanou cestou je Tomšíčkova druhá návštěva Afriky po dvaceti letech od návratu z jeho prvního pobytu na černém kontinentu. V tomto případě svobodnému cestování nic nebránilo a mohl, spolu se svým souputníkem, navštívit znovu některá místa, která při své první návštěvě měl možnost poznat.

Všechny výzkumné otázky byly zodpovězeny.

V diskusi jsou témata sociální identita, vztah s otcem, životní styl, životní úroveň a pojmy cykloturistika, dálková cykloturistika a cykloturistika „na těžko“ zasazeny do kontextu životního příběhu Jana Tomšíčka.

Do budoucna se nabízí rozvíjet téma popisem některých dalších zajímavých Tomšíčkových cest a zkušeností, které rozsah této práce nedovolil uvést a zároveň nikdy nebyly publikovány. Například jeho okružní jízda po Evropě, kdy za 73 dní ujel 7 300 km, včetně překonání Pyrenejí a Alp. Absolvoval ji už jako důchodce v roce 2018 na svém Favoritu. Případně by mohlo jít o popis některé z jeho budoucích cest.

Hlavní cíl i dílčí cíl práce byly splněny. Odpovědi na výzkumné otázky byly uvedeny.

8 Souhrn

Práce je biografickým popisem vybraných životních událostí Jana Tomšíčka a fenomenologickou analýzou jeho mnohaletých zkušeností s cyklistikou, cykloturistikou a dálkovou cykloturistikou „na těžko“. Současně ukazuje jeho vztah k těmto fenoménům a popisuje jemu vlastní minimalistický životní styl mimo hlavní proud soudobé společnosti. Výzkum byl uskutečněn prostřednictvím polostrukturovaných rozhovorů s respondentem. Rozhovory byly vedeny osobně, podle předem připraveného schématu jednotlivých tematických celků týkajících se respondentova života a zkoumaného fenoménu. Použita byla metoda fenomenologického rozhovoru, a především metoda neformálního rozhovoru. Ta se ukázala jako velmi přínosná, jelikož respondent byl schopen velmi dobře vystihnout popis jednotlivých témat, pokud nebyl nucen odpovídat na předem přesně definované otázky a rozhovor měl volný průběh. V teoretické části se zabýváme problematikou vývoje osobnosti, vztahu otce se synem a vymezujeme pojmy životní styl, životní způsob, identita, smysl života a životní úroveň. Zmíněny jsou také termíny cyklistika a cykloturistika. Výzkumná část obsahuje popis některých životních etap a událostí života Jana Tomšíčka ve vztahu k jízdě na kole, spolu s jejich interpretací. Výsledkem práce jsou odpovědi na výzkumné otázky a analýza některých pojmů definovaných v teoretické části, s ohledem na data získaná od respondenta během rozhovorů a uvedená ve výzkumné části. Zároveň se nabízí další témata k budoucímu výzkumu.

9 Summary

This assignment is a biographic description of Jan Tomšíček's chosen life events and phenomenological analysis of his life-long experience with cycling, cyclo-tourism and long distance cyclo-tourism. It also points out his relationships with these phenomena and describes his minimalistic lifestyle, deviating from the standards of current society. My research was mainly realized through semi-structured interviews with the responder. Interviews were done in person and were structured by, in advance prepared, individual thematic topics, based on interviewed person's life and the examined subject matter. I have predominantly used an approach of a phenomenological interview and a method of an informal interview, which showed to be very effective, as the responder, when not limited to the exactly defined questions, was able to focus on the individual topics. In the theoretical part I mainly focus on personality development, father-son relationship and it defines the idea of lifestyle, identity, the meaning of life and the living standard. Mentioned are also terms cycling and cyclo-tourism. The research part contains a description of some life stages and events from Jan Tomšíček's life in relationship to cycling, together with his interpretation. The result of this paper are answers to the examined questions defined in the theoretical part, in regards to the data obtained from the responder during the interviews from the research part. At the same time there are topics **offered** for future research.

10 Referenční seznam

- Bakalář, R., & Cihlář, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Olympia.
- Bednář, M. (2015). *Nejúspěšnější sportovec Orlickoustecka 2014*. Orlický deník.
https://orlicky.denik.cz/ostatni_region/nejuspesnejsi-sportovec-orlickoustecka-2014-20150103.html
- Bendl, J. (2019). *Orlický deník*. <https://orlicky.denik.cz/ctenar-reporter/cyklisticky-milionar-jaroslav-pechacek-prozil-zivot-v-sedle-20190905.html>
- Biddulph, S. (2007). *Mužství*. Portál.
- Botek, M., Neuls, F., Klimešová, I., & Vyhnánek, J. (2017). *Fyziologie pro tělovýchovné obory*. Univerzita Palackého v Olomouci.
- Cape Town Cycle Tour. (2021). *Results*.
http://results.cycletour.co.za/results_by_person.aspx?PID=32260&SID=1
- Čapková, M. (2017). *Historie cyklistického Závodu míru od roku 1968*. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
- Čech, J. (1998). *Malá encyklopedie cestovního ruchu*. Idea Servis.
- Černý, P., Palán, V., & Vávra, V. (2015). *50 let cyklistického závodu Velké ceny Hradce Králové*.
- Česká televize. (2010). *Hyde Park ČT24*.
- Doubková, E. (2000). *Významní čeští cestovatelé 20. století se zaměřením na Afriku*. Univerzita Palackého v Olomouci.
- Duffková, J. (2005). Životní způsob/životní styl a jeho variantnost. In *Aktuální problémy životního stylu* (s. 79–90). Masarykova česká sociologická společnost při AV ČR.
- Fait, E. (1896). *Máme-li cestovati*. Nákladem vlastním.
- Heidegger, M. (1996). *Bytí a čas*. Oikoymenh.
- Heller, D. (2014). *Psychologie vývojová a osobnosti*. Univerzita Karlova v Praze.
- Hendl, J. (2005). *Kvalitativní výzkum: Základní metody a aplikace*. Portál.
- Ivanová, K. (2006). *Životní styl jako sociální determinanta zdraví*. Univerzita Karlova v Praze.
- Jansa, P., & Dovalil, J. (2009). *Sportovní příprava*. Q-art.
- Jirásek, I. (2001). *Prožitky a možné světy*. Univerzita Palackého v Olomouci.
- Knebl, P. (1999). *Putování pro nic za nic aneb na kole i v mačkách v pohodě i sračkách*. Votobia.
- Konopka, P. (2007). *Cyklistika*. Jana Hájková.
- Kovářová, L. (2010). *K identifikaci předpokladů v triatlonu*. Univerzita Karlova v Praze.
- Kovářová, L. (2015). *Psychologické aspekty vytrvalostního výkonu*. Univerzita Karlova v Praze Nakladatelství Karolinum.
- KPO. (2013). *KPO Kilometry 2013*. <https://www.kpo.cz/kilometry/2013/kilometry08-v.htm>
- Král, L., & Makeš, P. (2002). *Velká kniha cyklistiky*. Computer Press.
- Krämer, W. (2005). *Statistika do vesty*. Baronet.
- Krauschneider, R. (1991). *Lidé a oceán*. Polárka.
- Kubátová, H. (2010). *Sociologie životního způsobu*. Grada.
- Máček, M., & Radvanský, J. (2011). *Fyziologie a klinické aspekty pohybové aktivity*. Galén.
- Machonin, P., & Tuček, M. (1996). *Česká společnost v transformaci: K proměně sociální struktury*. Sociologické nakladatelství SLON.
- Marcuse, H. (1991). *Jednorozměrný člověk. Studie o ideologii rozvinuté industriální společnosti*. Naše vojsko.

- Ministerstvo vnitra Československé socialistické republiky. (1970). *Nařízení ministerstva vnitra ze dne 11. prosince 1970 ČSSR o vydávání výjezdních doložek k cestám čs. občanů do kapitalistických států.*
- Miovský, M. (2006). *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu.* Grada.
- Morávková, N. (2011). *LEGISLATIVA, ADMINISTRATIVA A CESTOVÁNÍ PŘES ZÁPADNÍ HRANICI ZA SOCIALISMU: MOŽNOSTI A MEZE.* Západočeská univerzita v Plzni.
- Nakonečný, M. (2005). Životní styl jako psychologický koncept. *Aktuální problémy životního stylu.*
- Nakonečný, M. (2009). *Sociální psychologie.* Academia.
- Neumann, J., Brtník, J., Doubalík, P., & Šafránek, J. (2012). *Turistika a sporty v přírodě. Přehled základních znalostí a dovedností pro výchovu v přírodě.* Portál.
- Nový akademický slovník cizích slov.* (2005). Academia.
- Říčan, P. (2014). *Cesta životem.* Portál.
- Sidwels, C. (2004). *Velká kniha o cyklistice.* Slovart.
- SKP DUHA Lanškroun. (2021). *Historie.* <https://www.skpduha.cz/historie>
- Spolek českých kolarů cestovatelů Vysoké Mýto. (2021). *Historie spolku.* <https://spolek-ceskych-kolaru.webnode.cz/historie-spolku/>
- Strauss, A., & Corbinová, J. (1999). *Základy kvalitativního výzkumu: postupy a techniky metody zakotvené teorie.* Albert.
- Svoboda, V. (1995). *Toulat se silnicí.* Vlastním nákladem.
- Tomšíček, J. (1999). *Afrikou domů na kole.* CYKLOKNIHY s.r.o.
- Tomšíček, J. (2002). *V Jihoafrické republice na kole.* Oftis.
- Tomšíček, J. (2008). *Do Vladivostoku na zmrzlinu na kole.* Oftis.
- Tomšíček, J. (2009). *Na Jachtě do světa.* Oftis.
- Tuček a kol., M. (2003). *Dynamika české společnosti a osudy lidí na přelomu tisíciletí.* Sociologické nakladatelství SLON.
- Vágnerová, M. (1999). *Vývojová psychologie.* Portál.
- Vrba, I. (2006). *Historie cyklistiky.*
https://www.bikros.cz/Bikros_cj/view.php?cisloclanku=2006042101
- Vrbík, P. (2018). *Expediční cykloturistika jako prostředek prožitku a osobního rozvoje.* Univerzita Palackého v Olomouci.

11 Seznam obrázků

Obrázek 1. Jan Tomšíček se svým Favoritem bezprostředně před startem více než 7 000 km dlouhé okružní jízdy Evropou (2018)

Obrázek 2. Individualita, zatvrzelost a skromnost. Upozornění španělskými policisty na povinné použití cyklistické přilby v jejich zemi, vyřešil Jan Tomšíček po svém, když po zbytek cesty používal stavební přilbu nalezenou v příkopu u silnice (2018)

Obrázek 3. Jan Tomšíček se svým, v té době 30 let starým Favoritem, při zastávce u jezera Bajkal 68. den cesty z Jevička do Vladivostoku (2006)

Obrázek 4. S kusem trubky místo řídítek až na „konec světa“. Jan Tomšíček dorazil se svým Favoritem na Mys Finisterre 31. den od startu své okružní jízdy Evropou (2018)

Obrázek 5. Jan Tomšíček při výměně prasklých drátů v zadním kole během cesty po ČR (2020)

Obrázek 6. Jan Tomšíček na fotografiích pořízených během závodu The Argus Pick'n Pay Cycle Tour 1992

Obrázek 7. Prospekt závodu The Argus Pick'n Pay Cycle Tour 1992 a Certifikát o úspěšném absolvování závodu Janem Tomšíčkem, s uvedením výsledného času a umístění

Obrázek 8. Druhá a třetí strana z celkově více než dvou set stran deníku Jana Tomšíčka popisujícího jeho cestu do Skandinávie v roce 1976

Obrázek 9. Jan Tomšíček se zmrzlinou ve Vladivostoku, kde dorazil po 126 dnech jízdy (2006)

Obrázek 10. Jan Tomšíček na Mysu Dobré naděje při akci „Afrika po dvaceti letech“ (2013)

Obrázek 11. Setkání dvou cestovatelských legend po mnoha letech. Český mořeplavec Rudolf Krautschneider a Jan Tomšíček (2019)

Obrázek 12. Jan Tomšíček s přítelkyní Věrou na Triglavu během cesty po Jugoslávii (1983)