

Sport a tělocvik sv. II.



TURISTIKA NA KOLE.

Napsal Vlad. Fanderlík.

Nakladatelství Moravských Novin v Brně.

Sport a tělocvik sv. II.

TURISTIKA NA KOLE.

Napsal

VLAD. FANDERLIK,

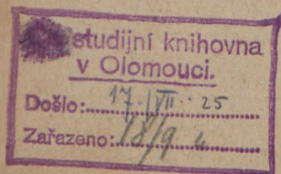


Nakladatelství Moravských Novin, Brno
Tiskl A. Šmerek a spol. v Brně. 1831-25.

OBSAH:

	Strana
Úvod	3
Kolo	5
Zavazadla	13
Výzbroj	18
Oděv	19
Program	21
Na cestě	26
Hygiena	29
Železnice	31
Paběrky	32
Závěr	37

72292 —



b) $\frac{654}{1525}$ fv

Úvod.

V době, kdy přibývá motorových vozidel den co den, zdá se pokus o propagaci turistiky na kole ne-li směšným, tedy aspoň nečasovým. Ve skutečnosti mají se věci jinak. Předně jsou motorová kola a všelijaká ta malá a nejmenší auta a cyclecary přes to, že se o nich tvrdí, že se prodávají za lidové ceny, v nákupu i provozu ještě tak drahá, že jsou u nás dostupna sotva jednomu ze statisíce. Ale i kdyby jejich ceny klesly neočekávaně tak značně, že by si mohl i u nás každý druhý člověk koupit automobil, nepozbyla by turistika na kole svého významu a půvabu. Předně proto, že jest jízda na kole skutečným sportem ve smyslu tělesného pobytu, za druhé proto, že motorové vozidlo, zvané také králem silnice, jest zároveň jejím otrokem, jsouc na ni odkázáno. Kdežto cyklista není na silnici vázán, může jezdit směle po polních a lesních cestách a pěšinách a může konečně, odhodlá-li se delší dobu kolo vésti, po případě i kousek nésti, vniknouti se svým dopravním prostředkem skoro všude, kam se jinak dostane jenom turista pěší, cesty vysloveně horské ovšem vyjímaje.

Na Javořině, na Pustevnách, na Devíti skalách se ovšem cyklisté nehemží, ale nejsou ani tu vzácností a špatně by rozuměl

turistice na kole, kdo by je měl za blázný. Ovšem, zjevil se motocykl i na Sněžce a nedávno projelo auto celým lžebenem Krkonoš, ale tu šlo výhradně o cesty reklamní, nikoliv o turistiku. Soukromý majitel se neodvážl vydávati motor, péra a pneumatiky svého motorového vozidla takovým zkouškám, nehledě ani k tomu, že motocyklový výlet na Sněžku předpokládá řidiče mimořádně vyspělého.

Vyloučíme-li tedy z oboru turistiky na kole tury výslovně horské, nebo řekněme snad ještě přesněji horolezecké, můžeme skoro říci, že turistika na kole v sobě spojuje krásy i výhody turistiky pěší s předností rychlejšího pohybu na dobrých cestách. Tím stává se denní akční radius turisty na kole nepoměrně větším než je akční radius turisty pěšího, aniž při tom pozbyl cyklista výhod pěšákových.

Dnes, kdy turistika oživila, u nás vlastně teprve vznikla a do nejširších vrstev pronikla, bylo by hříchem zanedbávati turistiku na kole, která všem, kdo chtějí v poměrně krátké době poznati větší oblast zevrubně, nebo kdo chtějí za krátkou dobu zcestovati delší trať, poskytuje všechny výhody k poznání nejvzdálenějších částí vlasti i ciziny, neodlučujíc je při tom od těsného styku s přírodou a lidem. Proto prorokuji turistice na kole stejný rozmach v nejbližších letech, jakého se dožila po převratu turistika pěší.

K o l o.

Bylo by zbytečné popisovati zevrubně konstrukci kola. Dlouholetý vývoj standardisoval formy kola do té míry, že všechny — a to dosti hojně — pokusy, nahraditi nynější obvyklý model jiným, skončily neúspěchem a kolo zůstává již po desíletí stejné, nepřihlížíme-li k nepatrným změnám podružným.

Cyklista-turista, odhodlaný cestovati nejenom po dobrých silnicích — pokud u nás dobré silnice vůbec máme! — nýbrž i po cestách polních, lesních, po pěšinách a mnohdy i mimo vlastní cesty, nesvěří se kolu lehce stavěnému, polozávodnímu, nýbrž vybere pro svou potřebu mohutně stavěné kolo cestovní. Nelekejme se jeho domnělé velké váhy. Rozdíl mezi váhou kola polozávodního a silného kola turistického je tak nepatrný, že při turistické výzbroji, jakou na delší cestu nutně sebou musíme voziti, vůbec nerozhoduje

Kolo se silným rámem, svářenými spojkami, možno-li dvojitými ráfky, dvojitými vidlicemi a dvojitými špicemi jest ideálem turistického kola; jeho vyšší cena a větší váha se nahradí záhy, protože snese bez poškození i nerovnější cesty a nějaký ten prudší náraz, možný i u nejopatrnějšího cyklisty. Volíme tedy pro turistiku zásadně kolo nejpevnější a vyloučíme všecku zbytečnou parádu, která se

nesrovnává se strojem, určeným k službě turistické.

I pro velkou námahu stačí kolo s jednoduchým rámem. Jedině jezdec mimořádně těžké váhy použije snad kola s rámem vyztuženým příční rourou, kterou továrny umísťují na různých místech. Výška rámu neřídí se výškou postavy jezdce, nýbrž délkou jeho nohou. Volme vždy rám tak vysoký, abychom nemuseli zbytečně vysoko stavět sedlo, na druhé straně však pamatujme, že kolo celkem nízce stavěné jest pohodlnější než kolo vysoké, protože je stabilnější.

Větší péči věnujme volbě dobrého sedla. Sedlo budiž pohodlné, dobře pérované. Zmírňují se tím nárazy nerovné cesty a zamezuje otlačení sedacích částí těla, které mnohdy může dokonale zkazit na dlouhých cestách požitky nejkrásnější krajiny a nejhladší silnice. Ze zdravotních důvodů kupme sedlo podél rozdělené žlábkem. Postavení sedla budiž vodorovné, protože tak jízda na něm nejméně unavuje ruce, o řídítka opřené.

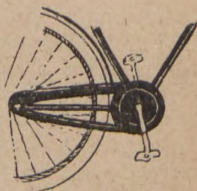


Z téhož důvodu opatřujeme turistické kolo pneumatikami největšího profilu s nejlepšími dušemi. Pneumatiky zesílené, opatřené na po-

vrchu vroubky, jsou nejlepší. Balonové pneumatiky zmocnily se již i motocyklů, uvidíme, dostanou-li se i na kola a osvědčí-li se na nich. Nebude-li na nich jízda vyžadovati větší šla-

pací energie, budou to ideální pneumatiky turistické.

Důležitou otázkou cestovního kola je převod. Ideální jest převod hřídelem — žel, že jen tak málo továren se zabývá výrobou takových kol dokonalého provedení (Dührkoop Madame sans chaine, Wanderer a americký Cleveland) a že jsou ceny kol s tímto převodem tak vysoké. O něco obtížnější práce při montování pneumatiky na zadní kolo u tohoto převodového systému jest vyvážena klidným záběrem hřídelového převodu a tím, že jest celý převodový mechanismus těsně uzavřen a nepřístupný prachu a vodě. Zpravidla zůstane tedy cyklista u osvědčeného a jednoduchého převodu řetězového. Kdo si může opatřit kolo s převodem, zapouzdřeným po anglickém způsobu, učiní tak jistě. Ušetří si mnoho čištění řetězu a převodových kol od prachu, bláta a zejména od rezu, zmokneš-li. Pouzdra, vyráběná u nás, nejsou dobrá, jsou nemotorná, netěsná a řetěz v nich zpravidla nepříjemně chrastí.



Velikost převodu zdá se sice býti věci vkusu a trainingu, leč zkušený turista ví, že nemůže voliti převod dosti malý. V našich krajích, pozeňnaných nejen silnicemi špatného povrchu, ale také neustálými a dosti příkrými stoupáními, osvědčuje se malý převod nejlépe. A kdo se pustil někdy do ciziny, kdo zkusil,

co znamenají pravidelné přímořské větry, neodváží se ani jinam s velkým převodem. Vhodný převod leží — podle síly jezdcovy a krajiny, kterou se cestuje — mezi číslem 60 až 70, při čemž mám 70 za maximum, od něhož raději zrazuji. Již větší váha turistického kola, dlouhé hodiny jízdy, váha zavazadel atd. jsou příčiny, které činí menší převod žádoucím. I cyklista, který opatří své kolo nějakým dvojitým převodem učiní dobře, zvolí-li normální převod malý, aby po zapnutí menšího měl — ještě menší. Z nábojů o více převodech budiž vzpomenu to především anglického náboje Sturmey o třech převodech, z nichž prostřední jest normální a v přímém záběru, jeden větší a jeden menší a náboje s dvojitým převodem Torpedo, u nás dosti rozšířeného a známého. Tutéž nábu s čtyřnásobným převodem nedoporučuji; je příliš těžká a složitá, mechanismus poměrně slabý a při možném poškození nenajdeme tak rychle mechanika, který by ji uvedl do pořádku.

Ložiska všech os volíme výhradně t. zv. nezápřašná, t. j. uzavřená, která možno naplniti konsistentním mazadlem a jichž netřeba ani na dlouhé cestě čistiti a mazati. Nevniká do nich ani prach ani voda za deště. Obyčejná ložiska jsou dnes už překonaným výrobkem a pro turistu trápením. Znečišťují se prachem, blátem i deštěm, nutno je co chvíle prolévati benzinem neb petrolejem a denně mazati — ač bez valného výsledku, protože olej z nich po několika obrátkách kola zase vyteče.

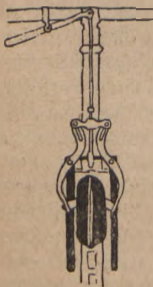
Nejlepší řídítka pro turistické kolo jsou rovná, tedy neohýbaná ani dolů ani nahoru. Rovné řídítko, správně pro velikost jezdce postavené, je nejpohodlnější, zaručuje správné sezení, ani příliš vztyčené ani příliš sehnuté, neunavuje rukou, protože na něm neležíme



celou váhou těla a mimo to má tu výhodu, že se na něj dá leccos pohodlně naložit.

Držátka řidítek volme tlustá, korková, dřevěná nebo kožená. Držátka gumová, v poslední době oblíbená, se pro turistu nehodí. Jsou tenká, ruka se na nich unavuje, dostává křeč a lepí se. Čím méně celuloidových kroužků na držátkách, tím lépe, protože tím déle zůstává držátko celé: celuloidové kroužky se při každém nárazu ulamují.

Turistické kolo musí mít ovšem blatníky, protože si turista ani cestu ani počasí nemůže vždycky vybírat. Váha blatníku je nepatrná



a volíme proto blatníky nejširší. Blatník předního kola, prodloužený vpředu před hlavici o deset až patnáct cm, ušetří mnohý stříkanec bláta neb vody do obličeje. Je-li kolo opatřeno jenom protišlapací brzdou, možno prodloužit blatník bez obtíží, rovněž, je-li pomocná brzda na předním kole vytvořena v podobě podkovovité, účinkující na ráfek (brzda Bowde-

nova), protože pak prodloužený blatník svými čelistmi objímá. Stejně důležitá jest opatření blatník předního kola na jeho zadním konci širokým koženým chytačem bláta, sahajícím skoro až na zem. Uchrání boty, punčochy a hlavici kola od prachu a bláta. Tyto chytače možno koupiti také odnímatelné. Proč nesahá blatník zadního kola vzadu hlouběji, je tajemství fabrikantů, nad nímž si marně cyklisté po několik desítek let lámají hlavu...

Pedály volme s gumovými vložkami. Zmírníme tím tlak na nohu a ušetříme podrážek. Zubaté pedály železné unavují více, než bychom si mysleli a zničí podrážku za krátkou dobu. Klipsy na špičky mají význam více pro závodníka než pro turistu; ale drží nohu pevně na pedále, zejména i v terénu nerovném a dovolují konečně při delším stoupání i t. zv. »tahání«. Nebezpečí, které se jim kdysi připisovalo, že by totiž v nich mohla při pádu zůstat vězet noha, je praktickými zkušenostmi vyvráceno. Ale nutné pro turistu nejsou.

Velmi dobrou pomůckou pro turistu na kole je podpěra. Mnohdy není v kraji nic, o co bychom kolo opřeli a není vždycky příjemno, musíme-li kolo, zejména i se zavazadly, klásti na zem. Také malé opravy konají se na kole stojícím pohodlněji, než na ležícím a chceme-li cestou dobýt něco ze zavazadel, je to snadnější a pohodlnější, může-li se tak státi u kola postaveného. Podpěra váží několik dekagramů a upevní se na levé zadní vodorovné vidlici. Zvednuta a zasunuta do pérované svorky, nevadí ani při jízdě ani při naskakování;

sestoupíme-li s kola, stačí postavití podpěru jediným hmatem kolmo a kolo stojí kdekoliv dostatečně pevně.

Je podivno, jakou antipatii mají cyklisté — a to i turisté — proti svítilně. Zdá se jim, že je její váha tak ohromná, že se raději uvádějí v nebezpečí, že budou muset kolo přes celé město po tmě vést nebo několik kilometrů po silnici jet hlemýžďím tempem, než by ji zavěsili na příslušný nosič. Turista, ač upravuje svůj denní program tak, aby ještě za světla stihl nocleh, nemá se bez dobré svítilny pouštět na cestu. Nepředvídaných příčin zdržení jest mnoho a není radostí šlapati buď pěšky nebo jeti velmi pomalu a často seskakovati a naskakovati, jedeme-li neznámou cestou a v neznámém kraji. Také možná nějaká ta malá oprava na kole se provede rychleji za světla než bez něho. Kromě toho jest silničním řádem předepsáno, aby bylo každé vozidlo za temnoty osvětleno a prohřešujeme se proti platným řádům, jedeme-li za tmy po silnici na neosvětleném kole. Řádný občan dodržuje veřejné předpisy bezpečnostní bez výjimky.

Nespolehlivější svítilna pro turisty je svítilna acetylénová. Elektrické svítilny, poháněné kolem samým, jsou sice velmi lákavé, avšak svítí nejméně tenkrát, kdy jich nejvíce potřebujeme: totiž, jsme-li nuceni jeti zvolna. Zastavíme-li, nesvítí vůbec. Jejich svítivost závisí na rychlosti kola. Právě na místech nejistých, kde musíme tempo zvolnit, máme světla nejméně a zastavíme-li, abychom pro-

vedli nějakou opravu nebo podívali se na mapu, nesvítí vůbec. Elektrické svítilny s baterií mají zase světlo příliš slabé, které se světlu acetylénovému nevyrovná. Acetylénové světlo jest jasné, svítí za jízdy prudké i volné i za klidu a jest tak silné, že s ním možno i za naprosté temnoty pokračovati dobrým tempem. Jde jen o to, abychom koupili svítilnu dobrou, solidně konstruovanou a dobře pérovanou, aby na kole neštěrchala. Udržíme-li ji pak vždy v pořádku, nenecháváme-li v ní zejména zbytečně dlouho vodu a rozložený karbid, pročistíme-li čas od času hořák, nebudeme s ní míti nikdy nepříjemností. Karbid i částečně rozložený hned vysypme a naplníme svítilnu novým. Vodu ve svítilně sebou nevozme, naplníme nádržku teprve tehdy, když vidíme, že bude nutno rozsvítit. Nic si z toho nedělejme, vezeme-li jednou výjimečně čtrnáct dní svítilnu sebou aniž jsme ji rozsvítili; nemáme-li ji sebou, jistě toho budeme litovati. Osud je zlomyslný a má velmi mnoho smyslu pro humor.

Umístění svítilny jest věcí vkusu. Ale hlasuji rozhodně pro svítilnu na hlavici kola, kde se mi zdá býti lépe umístěna, než někde v polovici přední vidlice nebo dokonce na ose předního kola. Z hlavice svítí nejdále, protože je zdroj nejvýše, je mezi jízdou přístupna a můžeme přítok vody snadno regulovati. Velmi dobré jsou svítilny, sestrojené po způsobu svítilen pro motocykly — dokud nebylo na nich osvětlení elektrického — u nichž jest vlastní reflektor a hořák oddělen od nádržky

na karbid a vodu a spojen s ní gumovou hadicí. Reflektor je tu lehký, není nebezpečí, že se jeho péra zlomí, jak se někdy stává u svítlen jednotných, jsou-li těžké a naplněné, kdežto nádržka se upevní na rámu nehybně. Nutno však hleděti k tomu, aby hadice byla vždy v pořádku, aby se nikde nezaklesla a aby se z nástrček nesesouvala.

Zavazadla.

Turista, vydávající se na kole na několika-denní, ba snad na několikanedělní cestu, nemůže být bez zavazadel. Průmysl, zabývající se výrobou cyklistických potřeb, přehlíží, zejména v našich zemích, tuto důležitou otázku skoro docela. Nejen že obchodníci nedovážejí praktických pomůcek z ciziny a že náš průmysl nepřemýšlí, co by praktického vyrobil, ale ani tolik dobré snahy nemá, aby aspoň napodobil, co v cizině v tomto směru dobrého a praktického bylo vyrobeno. Musíme si proto otázkou, jak umístit na kole zavazadla, lámat hlavu sami a zkoušet tak dlouho, až padneme na něco, co se nám osvědčí.

Sotva bude se hoditi každému, co našlo obliby u toho nebo onoho. Popisují-li tedy zařízení, na kterém jsem přestal po všemožných pokusech, začínajících brašnou, zavěšenou do rámu, přes balíky na řidítkách a ještě větší balíky na nosiči nad zadním kolem až konečně po ruksak, činím tak s vědomím, že sotva dojdu nadšeného souhlasu všech cyklistů-turistů. Ale ujišťuji, že jsem spokojen

a že zatím nemám námitek. Brašna v rámu překáží při šlapání a opírá se o ni vítr. Ruksak, který celkem nevadí pěšímu turistovi, je velmi nepříjemný cyklistovi, protože následkem jeho nakloněného postavení se mu na záda zrovna přilepí. Na řídítko se toho mnoho nevejde a naložíme-li náklad na nějaký ten nosič nad zadním kolem, nevidíme, máme-li jej ještě sebou a mnohdy se při naskakování na kolo přes takový velbloudí hrb nohou ani nedostaneme. Mimo to mají všechny tyto soustavy společnou vadu, že kladou těžiště kola velmi vysoko, zhoršují jeho stabilitu a to je zejména při delším vedení kola velmi nepříjemné.

Rozřešení, které jsem konečně našel, není původní. Odkoukal jsem je motocyklistům. Osvědčilo se i na kole. Na nosič nad zadním kolem, ne příliš dlouhý a ležící těsně nad blatníkem, opřený dolů postranní tyčí o osu zadního kola, zavěsil jsem pár t. zv. paktašek, jakých užívají kavaleristé na sedle. Stačí dáti kožený pás, držící obě brašny pohromadě, zkrátiti a poněkud rozšířiti a opatřiti řemínkem k upevnění. Mimo to doporučuji tento spojující pás podšít a vystlat kusem červené gumové houby, jakou možno v obchodech gumovým zbožím koupiti velmi levně ve všech velikostech, délkách, šířkách a tloušťkách. Tím se zamezí, aby se spojující kožený pás tak rychle neprodřel a mimo to gumová houba »péruje« a zmírňuje otrásání brašen a jejich obsahu. Spojovací pás připevníme řemenem na horní část nosiče, brašny samy

pak připneme řeménky — které nutno na vhodných místech dát našít — na podpěru nosiče, po případě i na zadní vidlici. Polohu brašen vyměříme tak, aby o ně pata nohy nezavadila, ani když jest noha při příslušném postavení pedálu nejvýše a nejvíce vzadu. Tak jsou brašny pevně upoutány, aby se neklátily dopředu a dozadu nebo od kola neodletovaly a zase se nedotýkaly špicí kola; visí po obou stranách zadního kola dolů. Tím je těžiště zavazadla přeloženo co nejnižší a zavazadlo nevadí a nepřekáží.

Paktašky vyrábějí se ve dvou velikostech, obyčejné vojenské a něco menší, t. zv. důstojnické. Volme podle své potřeby, ač myslím, že menší vzor postačí. Nejsou levné, ale jsou z nejlepší kůže, buď hovězí nebo vepřové. Pojmou dosti značné zásoby všelijakých potřeb, umíme-li pěkně skládati. Věci v brašnách jsou na cestě proti prachu i dešti chráněny a při každé zastávce pohodlně přístupny. Do brašen se vejde dvojí prádlo, nezbytné toaletní pomůcky, plátěné střevíce s podešví z bůvolí kůže — neocenitelné pohodlí a odpočinek pro nohu! — a ještě spousta maličkostí, které turista podle svého vkusu s sebou rád vozí. Také zásoba fotografických filmů se mi tam vejde a ještě nejsou brašny přeplněny.

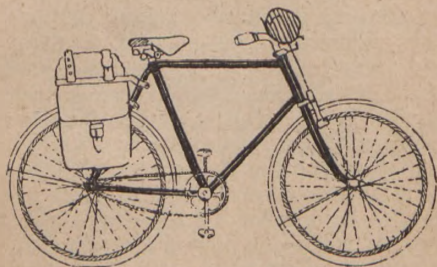
Nahoru na plochu nosiče (nad zadním kolem) upevňuji nepromokavý plátěný kabát, nesprávně lyžařským zvaný. Abych jej nemusel řemenem příliš stahovat a jej tak předčasně nezničil a aby se zbytečně nezaprášil,

vkládám jej do podlouhlého pytle z nepromokavého plátna. Pytel jest dole opatřen koženými poutky, kterými se provléknou řeménky a těmi se pytel upevní na nosiči. Stačí pak vložit do pytle pěkně složený kabát, pytel zavřít našitými řeménky, aby byl kabát chráněn před prachem a neztratil se.

Protože cyklista jezdí za horkých dnů bez kabátu a přece bez něho se na cestu nemůže vydat, nutno pamatovat také na jeho umístění. Dávám jej na řídítko. Nosič zavazadel, určený k upevnění na řídítko, jest všeobecně znám. Na tento nosič připnu podobný pytel z nepromokavého plátna jako na zadní nosič a do něho vložím složený kabát. Nemusím jej tedy stahovati řemenem a zbytečně mačkati a mohu v jeho kapsách leccos nechat, bez obavy, že to ztratím. Vyklouzne-li co z kapsy kabátu, zůstane to v pytli. Na vnější stranu pytle dal jsem našít ještě plochou plátěnou kapsu na zapnutí, do níž vkládám právě potřebnou mapu, aby byla pohodlně při ruce.

Rám zůstává úplně volný. Mohu tedy kdykoliv položit kolo na rameno, musím-li je někde delší kus cesty nésti. Mimo to zavěšuji do rámu na horní vodorovnou rouru fotografický stativ v silném koženém pouzdře. Stativ v pouzdře možno připnouti také podél vidlice předního kola, je-li pouzdro opatřeno dosti pevným dnem. Možno pak stativ kdykoliv vyjmout, aniž bylo nutno pouzdro odpínati. Fotografický stroj nedávám nikdy na kolo. Jednak je to zpravidla nejdražší část výzbroje cyklisty-turisty, od níž neradno se

odlučovati a pak stále otřásání na kole neposlouží ani nejpevnějšímu fotografickému stroji a jeho jemnějším součástkám. Nosím proto fotografický stroj vždycky na těle, které nejdokonaleji za jízdy »péruje«, převěšený přes rameno a připjatý pásem k tělu, aby neodletoval. Desky, jsou-li dobře zabaleny, možno umístiti v brašnách. Neváhám raditi cyklistovi, aby si zvykl fotografovati na fil-



mech, jejichž doprava na kole i výměna na cestách jest nepoměrně pohodlnější, o rozdíl ve váze ani nemluvě. Vážíť tucet desek zrovna tolik, jako devět tuctů filmů stejné velikosti. Námitky proti jakosti filmů, čerpané ze starých dob, nejsou dnes již odůvodněny, protože výroba filmů jakost desek dostihla, v mnohých směrech i předstihla.

Jde-li o cestu dlouhou, konanou podle pevného programu, pošleme si ovšem mimo zavazadla na kole upevněná, nějakou krabici poštou poste restante na určitá místa. Vyměníme tam pak spotřebované zásoby za

čerstvé a pošleme krabici na další místo určení nebo přímo domů. Činíme-li tak, nepomeňme si doma opatření poštovní průkazku u své doručné pošty, abychom snad neměli s vydáním zásilky obtíží. Poštovní průkazku opatří listonoš, stojí Kč 5—, a platí i pro pošty v cizině.

◁ Výzbroj.

K výzbroji turistického kola na delší cestu náleží především hustilka. Lepší než teleskopické, dnes beztoho již vzácné, jsou dlouhé hustilky, které možno kdekoliv na kole snadno upevniti. Žel, že většina těchto hustilek je mizerné zboží ze slabého plechu a že hadice se při našroubování na ventil a při odšroubování z něho zpravidla vyšroubuje i z hustilky a že z nástrčky spadává, takže ji nutno při pumpování prsty přidržovati. Ale to jsou nepříjemnosti, které za nynějšího šlendriánu pomocného průmyslu musíme mlčky snášeti, dokud se nějaký obchodník neodhodlá dovážet k nám řádné zboží z další ciziny.

Někam do rámu, nebo pod sedlo, upevníme brašničku s nástroji. O klíčích, které se ke kolům prodávají, nelze, žel, říci mnoho pochvalného. Proč se takové klíče, zařízené pro všechny velikosti matic na kole, vyrábějí z perníku, místo z ocele, zůstane asi navždy hádankou. Proto je hned po koupi kola hodíme do nejbližší stoky a kupme si opravdový universální klíč, a to v řádném obchodě železářském nebo nástrojovém, kde možno získati

dokonale sestrojený a z bezvadného materiálu vyrobený francouzský klíč. Bude snad o něco dražší a také těžší, ale vydrží nám do smrti — neztratíme-li jej — a nikdy nás nezklame.

Kromě klíče mějme v brašničce s nástroji všechny možné náplasti a lepidla na opravu pneumatik a náhradní gumy do ventilů. Je však zbytečno vozit s sebou jiné náhradní součástky, mimo spojku na řetěz. Je-li kolo dobře opatřeno a před nastoupením cesty uvedeno do pořádku, nemůže skoro nastati případ, že bychom nějaké náhradní součástky potřebovali. Udá-li se však mimo očekávání větší katastrofa, nestačí zase to, co máme v brašně a mimo to jsou dnes skoro všude obchody s nejrůznějšími cyklistickými potřebami a dovední (?) mechanikové, aby nám kolo opravili. Olejníčka je u nezáprašných ložisek zbytečnou. Všecek obsah brašničky s nástroji dobře zabalme do hadru, aby při jízdě nechrastil.

O d ě v.

Cyklistický oděv se standardisoval jako kolo samo. Je přirozeno, že jedeme na delší cestu v krátkých kalhotách. Pumpky, třeba ne nejmoderněji široké, jsou vhodnější, než breeches, v nichž se noha v koleně těžko pohybuje a které svou těsnou uzavřeností příliš hřejí. Dobrá lehká vlněná látka jest nejlepším materiálem pro cyklistický oděv. Za parného léta možno vzít také oděv plátěný. Sezení na kalhotách dejme podložiti, aby se neprodřelo. Šlí nenosíme, kalhoty

přepášeme koženým pásem. Spodky bereme rovněž krátké, punčochy nebo štulpy vlněné, košili sportovní. Na delší cesty jest barevná košile lepší než bílá. Škoda, že u nás nelze koupiti hrubě kostkovaných látek na sportovní košile, jaké závidíme všichni Tomu Mixovi a jiným hrdinům Foxových filmů! V nouzi vystačíme také s barvou khaki. Na prsa košile dejme našít velké kapsy na zapínání, abychom měli za jízdy kam dát různé maličkosti, jedeme-li bez kabátu. Kabát měj formu prostého saka s velkými našitými kapsami, zařízenými k zapnutí na knoflík. Může být bez podšívky. Vesta je zbytečná. Bojíme-li se chladna, zabalme raději do pytle, v němž vezeme nepromokavý kabát, vlněnou vestu. Čepice buď z lehké pórovité látky a bez podšívky, která ji činí neprodyšnou. Dobrá je čepice plátěná. Také americký (skautský) klobouk, s pevnou, širokou střechou a větráním, chrání dobře před sluncem a deštěm. Za parného léta jest ideální pokrývkou hlavy pravá tropická helma, velmi vzdušná, chránící nejlépe před úpalem — ale je drahá a nezvyklá; na malých městech by byla ještě příčinou k sběhu mládeže.

Za obuv hodí se výborně právě na kolo střevíce, dnes i pro nevelkou pěší turistiku oblíbené. Nechávací kotník volný a dobře se v nich šlape. Za prudkého deště do nich teče — ale to se stává i u vysokých botek šněrovacích. Důkladné turistické střevíce stačí i pro pěší chůzi, tlačíme-li kolo, vyžadují však buď vysokých punčoch nebo aspoň štulpen, sáha-

jších tak hluboko, aby jejich dolejší hranici nebylo viděti.

Dám dobrou radu, kterou se nebude nikdo řídit: přilepte si na podrážku cyklistických střevců nebo bot gumovou podrážku Berson. Máte-li na pedálech gumové vložky, nebudete potřebovati klipsen. Guma na gumu přilne, pedály neklouzají a mimo to zmírňuje gumová podrážka tlak pedálů na nohu velmi příznivě. A konečně: na gumových podrážkách se velmi příjemně chodí, zejména, máme-li tlusté turistické podrážky kožené.

Co zde řečeno o oděvu cyklistickém pro muže, platí s příslušnými nepatrnými změnami i pro dámy. Možno-li se vydávati na malé výlety v sukních, jsou kalhoty pro cyklistku-turistku nezbytným požadavkem pohodlí a úspornosti energie. Sukně, byť nejdokonalěji pro jízdu na kole sestrojená, zachycuje vítr a ztěžuje pohyb nohou. Unavuje víc, než by se snad na pohled za to mělo. Kalhoty mají mimo to také tu výhodu, že v nich možno jezdit i na t. zv. pánském kole, které je ve své konstrukci pevnější, než kola dámská a v nichž je také daleko větší výběr. Skutečná turistická kola se v dámském provedení, pokud jsem měl příležitost se přesvědčiti, vůbec nevyrábějí. Je to vesměs lehké zboží.

Program.

Turistiku na kole možno prováděti v zásadě trojím způsobem. Buď pokračujeme na kole ze svého východiska stále až k určenému

cíli, nebo dojedeme do vhodného střediska, z něhož pak podnikáme výlety do okolí, vra-
cejíce se na noc vždy zase do ústřední noc-
ležní stanice, abychom teprve po zevrubném
prozkoumání celého kraje přeložili své stře-
disko jinam. Třetí způsob konečně kombinuje
oba první způsoby, řídě se jakostí kraje, jeho
zajímavostí, sjízdností cest, bohatstvím pamá-
tek, po případě zvláštním účelem cesty.

Každý způsob má své přednosti i nevý-
hody. Nejsvobodnějšími jsme, jedeme-li za
svým cílem, nejsouce vázáni návraty a rozbí-
jejíce svůj stánek, kde se nám to právě zlíbí.
Máme-li dočasné pevné středisko, máme zase
tu výhodu, že můžeme každodenní výlety ko-
nati s lehkou výzbrojí, nechávajíce hlavní část
zavazadel doma. Také jest podle tohoto způ-
sobu důkladné a podrobné seznání určitého
kraje snazší. V celku bude asi třetí způsob,
spojující výhody obou prvních, nejlepší, pro-
tože tu možno program nejlépe přizpůsobiti
vlastním potřebám i daným poměrům.

Ať se rozhodneme pokračovati tak nebo
onak, vždycky připravíme cestu podrobně,
pamatujíce však, že nutno pro každý den po-
nechatí jistou volnost, neboť nevíme předem,
jak rychle budeme pokračovati a nerozhod-
neme-li se na cestě, ať již dobrovolně nebo
nuceně — sv. Petr tu často velmi zlomyslně
mění programy — k změně programu. Hlavní
věcí jest, abychom doma dobře prostudovali
hlavní rysy své cesty na základě map a
cestovních příruček a věděli, kde co máme
hledati a co můžeme viděti, abychom pečlivě

zjistili nejlepší noclehy a udělali rozvrh podle nich.

Sestavování programu vede samočinně k otázce cestovního tempa. Při jeho určování rozhoduje především osobní poměr. Zdatný mladý a dobře trenovaný cyklista urazí denně víc, než cyklista starší, jízdě méně zvyklý. Ale ať se mají věci tak nebo onak, vždy musíme pamatovati, že účelem cesty není »dělati kilometry«, nýbrž turistika, t. j. poznávání kraje a že proto jest otázka denního a hodinového výkonu věcí docela podružnou a bezvýznamnou.

Jest zřejmo, že v kraji rovinatém s pěknými silnicemi bude denní i hodinový výkon větší, než v kraji hornatém, snad ještě mizernými cestami požehnaném. Ale také jakost krajiny tu bude rozhodovati. V zajímavé krajině, bohaté na památky, vyhlídky nebo jiné předměty našeho zájmu, bude denní výkon menší, než v kraji, který nás nepoutá a z něhož se snažíme dostat se ven. Také v krajině známé, která nás už nevábí a kde známe každou zatáčku cesty, kterým po případě jenom projíždíme, projedeme rychleji. Horko, vítr, déšť atd., jsou rovněž činitelé, kteří mají vliv na výkon a také osobní nálada toho kterého dne může mnoho změnit. Každý cyklista a turista ví ze zkušenosti, že jsou dny, kdy mu cesty ubývá, aniž to pozoroval a že zase jindy cítí únavu, byť pro ni nebylo patrných důvodů. Kdo se rád v krásném lese na chvíli převalí do měkkého mechu, kdo se na pěkném místě vykoupe, kdo se zajímá o květenu,

o stavby, kdo věnuje mnoho pozornosti nej-
různějším podrobnostem kraje a lidu — bude
postupovati pomaleji a přece snad užije více,
než druhý, který bedlivě dodržuje program.
vypočítaný podle kilometrového průměru.
Pravý cyklista-turista, který neváhá
vésti kolo třeba nějakou hodinu lesem a přes
nesjízdné kopce, neujede snad za den o mnoho
více než by ušel zdatný turista pěší — ale to
mu nevadí, aby byl při tom vesel.

Jedeme-li po rovině pohodlným tempem,
vedeme-li kolo do všech strmějších kopců a
zejména i na dlouhém stoupání, neženeme-li
se s kopce s volnoběžkou na neznámých
cestách s větrem o závod, seznáme, že
průměrný hodinový výkon 12 až 15 km bude
asi normálem, počítaje v to i menší zastávky,
učiněné ať již pro oddech nebo ze zájmu na
některé pamětihodnosti krajiny.

Kolik hodin denně? Na tuto otázku není
odpovědi. Vše jest věcí vkusu a treningu a
závisí mimo to na krajině a na druhu a inten-
sitě našeho zájmu. Hranice denního výkonu
budou mezi pěti až sedmi nebo osmi hodi-
nami. Jinými slovy: 60 až 100 km denně.
Cyklistovi výletníku bude se snad zdát nižší
hranice malou, ale zkušený turista ví, že
s kolem turisticky naloženým, máme-li před
sebou několik dní jízdy, chceme-li si zacho-
vati nejen tělesnou, ale zejména i nervovou
svěžest, je tento průměr podle rázu krajiny
přiměřený. Budou dny a trati, kdy se vykoná
víc, ale stejně se může státi, že se vykoná
méně, protože bylo počasí velmi nepříznivé,

nebo že jsme se cítili krajinou tak upoutáni, že jsme pokračovali raději pomaleji, abychom všeho užili. Pravý cyklista-turista se nezastydí, ujede-li za den pouhých 30 km, protože cestuje, aby užil života a poznal všecko pěkné, co na cestě a kolem ní může vidět, a ne aby se pyšnil rekordy.

Denní program si rozdělíme tak, abychom se vyhnuli jízdě v nejteplejších hodinách denních, které věnujeme raději odpočinku. Vydáme se proto časně z rána do světa a rozvrhneme cestu tak, abychom v dopoledních hodinách odbyli větší část denního úkolu. Odpoledne pak denní úkol dokončíme, dbajíce toho, abychom na místo určení dorazili pokud možná před setměním.

Důkladná snídaně jest pro turistu nezbytností; s prázdným nebo jenom vodnatě naplněným žaludkem se špatně šlape a také nálada nebývá správná. Přesnídávku, jsme-li na ni zvyklí — a hodí se i nezvyklému, vstává-li a snídá-li časně a šlape-li pak nějakou tu hodinu v čerstvém vzduchu — odbuďme krátce, rovněž oběd nebuď příliš objemný. Hlavní jídlo si nechme na večer; ale i večeri hledíme odbýt časně a volme jídla lehce stravitelná. Mezi dnem nepijme; potíme se a pozbýváme energie. Alkohol za dne nestojí za nic; dělá »těžká kolena«. Na večer, po hlavním jídle a před spánkem můžeme tomuto posvátnému zlozvyku přinésti nevelkou oběť sklenicí dobrého piva nebo lehkého vína, zejména, jsme-li na ni zvyklí. Kouření za jízdy jest zlozvyk; v polední

přestávce a po večeři neuškodí lulka nebo dvě a na nějaké té delší zastávce, věnované odpočinku, nebude ani cigareta neštěstím. Životospráva, nezbytná pro závodníka, není nutná pro turistu, kterému nejde o nejvyšší fysický výkon, nýbrž o to, aby dosáhl nejvyššího stupně radosti ze života. Odpírá-li si však člověk, zvyklý kouření a sklenici moku, tuto neškodnou radost, snižuje tím svou radostnou náladu a způsobilost plného vnímání všech malých cestovních radostí. Nevydáváme se na cesty, abychom se cvičili v askesi.

N a c e s t ě .

Radil jsem hned na počátku, aby si turista vybral kolo silné a pneumatiky nejsilnějšího profilu, protože si přeji, aby upíral na cestě svůj zrak více na okolí a krajinu, než na jednotvárný pruh silnice. Tím není řečeno, že bychom neměli věnovat silnici svou pozornost a nedbát příčných příkopů, šterku a jiných překážek, které činí jízdu nepříjemnou, ničí kolo i gumy a mohou býti i příčinou pádu. Ale turistika na kole by neměla významu, kdybychom z celé cesty nezachovali v paměti víc než ten bílý pruh silniční a snad ještě to, co podél něho na nějakých deset metrů možno zahlédnouti. Čím rychlejší jest pohyb, tím upřenější musí býti pozornost na cestu a tím méně jí možno věnovati okolí. Proto pokračujme zvolna.

Častější seskočení s kola pomáhá sezná-
vati krajinu a občerstvuje zároveň údy,

unavené jednotvárným šlapáním na pedály. V tomto směru jest amatérská fotografie dobrodiním turisty na kole, protože vede k pilnějšímu pozorování krajiny, častějším zastávkám a podrobnějšímu vnímání.

Odbočíme-li od silnice a dáme-li se polní nebo lesní cestou, zmírníme tempo ještě více. Na takových cestách nezbývá než všimati si pozorněji cesty, protože jsou možná různá překvapení. Příkopy napříč cesty, kořeny stromů, listím zasypané jámy, písčité partie a pod. ohrožují nejen bezpečnost jezdce, ale i kola. Na cestách hluboce vyjetých nejezdíme v koleji, protože stačí náraz pedálu na vyvýšenou půdu, abychom se s kola »snesli« nebo ohnuli kliku. A to je jedna z nejnepříjemnějších nehod turistových.

Vedení kola po takových cestách nepatří také k radostem, ale vědomí, že nic na světě netrvá věčně a že budeme za tuto práci odměněni zase pěkným kouskem, na němž nalradíme, co jsme na špatném zameškali, pomůže nám překonat s veselou myslí i tyto nepříjemnosti. Je-li tlačení kola na špatné cestě a ještě k tomu do strmého stoupání jenom obyčejná »dřina«, může se vedení kola za stejných podmínek, ale se svahu dolů, státí hotovým peklem. Tu teprve poznáme, jakou živou sílu vyvíjí dobře naložené kolo a co to dá práce, nedát se jím strhnout. Je-li kolo opatřeno ruční brzdou, možno zmírnit spád za vedení přitáhnutím brzdové páky. Starosvětský prostředek, který spočíval v tom, že se na zadní vidlici přivázala větev, vlekoucí

se po zemi, má smysl jen na velmi dlouhých spádech, ale i pak musí být větev velká, silná a rozložitá, aby skutečně brzdila. A nesmí být na blízku hajný, když větev »hledáme«.

Na pěšinách zcela úzkých, nad srázy, na kamenitých stezkách a pod., rovněž při přechodu přes potoky kolo přeneseme přes nejhorší místa. Pro takové cesty jest výhodno, není-li v rámu kola žádného zavazadla, protože je pak možno položití horní vodorovnou rourou na rameno a kolo dosti pohodlně nésti. Aby to na rameně příliš netlačilo — a dobře naložené kolo tlačí velmi citelně — podložíme rouru prostě složenou čepicí nebo kapesníkem.

Při zastávkách, ať v kraji, v lese nebo v místech, se od svého kola nevzdalujme. U nás se mnoho krade a kolo může zmizet, než se jednou obrátíme. A nezmizí-li celé kolo, může zmizet zavazadlo; jindy se najdou hloupí lidé, kteří kolo aspoň poškodí. Už leckterý kluk zkoušel na pneumatice turistova kola, jak ostrá je jeho kudla a jak tvrdá je vlastně guma ... Při noclehování bereme kolo do hostinského pokoje, protože středoevropské hotely nejsou na uschování kol zařízeny, jako hotely holandské, nemajíce komůrek, které možno zamknouti na klíč.

Máme-li nezáprašná ložiska a ještě více, máme-li těsnou schránku na řetěze, nemusíme kolo na cestách skoro ani čistiti. Stačí zevní oprášení. Zmokneme-li po cestě, to jest zmokneme-li kolo — neboť cyklista nezmokne, proto s sebou veze nepromokavý kabát! — musíme

kolo řádně očistiti a osušiti zejména jeho lesklé části. Také řetěz musí být zbaven rezu a znovu namazán. U rolníkových řetězů vniká voda i pod otáčivé válečky a rez ztěžuje pak jeho hladký běh. Vyčištění řetězu na cestách svěřme mechanikovi, který je na to zařízen. Do nezáprašných ložisek nevnikne ani prach ani děšť a nepotřebují po celou cestu otvírání a čištění. Spadne-li nám kolo s hráze do rybníka, je to ovšem jiné.

Stačí-li proti krádeži kola nějaký ten patentní zámek, který zamezuje otáčení zadního nebo předního kola, nemohu ze zkušenosti potvrditi. Ale slyšel jsem, že takové zamčené kolo zmizelo přece, protože je zloděj odnesl. Jistější už je řetízek se zámkem, kterým kolo připneme k nějakému pevnému předmětu, kůlu, pouliční svítilně, telegrafní tyči, stromu a pod. Ale nejjistější je bdělé oko.

Něco z hygieny.

Turistika na kole se hodí jako turistika pěší pro obě pohlaví a pro každý lidský věk, dětský vyjímaje. Je málo chorob, které činí jízdu na kole nemožnou nebo škodlivou. Aspoň jízdu rozumnou. Jedině nemoce plicní a srdeční žádají opatrnosti a budiž požádán o radu lékař. Nejedeme-li až do únavy, přejeme-li si dostatek odpočinku, nešlapeme-li do příkrých a dlouhých kopců, je jízda na kole osvěžením a posílením celého organismu a působí příznivě i na nervovou soustavu. Čilý pohyb podporuje oběh krevní a výměnu látek,

čerstvý vzduch okysličuje vydatně krev, chuť k jídlu se lepší a spánek se stává pevným a posilujícím. Jenom u nás stydí se starší člověk jezdit na kole, v jiných zemích, zejména na západě, jezdí všechno, bez rozdílu věku, pokud to má zdravé údy. Ostatně jsem viděl v Holandsku na kole i kulhavé, ba dokonce i jedno-nohý vesele šlapal jedním pedálem.

Na kole se jezdec potí více než při chůzi a jest také na silnici vydán více prachu. Proto jest denní koupel při turistice na kole nutností. V našich krajích najdeme snadno potok, říčku nebo rybník, kde se můžeme vykoupati nebo aspoň celé tělo řádně omýti, tedy očistit se i osvěžit. Takové příležitosti, zejména před večerem, nevynechejme.

Vezeme-li s sebou nejméně dvojí prádlo, vyměníme po dosažení noclehu prádlo cestovní za záložní. Druhý den oblečeme na cestu zase prádlo první. Podaří-li se nám na některém noclehu najít dobrou duši, která cestovní prádlo přes noc vypere a vyžehlí, oblékneme dosavadní prádlo odpočinkové na příští cestu a čistého použijeme zase jako »lepšího«. V nouzi vypereme prádlo za přestávky sami v potoce — ovšem se žehlením jsou tu obtíže. Ale hlavní věc je čistota. Vlastnoručně vyprané a suché prádlo vyžehlí nám však za dobré slovo a nějaký ten poplatek v každém hostinci.

Zranění, která mohou nastati na kole, omezují se skoro výhradně na odřeniny, jejichž léčení je každému známo. Čistota a prostý obvaz stačí aspoň prozatím a v nejbližším

místě nám v každé lékárně pomohou. Zásady první pomoci musí ovšem znáti i cyklista-turista a dlužno tu odkázati na příslušnou literaturu. Vymknutí a zlomeniny náležejí k vzácnostem a jsou ovšem pro osamělého turistu mimo obydlená místa velmi nepříjemnou událostí. Pro léčení vnitřní stačí nepatrná kapesní lékárníčka, opatřená reveňovými pastilkami, nějakými Hoffmannovými kapkami nebo pyramidonem a snad ještě kapkami opiovými proti průjmům. Mdloby mohou býti následkem přílišné námahy a velkého vedra. Odpočinek na chladném, stinném místě, uvolnění šatu, voda zevně i zevnitř pomohou v obyčejných případech. Také zkrácení denního úkolu, po případě zanechání další cesty a odpočinek, snad dokonce i celý den klidu, uvedou tělo zase do normálního stavu.

Železnice.

Cyklista-turista použije častěji pomoci železnice. Obyčejně, aby se dostal rychle a bez námahy k vlastnímu vychodisku své cesty. Také určeného noclehu dojedeme někdy, zastihne-li nás nepříznivé počasí a nemáme-li v krajině co ztratit, nejpohodlněji a nejrychleji drahou. Nejnemilejší jest, musíme-li použití železnice proto, že se nám na kole něco porouchalo tak, že je na něm další cesta nemožná.

Zabalíme proto do svých zavazadel hned z domu kus lepenky, opatřené motouzem, abychom ji mohli přivázati na kolo, odevzdá-

váme-li je železnici k dopravě. Je to dnes předepsáno a zabráníme tím, aby nám lepili dopravní lístky na blatníky a jiné části kola, jemuž nejsou okrasou. Odevzdávati kola do nákladního vozu osobně není u nás dovoleno, zato smíme kolo osobně převzítí a také tak vždy učiníme. Před odevzdáním kola železniční dopravě sejmem s něho zavazadla a součásti odnímatelné, protože za ně dráha neručí. Zejména jest též předepsáno sejmutí s kola svítilny z důvodů bezpečnostních. Věci vezmeme do osobního vozu. Máme-li zavazadla rozumně rozdělena a v soustavném pořádku, jsou po převzetí kola na konečné stanici za málo minut zase upevněna.

Možnost, že bude tu i tam nutno použití železnice, je i turistovi na kole pobídkou, aby do svých zavazadel vložil jízdní řád, protože jen tak jest mu na každém místě možno učiniti rychle a jistě nejvýhodnější dispoice.

P a b ě r k y.

V některých městech platí zákazy jízdy na kole určitými ulicemi. Je jich — bohudík — čím dále tím méně. Bohužel, bývají výstražné tabule tak pečlivě schovány, a tak malými písmeny napsány, že je cyklista zpravidla přehlédne. Na štěstí jsou strážníci našich měst shovívaví a netrestají cizince, zastihnou-li ho jedoucího zapovězenou cestou. Na dané znamení přes to ihned seskočme, zeptejme se zdvořile, proč jsme byli zastaveni a dostane-li se nám vysvětlení, že jest jízda ulicí zapově-

zena, omluvme se tím, že jsme zde cizí a zeptejme se hned, platí-li podobný zákaz i pro jiné ulice a pro které. Tak se vylineme dalším konfliktům s ramenem spravedlnosti.

Ve všech městech, ale i na silnici jest příkazem dopravního řádu, avšak i lidské slušnosti a zřetele na vlastní bezpečnost, aby bylo kolo osvětleno, jakmile se setmí. Kdy tento okamžik nastává, není podrobněji udáno. V městech platí doba, kdy jsou rozsvěcovány pouliční lampy a tím se řídíme. Nestojí-li nám to za to rozsvěcovat, protože máme k svému noclehu jenom několik kroků, jděme pěšky a kolo vedme. Na silnici se řídíme zdravým rozumem a poznáme sami, kdy je rozsvícení na místě; nejenom proto, abychom lépe viděli na cestu, ale hlavně proto, abychom byli sami viděni chodci, vozky atd.

Jako cyklisté turisté máme právo objeiovati se všude v turistickém oděvu. Tím však není řečeno, že by bylo slušno choditi po městě bez kabátu, zaprášení víc než nutno, po případě s vyhrnutými rukávy a pod. Na prerii se leccos promíne, co se nehodí do města. Je v zájmu turistiky i turistů, cyklistiky i cyklistů, aby všude vystupovali slušně, byť netřeba žádati přepjatostí.

Kdo má citlivé oči, trpící prachem a bělostí silnice, sluncem ozářené, opatř si ochranné brýle. Dnes možno koupiti velmi dobré, lehké, prosté, žluté, ochranné brejle s celuloidovými chránítky, které možno nositi i přes brýle obyčejné.

Pravidelný postup na cestě vydá víc, než rychlá jízda a zbytečné posedávání, zejména v hostincích. Po nastoupení cesty zrána nespouštějme hned nejostřejší tempo, protože se cítíme svěží. Šetřme svých sil na dobu pozdější a čekejme s plným tempem, až se rozjedeme a až se všechny klouby dostanou do správné činnosti samy od sebe. Jeďme zvolna, avšak pravidelně a snažme se raději, abychom průměrné tempo udrželi až do poslední hodiny jízdy. Nemá smyslu dojetí konečného denního cíle o hodinu dříve, ale vyčerpán a unaven. Pravidelné tempo také jedině dovoluje bezpečné dispoice na cestě a jen při pravidelné jízdě můžeme spoléhati, že dojedeme včas vytčeného cíle. Zpozdíme-li se, nedohánějme ztracený čas zrychlovaným tempem, nýbrž přidejme raději hodinu jízdy. Prodloužíme dopolední úkol nebo nastoupíme odpolední cestu o něco dříve a jsme vyrovnaní, aniž se upachtíme. Předbíláme-li se naopak s programem, dodržujme program přes to, leda bychom měli příležitost věnovati získaný čas důkladnější prohlídce nějaké památnosti, koupeli nebo pod. Není neštěstím, dorazíme-li do noclehu o něco dříve než bylo vypočteno; zbude nám aspoň čas prohlédnouti si město, upravit svůj zevnějšek a odpočinouti si než zasedneme k večeři.

Zvíme-li po cestě, že někde stranou od naší trati možno shlédnouti něco zajímavého, o čem jsme prve nevěděli, neváhejme tam zajeti. Stanovili-li jsme si program s rozmyslem, aby nám zbyla nějaká hodina v záloze, zbude dosti

času na neočekávanou okliku. Je-li zajižďka velká, poradí nám mapa, můžeme-li přes to původní program dodržeti, nebo musíme-li zvoliti jiný nocleh. Večer máme dosti času, abychom na základě mapy uvážili, jak upravit cestu druhého dne, abychom se zase nejvýhodnějším způsobem vrátili k původnímu programu.

Takové nepředvídané odbočky nejsou nezajímavé a ukáží mnohdy to nejzajímavější z celé cesty. I jejich neočekávanost má sama v sobě mnoho půvabu a nahradí skoro vždycky ztracený čas.

Sám nebo ve společnosti?

Na tuto otázku není všeobecné odpovědi. Jistě jest společnost dobrého a osvědčeného kamaráda na cestách výhodná a často zdrojem úspor. V dobré společnosti prožíváme vše, co na cestách vidíme a zažijeme intenzivněji a vzájemné doplňování odlišných zájmů může požitkem cestovní prohloubiti. Ale musí to být dvojice lidí, kteří si opravdu rozumějí a jejichž zájmy i přání se více méně kryjí. Nejen po stránce cyklistické, to jest po stránce výkonnosti a rychlosti a pod., nýbrž i po stránce zájmové. Najdou-li se dva takoví druhové, bude jim cesta ve dvou zvýšenou radostí.

Dva nebo více? Angličané, kterým nelze upřít velkých cestovních zkušeností, ani zkušeností společenských a životních, říkají: two are society, three are none, čili: dva jsou společnost, tři jí již nejsou. Tedy pravý opak toho, co říkali latínici, že tres faciunt

collegium. Pro svou osobu věřím Angličanům; mám zkušenosti. Jiní budou možná jiného názoru. Ale jisto jest, že turistika, ať pěší nebo na kole, provozovaná v zástupech, přestává býti turistikou — — —

Cestuje-li člověk světem sám nebo ve společnosti, nezávisí na jeho vůli a chuti, nýbrž jest to vrozeno. Kdo se cítí nejvolněji sám, nebude společnosti vyhledávat. Silný charakter, tělesně i duševně neodvislý a soběstačný, nezná větší rozkoše, než bráti se světem sám se sebou a svými myšlenkami. Jak to napsal německý básník:

Einzeln fliegt der Aar,
die Raben schaarenweise;
Gesellschaft sucht der Narr,
Einsamkeit liebt der Weise...

(Bylo by ještě dodati, že jízdu na kole možno spojit výhodně i s moderním campingem, čili tábořením v přírodě. Již otázka dopravy tábornických potřeb vylučuje ovšem cestování osamělé a nutí k větší společnosti. Stanová plátna umístíme na nosiči nad zadním kolem, skládací stanové tyče, pokud je vůbec s sebou vezeme, do rámu kola, kuchyňské nádobí, ovšem co nejprostší, kdekoliv pro ně ještě místo zůstalo. S tábornickou výzbrojí bude postup cestovní ještě volnější, než bez ní, protože se jí váha celkové výzbroje zvýší; za to jsme neodvislí od pevných noclehů a můžeme se uložití tábořem, kdekoliv najdeme vhodné místo. Podrobností tábornických zde uváděti nelze,

odkazují v tomto směru na odborné knihy, vydané Svazem skautů republiky československé, kde se každý, kdo se o táboření v přírodě zajímá, dočte všeho potřebného a poučí se také podrobně o potřebách tábornických a najde pokyny praktického provádění.)

Z á v ě r.

V krátkých kapitolách, které jsem tu napsal, sebral jsem nejdůležitější povšechné pokyny pro turistu na kole, předpokládaje, že všeobecné poznatky turistické a cyklistické jsou známy každému, kdo se vydává na delší cestu na kole. Konče rukopis knížky, která jest, pokud mi známo, první svého druhu v českém jazyce, jsem si plně vědom jejích nedostatků a vyslovuji proto upřímnou prosbu ke všem cyklistům-turistům, aby mne upozornili na vady a nedostatky, které v ní shledají. Každý pokyn, každá zkušenost jest autorovi vítána a bude pečlivě zaznamenána pro druhé vydání této příručky. Proto také prosím, aby na první pokus v tomto směru bylo hleděno shovívavě, neboť jsem se přesvědčil, jak těžko jest vybrati ze zásoby zkušeností právě to, co druhý očekává a jak těžko jest omeziti se na předepsaný maximální počet stránek a říci přece všecko, co bychom rádi pověděli.

*Sklad a prodej jízdních kol, motocyklů
nových i ojetých, a veškerých součástí.*

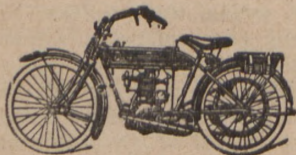



*Opravy odborně a levně
provádí mechanická dílna*

JINDŘ. ČOUPEK

B R N O,

Starobrněnská č. 16.



 *Kupuji jízdní kola, motocykly
a veškeré součásti, též i poškozené.*



Ant. Zeman
Brno,
Kounicova 14.



Obslouží Vás vždy
a v každém
směru nejlépe.



MARTIN GRUCA, BRNO

Smetanova 53, telefon 426-VI

Sklad a prodej jízdních kol,
součástek, pneumatik



Stavba trainingových a dostihových válcových strojů
s hodinami. — Stavba jízdních kol dle zvláštního udání
měry i z dodaného materiálu.

Výroba a rekonstrukce veškerých jízdních kol.
Niklování, smaltování a jiné práce do oboru
spadající provádí rychle za mírné ceny.

MECHANICKÁ DÍLNA

BRNO, SMETANOVA 53, TEL. 426-VI