



Všechno nejlepší, pane prezidente

„Člověk mnoho vydrží, má-li cíl.“ Když toto Tomáš Garrigue Masaryk, první československý prezident, vyslovil, nemohl ještě tušit, nakolik inspirativní jeho slova jednou budou. V roce 2020, kdy se připomíná 170. výročí jeho narození, se nadšenci na kolech vydali po stopách svých předchůdců z 30. let minulého století, kteří projeli republikou, aby prezidentovi blahopřáli a předali mu dar. Snad aby symbolika vzpomínky byla dokonalá, i o 85 let později byla tato cyklistická odysea zvaná Masaryk 170 zkouškou těch nejotrlejších: chlad, déšť, protivítr a 425 kilometrů. Ale přece když máte svůj cíl...

Každý cíl však musí mít svůj začátek a na startu tohoto příběhu stáli dva muži: sám TGM v podobě bronzové busty ve Frýdku-Místku, od níž tahle manifestační jízda navazující na tradici cyklistů z SK Ostravica vyrazila na západ k jeho hrobce v Lánech + Marek Šimoňák, který právě pod sochu svolal na 6. března skromný peloton vytrvalců, jež měli „tatičku prezidentovi“ vzdát skrze pedály svůj hold.

Ten se nesl na dnes tolik populární retro vlně, tedy oživování dávno zapomenutého. Slezští cyklisté svou letošní mrazivou jízdou obnovili tradici, která se zrodila v březnu roku 1935, kdy vlastenci z Frýdku-Místku 7. března, v den Masarykových 85. narozenin, dorazili na bicyklech k Pražskému hradu a přivezli s sebou darem vlajku na mosazné žerdi.

„Některé úseky museli jíti však pěšky pro vysoké sněhové závěje,“ psal dobový tisk o hrdinech, kteří trať ujeli ve společnosti velké vánice. Ještě ve dvou následujících letech se s gratulací vydala podobná výprava, než Masaryk v roce 1937 zemřel, a tradice zase skončila.

Až Šimoňák s partou přátel myšlenku opět uvedl v život a měl k tomu dva důvody: spojení sportu, kterému se věnuje od dětství, se svým povoláním, kterým je historie a kterou předává žákům na základní škole coby učitel dějepisu.

Dnes učí a současně řediteluje na základní a mateřské škole v Olšanech u Prostějova, ale kořeny má právě ve městě, odkud Masaryk 170 vyrážel. „Píšu biografii Bicykl a Frýdek-Místek,“ říká 55letý cyklista-historik. „A když jsem pro ni hledal materiály, zjistil jsem o městě spoustu zajímavých věcí.“

Třeba to, že tu na začátku minulého století stával velodrom, o kterém ve své knize informoval jiný autor. Když se s ním Šimoňák setkal, přinesl na schůzku pohlednici z roku 1935 zobrazující trio cyklistů na začátku jejich cesty do Prahy. Jan Vencl, Rudolf Špicar a Karel Kudělásek přiměli pana učitele do ještě hlubšího ponoru do dějin cyklistiky ve Frýdku, až objevil celou kroniku oddílů popisující tři výpravy za prezidentem.

To se stalo v únoru 2019. Myšlenka v něm hloďala, až si uvědomil, že rok 2020 přinese kulaté výročí TGM a navíc že 7. březen připadne na sobotu. A tak když po Pekle Moravy, extrémní vyjízdce spojující Praděd a Lysou horu, kterou taky spoluorganizuje, seděl s kolegy, vybafl na ně s dalším šilným nápadem.

Pomohli byste mi s tím? A oni kývli.

Šimoňák je původem atlet, který končil na maratonské distanci, ale v 37 letech měl vážný úraz a až díky plavání a kolu se vrátil do normálního života. Když mu po roce a půl otrnulo, začal jezdit závody a maratony na silničních kolech, ale dospěl k názoru, že cyklistika nemusí mít jen závodní náboj, že jde o sympatický dopravní prostředek. A i proto vzniklo Peklo Moravy, které má sice víc než hobby parametry (330 km/4500m převýšení), zato postrádá klasický stres závodů a je spíše poznávacím zájezdem pro cyklisty z opačných konců země.

A pro svou druhou cykloakci se ty dva konce rozhodl spojit. S kamarády vytvořili webové stránky, dohodli se s policií, zajistili vůz s časo-

mírou, který pak výrazně usnadnil pohyb sice malého, ale pořád pelotonu, po silnicích. „Vzadu na dodávce jsme měli napsáno cyklistický trénink a spolu s časomírou to všechno vypadalo tak profesionálně, že si na nás nikdo nedovoloval,“ říkal šéf akce.

Trasu s kolegy vymyslel pokud možno mimo hlavní silnice a co nejbližší míst, kudy před více jak 80 lety projížděli tři mušketýři na cestě do metropole: Olomouc, Svitavy, Pardubice, Poděbrady, Praha a do Lán. Ale v mlze a dešti to stejně na kochání nebylo, tentokrát šlo jen o tvrdou práci.

„Průjezdni body vždy nějak souvisely s Masarykem – někde byla jeho třída, jinde busta, pomník,“ vysvětluje Šimoňák trasování výletu. „Dodrželi jsme průjezd všemi městy, kterými jela výprava i tenkrát. Až na Hradec, který je pro průjezd na kolech složitý. Tam jsme to stihli na Lázně Bohdaneč, což byla jediná změna.“

„Občas to nebylo úplně ideální na silniční kolo, ale v takovém množství lidí to šlo,“ myslí si účastník akce Dan Boubín, stálý spolupracovník sesterského magazínu Velo a hlavně kapacita mezi cyklomechaniky. A mimo to taky vytrvalec, který – když se jede projet – nakroučí třeba 150 kilometrů. „Kdyby nás jelo sto, bojím se, že by to bylo neemožné, ale asi by se něco přihodilo. U nás se našťásti žádný pád a ani defekt nekonal.“

A kdyby jen, mohlo účastníky uklidňovat, že s sebou měli špičkového mechanika. „Ale bez nářadí, bez dílů, bez destiček,“ směje se Boubín. Sám na silniče používá klasiku – ráfkové brzdy. Na zadní kolo nasadil nové a do cíle je z poloviny obrousil. „Ty přední byly poloviční a umřely definitivně. Ale na kolech nebylo třeba jediného zásahu, všichni je měli perfektně připravená.“

Jestliže před osmi dekádami cyklistům pouť z Frýdku do Prahy trvala 26 hodin, šestice odvážných letos do Lán dorazila za 18 hodin hrubého

Na startu tohoto příběhu stáli dva muži: sám TGM v podobě bronzové busty a Marek Šimoňák, který právě pod sochu svolal na 6. března skromný peloton vytrvalců, jež měli „tatičku prezidentovi“ vzdát skrze pedály svůj hold.

Inspirací pro akci Masaryk 170 byly výpravy cyklistů z SK Ostravica, kteří ve 30. letech minulého století šlapali z Frýdku-Místku do Prahy, aby symbolicky popřáli prezidentovi k narozeninám





Průjezdní body jízdy vždy nějak souvisely s Masarykem – někde byla jeho třída, jinde busta, pomník. Tato socha stojí před pedagogickou fakultou v Olomouci, na níž ředitel akce studoval.

času s noclehem na půli cesty v Litomyšli. Průměrná rychlost čisté jízdy byla okolo 26 km/h. „Ale na jakých kolech tenkrát jeli a v jakém oblečení...“ připomíná Šimoňák. „Ani neměli dvě doprovozná auta. I my jsme si to museli odšlapat, ale klobouk dolů, jak to cyklisté před těmi osmdesáti lety zvládli.“

Peloton verze 2020 měl různorodé složení s věkem od 30 do 55 let, mezi nimi i jeden bývalý závodník, který nakonec z cíle odjel zpět domů do Ostravy na kole. Mezinárodní rozměr akce, jak se na oslavu československého prezidenta slušelo, zajistili dva slovenští účastníci, z nichž jeden však cestou dostal i jednu nepříjemnou zprávu. Od svého ministerstva zdravotnictví obdržel výzvu, že po návratu musí navštívit doktora, protože Slovensko zjistilo, že je za hranicemi. A pro Slováky bylo Česko rizikovou oblastí, protože u nás v tu dobu bylo 25 potvrzených případů koronaviru, zatímco za východní hranici ještě žádný.

Následovníci pionýrů z 30. let zasloužili za svůj výkon stejný respekt, protože pokud by se mělo



najít jediné slovo, které by 170letého Masaryka charakterizovalo, pak by jistě mnohé napadl očistec. Ve čtvrtek, den před startem akce, bylo hezky, v neděli po dojezdu taky. Ale dva dny jízdy ukázaly, že pranostiky o březnu a teple za kamny v sobě skrývají kus pravdy.

„Počasí se výrazně povedlo,“ říká v ironickém tónu Dan Boubín, jeden z motorů Masarykova pelotonu. „Byly to jediné dva dny, kdy foukalo, byla zima a přšelo.“ A při převládajícím západním proudění v Česku si umíte představit, co asi bylo hlavní kulisou této vyjíždky – celá trasa se jela proti větru.

Nejcitelnější to bylo v nížině v okolí Poděbrad, kde jsou silnice vystavěné jako podle pravítka, a tam se ani na terezínu neschováte. „Převod 53x11 jsme taky zařadili, ale málo. Nezřídka tam byl malý převodník, nejen v kopci,“ prozradí Boubín. „I na rovinách se bojovalo na malý a to já rád jezdím těžší převody. Místy jsme jeli sotva 20 kilometrů v hodině. Těžká dřina pro toho prvního a ostatní v háku se divili, proč se jede tak pomalu. Ale když vystřídali, po pár metrech to pochopili.“

„Já jsem celkem odolný a říká se o mně, že čím hůř je, tím lépe pro mě. Ale toto už bylo za hranou a dobře, že jsme jízdu rozdělili na dva dny,“ připustí Šimoňák, který zprvu zvažoval i variantu na jeden záťah se startem i cílem za tmy. Přepnutí jízdy někteří nejdřív litovali, ale nakonec to bylo jediné možné humánní řešení. „Protože jestli v pátek bylo hnusně, tak v sobotu ještě hůř,“ říká hlavní organizátor.

První den se startovalo do mlhy a déšť přišel „až“ na posledních 150 kilometrech, další den se v osm ráno vyjíždělo rovnou do deště a teploty kolísaly mezi třemi a šesti stupni. Nemyslete si však, že by účastníci oslavy brblali nad nepohodlím a navzdory zimní výbavě nad zmrzlými prsty. „Byl to zážitek, který v nás zůstane. S premiérou jsem spokojený a jsem rád, že jsme akci obnovili,“ říká její iniciátor.

Na začátku března 1935 se do Prahy vydala trojice gratulantů, letos se jejich počet zdvojnásobil. Akce sice byla koncipována tak, že se k vláčku cyklistů mohli cestou připojovat a zase

z něj vystupovat další zájemci, mizerné počasí však znamenalo, že z bodu A do B jela nakonec jen šestice hrdinů.

„Vždycky to bude komorní akce,“ tuší Šimoňák, protože březem je roční období, které není pro cyklistiku v Česku ještě úplně stavěné a potenciální adept jízdy musí mít s ohledem na její proporce už i něco najeto. A propos – všimli jste si toho budoucího času v úvodu odstavce. Masaryk 170 neměl být jen výstřelem do vzduchu, mají totiž následovat varianty 175, 180... „Co pět let chceme vyjíždku organizovat. Na každé kulaté nebo půlkulaté výročí Masaryka,“ plánuje už Šimoňák.

Nebyl by to správný kantor, kdyby svým „žákům“ – zvláště když měli během dvou dnů tolik času si v háku povídat – nesdělil něco o muži, o kterého šlo při této akci na prvním místě. „Marek je učitel dějepisu a hezky to prokládal, takže o Masarykovi toho vím mnohem víc, než jsem věděl,“ potvrzuje Dan Boubín.

Masaryk sport podporoval, protože tvrdil, že duch a pohyb patří k sobě. Sám jezdil na koni, ale na kole nebyl nikdy spatřen. Aspoň jedno cyklistické pouto tu však je – v roce 1933, když se k moci dostal Hitler, se pořádala vojenská přehlídka a Masaryk jel v jejím čele na koni. Za ním pak následovaly cyklistické prapory. „Můj děda v době první republiky u cyklistického vojska sloužil a v roce 38 byl mobilizován,“ vzpomíná Šimoňák. „Tihle muži byli schopni v plné polní ujet za den až 120 kilometrů.“

Armáda Masaryka 170 ujela za dva dny skoro čtyřikrát tolik a když gratulanti dorazili do lánského muzea T. G. Masaryka, předali tam památeční plaketu a za odměnu dostali pozvání na narozeninovou bábovku. „Jako tenkrát i my jsme



vezli vlajku. Měli jsme československou, vlajku města Frýdek-Místek a měli jsme i sokolskou,“ říká Marek Šimoňák a vysvětluje: „Protože mezi Masarykem a Sokoly je rovnítko. Nebýt Sokolů, není republiky.“

A nebýt cyklistů, není ani Masarykovy oslavy.

Filip Grim

Foto: Michal Šofer a Josef Švihel



výhodné předplatné i jednotlivých vydání včetně speciálů Giro d'Italia a Tour de France



objednávejte na www.53x11.cz/predplatne