

MARKUS MARIA WEBER



COFFEE TO GO V TOGU

**JEDNO KOLO, 26 ZEMÍ
A SPOUSTA KÁVY**

*Pro senegalského lékárníka s čepicí Jägermeister.
Pro Tinu Wittlerovou, mou matku a mou terapeutku.*

Bez Vás bych se tak daleko nedostal!

OBSAH

Prolog	13
------------------	----

ETAPA 0: KAŽDÝ ZAČÁTEK JE TĚŽKÝ 15

Německo

Káva, která všechno změní	17
Z toho projektu už nevyouvám!	20
Vyměním hotelovou postel za stan	23
Návštěva v Ústavu tropického lékařství	26
Se spoustou elánu, ale bez plánu	30
Start	35

ETAPA 1: DALEKO NA VÝCHODĚ 39

Německo – 78. km

Otázky a svoboda na domácí půdě	41
---	----

Německo – 116. km

Tři kousky koláče a tři tisíce kilometrů	46
--	----

Německo – 282. km

Odysea v Allgäu	48
---------------------------	----

Rakousko – 727. km

Rukulíbám, milostpaní	52
---------------------------------	----

Slovensko – 861. km

V cizině	56
--------------------	----

Maďarsko – 1095. km

Every rose has its thorn	59
------------------------------------	----

Chorvatsko – 1617. km

Chorvatská katastrofa	64
---------------------------------	----

Srbsko – 1914. km

Kukuřičné pole u Dunajské soutěsky	67
--	----

Srbsko – 1976. km	
Fear of the dark	71
Bulharsko – 2319. km	
Setkání v Bulharsku	75
Bulharsko – 2613. km	
Jednodenní přestávka v Ruse a stehna jako šunka serrano . . .	80
Bulharsko – 2745. km	
Rumunští hafani	83
Rumunsko – 2980. km	
Nikolae, můj zachránce	87
Rumunsko – 3077. km	
Kdysi jsem krácel po břehu Dunaje: statistika	93
Moldavsko – 3180. km	
Emil a detektivové	95
Moldavsko – 3263. km	
Popíjení vodky s Rusy	100
Ukrajina – 3908. km	
Kateryna a grizzly	104
ETAPA 2: DALEKO NA JIHU	109
Turecko – 3909. km	
Nový start v Istanbulu	111
Turecko – 4167. km	
Vesnice, města, minarety	113
Turecko – 4645. km	
My way on the highway	118
Turecko – 5011. km	
Plány mi zkřížila Tine Wittlerová	125
Řecko – 5028. km	
Řecké víno, díl první	129

Řecko – 5106. km	
Řecké víno, díl druhý	133
Vatikán – 6010. km	
Stát s vysokou kriminalitou	137
Itálie – 6312. km	
Italský podzim	140
Španělsko – 6436. km	
Španělské silnice	143
Španělsko – 6513. km	
Francouz Franc	146
Španělsko – 6677. km	
Franc, le clochard	151
Španělsko – 7636. km	
Costa del Sol: trasa hrůzy	155
Španělsko – 7765. km	
Nádech Afriky	159
ETAPA 3: AFRIKA	161
Maroko – 7765. km	
Tanger, brána do Afriky	163
Maroko – 7820. km	
Ali Baba a 40 loupežníků	165
Maroko – 7964. km	
Dieta na průjem v mekce marihuany	169
Maroko – 8163. km	
O zátarasech na silnici a banditech	174
Maroko – 8320. km	
Vánoce v Africe	177
Maroko – 8661. km	
Velmi vysoký a studený Atlas	181

Maroko – 8782. km	
Přelom roku v Maroku	189
Maroko – 8782. km	
Should I stay or should I go?	193
Západní Sahara – 8894. km	
Rozpálený pouštní písek	195
Mauritánie – 8894. km	
Země nikoho	201
Mauritánie – 8894. km	
Uf! Tino, jsem tady!	206
Mauritánie – 8894. km	
Vyznání lásky	210
<u>ETAPA 4: ACH, AFRIKO!</u>	<u>215</u>
Senegal – 8894. km	
Nebezpečné gazely	217
Senegal – 9117. km	
Na kole po Sahelu	222
Senegal – 9174. km	
Předpeklí	226
Senegal – 9252. km	
Loučení a Café Touba	232
Senegal – 9473. km	
Už nikdy bez Malaronu	235
Gambie – 9555. km	
Uzdravení v Gambii	242
Gambie – 9555. km	
El aventurero Argentino	248
Guinea-Bissau – 10 074. km	
Bizarní kafe v Bissau	252

Guinea – 10 398. km	
Můj nejtěžší den	257
Guinea – 10 601. km	
Život a umírání v Guineji	265
Sierra Leone – 11 052. km	
V posteli diktátora	269
Sierra Leone – 11 160. km	
Bez doprovodu ve Freetownu	275
Sierra Leone – 11 160. km	
Freetown, město svobody	280
Sierra Leone – 11 209. km	
Paradise City	285
Sierra Leone – 11 237. km	
V zemi pašeráků diamantů	290
Libérie – 11 685. km	
God bless jon's Lonely Planet!	294
Libérie – 11 793. km	
O pálece z kůry a učebnicích	300
Libérie – 11 883. km	
Couchsurfing v Monrovií	308
Libérie – 12 125. km	
God bless Liberia	313
Libérie – 12 268. km	
Konec na hranicích	318
Guinea – 12 418. km	
T.I.A. – This is Africa!	325
Pobřeží slonoviny – 12 463. km	
Ta čarodějnice mě uhranula	332
Pobřeží slonoviny – 12 761. km	
Horečka lámající kosti	339

Pobřeží slonoviny – 12 764. km	
Černá mamba	343
Pobřeží slonoviny – 13 271. km	
Lidé na řetězu v Bouaké	346
Pobřeží slonoviny – 13 335. km	
Jako hromádka neštěstí před závěrečným spurtem	353
Ghana – 13 439. km	
Chybělo málo a byl to konec!	360
Ghana – 13 738. km	
Rybáři, otroci a loučení	364
Togo – 14 037. km	
Kafe v Togu	369
Togo – 14 037. km	
Coffee to go v Togu	374
ETAPA 5: NÁVRAT DOMŮ	379
<hr/>	
Togo	
Návštěva u kouzelnice vůdů	381
Německo	
Zpátky doma	390
Epilog	392

PROLOG

5. PROSINCE 2012

Právě jsem udělal nejdelší krok svého života. Za mnou ležela Evropa. Předě mnou vystupovaly z mlhy nezřetelné kontury afrického kontinentu. V tom okamžiku jsem ještě netušil, jaká nevídaná a povážlivá dobrodružství mi krátká plavba lodí přinese. Vnímám jsem jen to, že se na palubě šedozeleného trajektu RoPax s každým dalším nadechnutím přibližuju o kousek blíže africkému kontinentu a zároveň že se vzdaluju od své vlasti. Vlasti, na kterou jsem se od tohoto dne začal dívat jinýma očima.

Úzký průliv mezi šedou skálou Gibraltarů na jihozápadním cípu Evropy a temnými marockými pahorky na špičatém výběžku Afriky je magickým místem. Španělské přístavní město Algeciras a marocký Tanger, který je branou do Afriky, od sebe dělí 51 kilometrů. Mezi nimi leží Gibraltarský průliv, který spojuje Atlantik se Středozemním mořem a odděluje od sebe dva světadíly, Evropu a Afriku. Touto mořskou úžinou proplovali v minulosti rybáři, obchodníci, námořní piráti a velrybáři. Dnes tudy plují obrovské, supermoderní nákladní lodě. Berou na palubu barevné kontejnery, nákladní vozy a osobní auta a pendlují mezi oběma světy a sem a tam. Příroda se tím však nenechává zmást a Gibraltarský průliv nadále zůstává svérázným místem, kde lze pozorovat kosatky a různé jiné druhy delfínů. Mořská úžina, široká v průměru 30 kilometrů, je životním prostředím velkých mořských savců a dělicí linií mezi Evropou a Afrikou.

To všechno mi však bylo v tom okamžiku docela jedno. Stál jsem na palubě rezavého trajektu a pozoroval jsem horizont. Byl jsem tam sám. Všichni ostatní, exoticky vyhlížející ženy a muži, zůstávali uvnitř lodi. Jenom já jsem stál na palubě, protože jsem to nemohl v těsném prostoru uvnitř vydržet. Stejně tak jako o několik měsíců dřív, když se na mě všechno sesypalo: stísněnost kancelářských

místností, nesmyslná omezenost pracovních zadání, úzkoprsost kolegů, zákazníků a nadřízených, kteří byli tak zahleděni do svých excelových tabulek a powerpointových prezentací, že se jim ztrácel smysl jejich konání. A já jakbysmet. Byl jsem pohroužený do každodenní rutiny a sám sebou zahnaný do kouta. Stále ve stejném poklusu, ve stejném rytmu.

Můj útěk z civilizace začal přesně před půlrokem. Právě jsem přestál prvních šest měsíců svého dobrodružství a teď jsem stál na palubě velkého trajektu, který třikrát denně pendluje mezi Afrikou a Evropou.

Špinavým postranním okénkem v přídi jsem se díval do nitra lodi. Pozoroval jsem matky, ukazující svým vzrušeným dětem delfíny, kteří pluli vedle ocelového nákladního kolosu, a otce, kteří vyplňovali pro své rodiny vstupní cestovní doklady. Pozoroval jsem břichaté řidiče nákladáků, kteří stáli u nálevního pultu, povídali si a usrkávali čaj z bílých porcelánových šálek. A několik tradičně oblečených muslimů, kteří se uchýlili do tichého zákoutí k polední modlitbě.

Zahleděl jsem se přes příd trajektu dopředu. V oparu na horizontu jsem rozeznával temně zelený, pochmurný pás země, která se i se svými skálami hrozivě rychle přibližovala. Afrika – moc jsem toho o tomto světadílu nevěděl. Ještě nikdy jsem nevstoupil na jeho půdu. V hlavě se mi radostné a barvitě představy o lidech, krajinách a divokých zvířatech mísily s ponurými předsudky o válkách, hladu a nemocích. A co tu asi čeká mě?

V ruce jsem držel papírový kelímek s kávou. Černou, jak jsem ji pil vždycky. Černočernou a silnou. Měl jsem raději dát na radu své rodiny a svých kolegů a zůstat v Evropě? Nebyl jsem příliš naivní, když jsem se pustil do tohoto dobrodružství? Ale možná mi bylo předurčeno, abych tuto klíčovou cestu svého života podnikl právě s takovou naivitou. Afrika. Togo. Jak jsem si jen mohl vzít do hlavy tak šílený nápad?

Připomněl jsem si den, kdy to všechno začalo. Den, kdy už jsem jasně věděl, že do toho půjdu. Od toho dne jsem před sebou viděl jen nesouhlasné a tázavé výrazy tváře, když jsem vysvětloval své záměry. Najednou jsem se musel usmát. Mnoho mých přátel a kolegů by do mě asi neřeklo, že dokážu dojet až sem. Úplně sám, jen s kolem a stanem.

Smál jsem se pod vousy, myslel jsem na uplynulé měsíce a upil další doušek kávy, která byla už jen vlažná. Pak jsem se zahleděl na zemi před sebou, která se stále přibližovala. Tanger, Maroko. Brána do Afriky.

ETAPA 0

KAŽDÝ ZAČÁTEK JE TĚŽKÝ



KÁVA, KTERÁ VŠECHNO ZMĚNÍ

1 ROK PŘEDEM, 6 MĚSÍCŮ PŘED STARTEM

Je mrazivé listopadové pondělní ráno. Právě vyšlo slunce a chladné šedé betonové sloupy hlavního nádraží v Düsseldorfu se koupaly v teplém oranžovém světle.

Chraplavý nádražní rozhlas oznamoval, že na tu a tu kolej přijíždí důvěrně mi známý vlak: ICE 527 Wetterstein z Dortmundu do Norimberku. Jeho jízdní řád jsem znal nazpaměť. Tento vlak Intercity se nikde příliš nezdržoval a cestou stavěl jen v Kolíně nad Rýnem na stanici Výstaviště/Deutz a pak na letišti ve Frankfurtu. Za hodinu a třicet minut vystoupím na frankfurtském hlavním nádraží a přestoupím do čekající černé audiny A8, která mě doveze k jistému frankfurtskému peněžnímu ústavu. Krátce po deváté vstoupím do banky, s přátelským úsměvem potřesu rukou prvním netrpělivým zákazníčkům a kolegům, a tak začne můj další pracovní týden. Začne spuštěním počítače a čtením mailů. Stále stejnými poradami postrádajícími smysl a stále novými, fantasmagorickými přáními zákazníků. Když budu mít štěstí, budou monotónní činnosti oživeny cholerickým záchvatem vzteku vedoucího projektu, nebo bezvýznamným sporem o spolkové lize s kolegy v kuchyňce. Doufejme, že týden brzy uběhne, říkal jsem si.

Vlak Intercity s hlasitým skřípáním dorazil a já jsem společně s houfem mladých mužů a žen v tmavých oblecích a v obepnutých kostýmcích zaujal místo před vlakovými dveřmi. U vedlejšího vchodu se dovnitř obhrouble dral vousatý, nabubřelý muž. S bavorským přízvukem vyzval starší dámu oblečenou do oranžových lněných kalhot, aby uhnula. Pak s mručením zmizel za svým objemným kufrem na kolečkách v přeplněném vagonu druhé třídy.

Já jsem se zařadil do proudu tmavých obleků a kostýmků směřujícího do tichého oddělení první třídy. Tady nebyl žádný divoce gestikulující bavorský buran ani žádné dámy oblečené do ezoterických barev. Tady byli jen uhlazení mladí lidé v tmavém, vypasovaném služebním oblečení. Jako roj pilně sloužících mravenečků se plynule a nenápadně pohybovali kupředu. Každý z mravenců držel v pravé ruce rukojeť černého kufru na kolečkách, na kterém byla upevněna placatá taška s notebookem, v levé ruce měl kelímek s kávou. Jednotně umístili své kufříky nad sedadla a zaujali místa. Díval jsem se do vystresovaných tváří služebně pendlujících kolegů, jimž se už nyní začaly na čele rýsovat vrásky starostí pracovního týdne. Některé z tváří mi byly velmi povědomé. Potkávali jsme se, ale neznali jsme se.

Intercity se dal do pohybu a mravenci zmizeli za šedými novinami, nebo zahájili své první telefonické konference. Tu a tam se ozvala známá znělka Windows, když některý mravenec zrovna zapnul svůj počítač.

Onoho rána jsem toho měl už po několika málo minutách dost. Složil jsem Süddeutsche Zeitung, zastrčil je do modré sítky před svými koleny a začal jsem blíž pozorovat své mravenčí kolegy. Můj pohled se zastavil na bílém papírovém kelímku muže vedle mě. Káva bylo to jediné, co mi toho časného pondělního rána mezi powerpointovými prezentacemi, telefonickými konferencemi a chytrými telefony připadalo rozumné. Je to zvláštní, myslel jsem si, jak samozřejmě všichni tu kávu pijeme. Při hektické práci časné zrána zřejmě nikomu v tomto vlaku nebylo nápadné, co to vlastně do sebe všichni nalévají. Káva to go se už dávno stala naprostou samozřejmostí: „Jednu kávu a croissant. S sebou, prosím!“ Pravděpodobně ještě nikdo z cestujících neviděl pravý kávovník. A vůbec, co je zač ta káva to go, jak jsme vlastně pili kávu dřív, když ještě neexistovala žádná káva s sebou? Všechny ty coffee shopy, Starbucksy, McCafé, Segafreda, backshopy – všechno je „to go“. Rychle si dát kávu a cestou ještě zavolat svým drahým doma. Přispěla snad právě káva to go k tomuto zrychlení, na které si tolik lidí v posledních letech stěžuje? Říkal jsem si, že v zemích, ve kterých se kávovník pěstuje, určitě neexistuje něco tak hektického, jako je káva s sebou. Ale kde se káva s sebou vůbec vzala? Přišla k nám káva to go snad z Toga? A jak vůbec chutná káva v Togu?

Kolem mě se mihlo žlutě zářící logo Bayer AG. Šedá tovární budova a zelené křoví splývaly do jedné neprůhledné masy. Hlavou se

mi začaly honit myšlenky. Kroužily stále kolem kávy a kolem cizích světů, ve kterých neexistuje žádné *to go* a žádný spěch.

Kolem sebe jsem slyšel samé tukaní do klávesnic notebooků a blikání a vibrace chytrých telefonů. Tihle mravenci, pomyslel jsem si, nejsou navzdory svým dobrým platům a drahým oblekům žádní podnikatelé, žádní skuteční manažeři, jak hlásají jejich tituly. Ovládá je někdo jiný, jsou moderními otroky, ovládanými blikajícími chytrými telefony a mailovými programy.

A co já? Patřil jsem k nim také. Měl jsem sice prokuru, bonus a spoluzodpovědnost, ale stejně jsem neměl nic, o čem bych mohl sám rozhodovat. Stejně jako všichni ostatní jsem šlapal v kole jako křeček.

Štíhlá stevardka mi s úsměvem položila na modrošedý vyklápěcí stůlek tmavou čokoládovou pralinku. Další návnada, kterou se uspokojují mravenčí dělníci v první třídě. Mlčky jsem jí pokynutím poděkoval.

Když jsem pozoroval, jak pokračuje uličkou dál a rozdává ty své pralinky, bylo mi rázem jasné, že už to takhle nemůže jít dál. Ne, něco jsem musel změnit! Musel jsem ven z té jednotvárné úmorné činnosti, nechat pracovní mašinérii za sebou a vystoupit ven. Nejen vypadnout z vlaku Intercity, zanechat pendlování do Frankfurtu, musel jsem doopravdy pryč. Musel jsem zout své úzké černé kožené boty a běžet bos přes louku, opustit hrbení nad počítačem a zaplavat si v jezeře. Musel jsem ven z každodenního shonu a vrhnout se do pravého dobrodružství!

Z mého snění mě hlasitým zvoněním vytrhl mobil. Byl to můj kolega, který chtěl vědět, jestli bych pro něho nemohl ve Frankfurtu cestou k zákazníkovi zajet.

„Samozřejmě,“ odpověděl jsem nepřítomně. A v duchu jsem k tomu dodal: „Uteču od všeho, zdrhnu! Kravatu a mobil zahodím a vyhoupnu se na kolo. Pryč z Německa. Pryč z Evropy a do Afriky. Do Toga. Tam se zastavím a dám si kávu, *coffee to go v Togu*.“

Z TOHO PROJEKTU UŽ NEVYCOUVÁM!

PĚT MĚSÍCŮ PŘED STARTEM

Pochyboval jsem, že mám rozum! Togo, Afrika. Na kole! Jenže to už bylo pozdě. Už nešlo couvnout. Právě jsem mluvil se svým šéfem a podepsal jsem smlouvu. Nadšený můj nadřízený nebyl, ale se skřípajícími zuby mě nechal jít. V červenci mě tedy můj zaměstnavatel propustí ze svých služeb, čeká mě rok dovolené. Neboli sabatíkl, jak se tomu říká v řeči poradců. Po roce bych se více či méně živ a zdrav měl vrátit a mohl bych znovu nastoupit na své původní místo. Všechno bylo zařízeno, se vším se počítalo.

Můj šéf chápal, že potřebuju vypřáhnout. V posledních měsících dalo hodně kolegů výpověď, koneckonců práce poradce není žádný med, i když umožňuje komfortní cestování a je také pořádně placená. Jako konzultant je člověk trvale pod tlakem, protože musí plnit iluzorní požadavky zákazníků, zavděčovat se nadřízeným vysokými obraty a motivovat své spolupracovníky zajímavými úkoly. Moji kolegové a já jsme pracovali na velkých fúzích, na implementacích systémů inteligentního podnikání a na globálních projektech změny podnikových procesů. Často si nás zvali až ve chvíli, kdy „dítě už spadlo do studny“, a my jsme pak museli trávit dny a noci v neznámých městech a sepisovat koncepty v kancelářských prostorách cizích podniků a vymýšlet řešení. Naše řešení se točila kolem vyvážených ukazatelů a virtuálních organizací, kolem manažerských panelů, kolem charakteristik, dat a jiných, stěží uchopitelných věcí. Po několika letech stresových projektů a bezpočtu nocí strávených ve vlacích, na letištích, v cizích hotelových postelích se mnozí poradci cítili být opotřebovaní a pokoušeli se obnovit svou rovnováhu mezi prací a životem prostřednictvím nového zaměstnání.

Moji kolegové a já jsme nedávno prošli znovu zvláště namáhavou fází projektu, a když jsem požádal svého šéfa o osobní pohovor, byl dokonce rád, že jsem požadoval jen neplacené volno a nechtěl jsem se k firmě úplně obrátit zády. Jen to s tím Togem, to mu tedy vůbec nešlo na rozum.

„Rok na Maledivách, na Bahamách nebo na Kanárech, to bych chápal,“ řekl. „Nebo s ruksakem na zádech napříč Amerikou, nebo trávit volno cestováním po Austrálii! Existuje přece tolik zajímavých možností. Ale Togo? A ještě k tomu na kole?“

V nápadu s cestováním na kole jsem se utvrdil jen pár dní před tímto rozhovorem, když jsem na internetu četl o různých světoběžnících a jejich cestách.

„Na kole se dá cestovat dost rychle, aby tak člověk mohl prozkoumat cizí země, a přece dost pomalu na to, aby se sblížil s lidmi a přírodou.“ Tak to formuloval jeden z dobrodruhů, který objel půl světa na kole ověšeném brašnami. Ta věta na mě hluboce zapůsobila. Možná tím vyjádřil přesně to, co mi v posledních letech chybělo.

V každém případě bylo cestování na kole v přímém protikladu k mým dosavadním služebním cestám první třídou. Auto by mě nedopravilo dost daleko. Geograficky jistě ano, ale ne v mém vnitřním hledání. Možná mě lákal asketický způsob života, žít rok jen s tím, co se vejde do několika brašen na kole. Snad v tom byl také sportovní aspekt, potit se celé měsíce v tvrdém koženém sedle, místo toho, abych seděl v pohodlné designové kancelářské židli Vitra. Co přesně jsem hledal, to nevím, ale věděl jsem, že hledám. Věděl jsem, že toužím po změně a doufal jsem, že najdu odpovědi. Odpovědi na otázku, kterou jsem si doposud nezformuloval.

Ať už jsem doufal v cokoliv, bylo pozdě udělat krok zpátky. Dohoda o mém neplaceném volnu byla podepsaná, moji kolegové informování a předávání mých pracovních záležitostí už začalo.

Ještě důležitější než práce byli přirozeně moji kamarádi u nás doma a moje rodina. Jim jsem o svém nápadu už také vypravoval a teď už jsem to nemohl jen tak vzdát. Každý v mé rodné obci už dávno věděl, že Weber pojede na růžovém kole do Toga, aby si tam dal kávu. Ne, z toho projektu už nevycouvám!

Několik dní po rozmluvě s šéfem jsem se pustil do příprav na cestu.

Togo, kde to vlastně je? Moc jsem toho o té vzdálené, cizí zemi nevěděl. Byla to prý svého času německá kolonie, která se kdysi

jmenovala Togoland, a leží v západním cípu Afriky. Zabírá podlouhlý, úzký pruh země, k níž patří asi 50 kilometrů pobřeží Atlantiku a s níž sousedí velká Ghana na západě a malý Benin na východě.

Bylo mi záhadou, jak se vůbec mám do Toga dostat. Absolutní záhadou. Neměl jsem o tom ani přibližnou představu. Když vyjedu z Německa, bylo by logické jet na kole přes Španělsko do Maroka. Odtamtud bych mohl jet pravděpodobně podél pobřeží až do Toga. Ovšem na Maroko navazuje Západní Sahara, teritorium, které Maroko anektovalo. Nevěděl jsem nic ani o bezpečnostní situaci obsazeného území, ani to, zda lze vůbec jet na kole po poušti. Na Západní Saharu navazuje Mauritánie, islámský stát, který z větší části rovněž tvoří poušť. Pokud se chci vyhnout eventuálním únosům a atentátům, měl bych pokračovat do Senegalu a tam vstoupit do dobrodružné černé Afriky. Po Senegalu následuje země, která je tak maličká, že ji ve svém atlasu stěží vidím: Gambie. Nebylo jednoduché ji na mapě objevit, natož o ní získat spolehlivé informace. Potom budu pokračovat znovu do Senegalu, a to do regionu Casamance se zajímavou krajinou, ovšem obsazeného rebely. Od osmdesátých let 20. století tu probíhá ozbrojený konflikt, ve kterém se rebelové pokoušejí odtrhnout od velkého Senegalu. Cestou dále po pobřeží mě čekají Guinea-Bissau a Guinea, dva státy, o nichž jsem v životě skoro nic neslyšel. S následujícími zeměmi, jimiž jsou Sierra Leone a Libérie, si dokážu sice něco spojit, ale bohužel jsou to jen samá tragická fakta jako otroctví, občanské války a krvavé diamanty. Jako poslední etapy na mě čekají Pobřeží slonoviny a Ghana a pak už přijedu do malého Toga. Tam si pak vypiju kávu a vydám se zpátky.

Tenhle první plán cesty se vlastně moc nelišil od mých posledních projektů, které jsem řešil jako poradce v podnikání: absurdní cíl, příliš slabá příprava, napjatý časový harmonogram, nedostatečné zdroje, neodhadnutelná rizika a žádný záložní plán. Tak jsem se jaksi ocitl ve známém terénu a mohl jsem se vydat na cestu. S radostnou myslí vstříc novému projektu.

VYMĚNÍM HOTELOVOU POSTEL ZA STAN

ČTYŘI MĚSÍCE PŘED STARTEM

Čtvrtek večer ve frankfurtské bankovní čtvrti. Rozhodl jsem se, že na Afterwork party do klubu Kingka nepůjdu. Místo toho jsem ležel v posteli ve svém hotelovém pokoji a přemýšlel jsem. Postel byla čistě povlečená. Hodná pokojská mi vyměnila povlak, na který jsem si večer předtím vylil sójovou omáčku ze suši. Polštáře byly čerstvě natřesené a v koupelně ležely také čisté ručníky. Včera ráno jsem si zabalil do kufru dvě malé lahvičky se šamponem a teď tam stály zase nové.

Ach, ty malé opakující se radosti. A pořádek! Po hotelovém životě se mi bude stýskat. Nacpal jsem si extra velký polštář pořádně pod hlavu, zíral jsem do stropu a myslel jsem na to, jak strašně nepohodlné bude, až vyměním hotelovou postel za stan.

Kdy jsem vlastně naposled stanoval? To musí být hodně dávno! V šestnácti ve skautu, říkal jsem si. Teď je mi přes třicet, v tomhle věku už člověk nespí ve stanu – a jako poradce v podnikání už tuplem ne!

Zkraje týdne jsem byl v obrovském outdoorovém obchodě, kam chodí zkušeni dobrodruzi, abych se vybavil oblečením, potřebami na vaření, spacími pytlíky a jinými nezbytnostmi. Koupil jsem si tam stan. Stan za 549 eur. Říkal jsem si, že když je tak drahý, musí být určitě také krásně pohodlný.

Pohodlný není, ale zato lehký. Váží dvě kila. Jako můj firemní počítač. Rozhodl jsem se pro švédský výrobek, protože lidé ve Skandinávii vědí, jak v přírodě přežít a co všechno je k tomu potřeba. Zvláště Švédové. Vymysleli Ikeu, Volvo, Scaniu, AB&B a H&M, vzešli z nich muži jako Björn Borg, Alfred Nobel, Dolph Lundgren a Zlatan Ibrahimović. A pak měli také všechny ty švédské polární badatele a objevitele. Ano, když si koupím stan, tak určitě jen švédský!

Vytáhlý prodavač v outdoorovém obchodě také nadšeně básnil o jisté švédské firmě.

„Šijí stany chlazenými jehlami, aby se švy příliš nevytahovaly. Podlaha stanu je z nylonu potaženého polyuretanem, vnější stan je z perlonu se třemi vrstvami silikonu.“

Chvilí jsem výklad mladého muže poslouchal a spoustu číselných údajů a popisů materiálu jsem komentoval opatrným pokyvováním se slovy: „Aha, to je zajímavé.“ Když mi vysvětlil všechny přednosti a vložil mi složený stan do rukou, blaženě se na mě podíval.

„To jste tedy nakoupil skvěle, gratuluju! Dávejte jenom pozor na to, abyste stan nenechal stát na přímém slunci. Silné ultrafialové záření může materiál natrvalo poškodit.“

„Jak prosím?“ tázal jsem se nevěřicně.

„No, to platí přirozeně pro všechny stany, i ty ze špičkového segmentu. Když budete chtít, aby vám stan dlouho vydržel, měl byste ho chránit před příliš silným slunečním zářením. Takový expediční stan se stejně využívá spíš jen pro opravdové dobrodružství a ne na dovolenou pod stanem.“

Aha, tak tedy žádná dovolená pod stanem, pomyslel jsem si, když jsem si nechával ten drahý stan za 549 eur u pokladny zabalit. No to tedy zrovna udělám: jakmile v poušti v pět hodin ráno vstanu, hned ten blbý stan zabalím, abych ho ochránil před sluncem. Jejdamane, stan, který se musí chránit před denním světlem, něco takového jsem ještě jakživo neslyšel. To bude asi tím, že Švédové mají tam na severu tak málo sluníčka.

Ležel jsem tedy ve své hotelové posteli a přemýšlel jsem o outdoorovém vybavení, zatímco moji kolegové se bavili na frankfurtské Afterwork party. Ten stan jsem koupil v pondělí. Tři dny jsem na něj ani nesáhl. Ten čtvrteční večer jsem se konečně odvážil a stan jsem postavil. Ve svém hotelovém pokoji.

Stálo mě to půl hodiny práce a pošramotil jsem přitom stolní lampu, kterou jsem jednou ze stanových tyčí smetl z nočního stolu. Stan tedy stál. Byl zelený a oválný a vešel se přesně mezi pelest mé široké postele a dveře do koupelny. Přestože stál 549 eur, nedělal na mě nějak zvlášť důvěryhodný dojem. Ani jsem si netroufl do něho lehnout.

Když už byl stan postavený a blokoval mi přístup na toaletu, tak jsem tedy přece jen sebral odvalu, otevřel nízký vchod do stanu

a opatrně jsem se vplazil dovnitř. Ve stanu jsem si udělal v rámci možností pohodlí tak, že jsem zaujal klasický turecký sed a díval jsem se skrz síť proti moskytům na televizi na zdi, kde zrovna běželo opakování třetího dílu Harryho Pottera.

Opravená stolní lampa prozářila vnitřek stanu měkkým zeleným světlem. Lehl jsem si rovně na záda, přičemž jsem nebezpečně rozkymácel vnitřní stan, který mi navzdory ceně 549 eur připadal až hrozivě stísněný. Po krátkém okamžiku úleku jsem se uklidnil a pokusil si představit, jak by bylo dobrodružné a fantastické, kdybych teď ležel v lese a usínal za jasné hvězdné noci. Ovšem na tvrdé podlaze hotelového pokoje jsem se nemohl správně koncentrovat.

Tak jsem se ze svého nového domova zase vyplazil ven, ale přitom jsem zůstal nohou viset na jedné napínací šňůře a dopadl s hlasitým rachotem do postele. Když jsem se vyrovnal s úlekem a vymotal si nohu z nylonové šňůry, bylo mi jasné: hotelovou postel budu postrádat!

NÁVŠTĚVA V ÚSTAVU TROPICKÉHO LÉKAŘSTVÍ

TŘI MĚSÍCE PŘED STARTEM

Moje přípravy na start byly v plném proudu. Stále jsem sice ještě nevěděl, co přesně mě v Africe čeká, ale na naléhání své matky jsem se alespoň v zájmu svého zdraví obrátil o radu k odborníkovi. V domluveném čase jsem vytočil číslo Ústavu tropického lékařství ve Freiburgu.

„Ústav tropického lékařství, Freiburg, dr. Stephanie Schröderová, dobrý den.“

„Dobrý den. Jmenuji se Weber a za pár týdnů pojedu na kole do Afriky, a proto bych se chtěl informovat, jaká opatření musím udělat.“

„Pane Webere, dobrý den. Řekněte mi prosím, kam přesně chcete jet?“

„Do Maroka, na Saharu, do Mauritánie, Senegalu, Gambie, Guineje a tak dále. Stále po pobřeží až do Toga.“

„Do Toga? Moment, musím se alespoň podívat na mapu.“

Následovala chvíle mlčení a pak se ozvalo:

„A co tam budete dělat?“

„Pojedu tam na kole a chtěl bych poznávat zemi a lidi.“

„Na kole?“

„Ano.“

„Sám?“

„Ano.“

„A kde budete nocovat?“

„Ve stanu.“

Následovala další pauza.

„Na kole a se stanem?“

„Ano.“

„Budete nocovat také u domorodců?“

„No, když na nějaké narazím, tak určitě.“

„Úplně sám?“

„Víte, neznám bohužel nikoho, kdo by měl chuť jezdit se mnou v létě na kole po západní Africe.“

Dlouhé mlčení na opačném konci telefonní linky jsem přerušil podrobným vyložением svého plánu cesty do Toga. Paní doktorka Schröderová kontrovala tirádou o nebezpečných chorobách a o bezpečnostních rizicích, kterou by klidně mohla pronášet moje matka.

„No dobře, pak přejdeme k věci,“ řekla tedy nakonec. „Největším rizikem je malárie. Kromě toho se tam vyskytuje moucha tse tse, která přenáší spavou nemoc, a existují tam rizika hepatitidy, horečky dengue, schistosomózy a jiných vysoce nebezpečných chorob, kterými se můžete nakazit. Pořádný infekční průjem dostanete v každém případě, protože váš německý žaludek si tak rychle nezvykne na místní hygienu. Přesto největším nebezpečím zůstává malárie. Počínaje Mauritánií se budete nacházet v oblasti s vysokým rizikem výskytu malárie. A odtamtud po celé trase až dolů do Toga.“

„Ó já, to nezní moc dobře. A co s tím můžu udělat?“

„Tedy prevence malárie je absolutně nezbytná!“

„OK. Pak tedy potřebuju něco na šest až osm měsíců.“

„Moment, tak jednoduché to zase není. Pro prevenci malárie jsou v zásadě tři možnosti. Vedle obvyklých vedlejších účinků, jako je nevolnost, průjem, zvracení, závratě, migréna a nespavost, má každý z těch tří prostředků několik specifík.“

»Hm. A jaká to jsou?“

„Nejstarší prostředek se jmenuje Lariam, účinná látka je meflochin. Musíte užívat jednu tabletku týdně a vybudovat si jakýsi ochranný štít. Vysoká účinnost je vyzkoušená už za desítky let a ochrana před malárií je relativně vysoká. Ovšem tento prostředek vám nedoporučuju, když cestujete sám.“

„Jak to?“

„Meflochin může vést k neurologickým a psychiatrickým vedlejším účinkům. Asi ve čtvrtině případů se projevuje vliv na psychiku, a to ve větším rozsahu než jsou pouhé výkyvy nálady. Užívání léku může vést k depresi nebo k epileptickým záchvatům. Nejsou vyloučeny ani obtíže s koordinací pohybů. Zvláště v USA se na Lariam pohlíží kriticky, protože před několika lety došlo v této souvislosti ke zvýšenému počtu sebevražd veteránů, kteří se vrátili z Afghánistá-

nu a z Iráku a během svého nasazení v zahraničí užívali Lariam jako prevenci malárie. Pokud budete cestovat úplně sám, nemůžu vám tento prostředek doporučit. Výkyvy nálady a možné příznaky deprese nebo epilepsie byste sám pravděpodobně ani nedokázal identifikovat. A už vůbec ne v cizím africkém prostředí.“

„Aha.“

„Pokud se pro Lariam rozhodnete, museli bychom jeho užívání a vaši psychickou reakci na něj v každém případě předem otestovat. Navrhuju, abyste ho užíval po dobu čtyř týdnů, přičemž bychom pravidelně kontrolovali váš psychický i fyzický stav. Musel byste se ovšem uvolnit z práce a během celého testovacího období byste neměl řídit motorové vozidlo.“

„Hm, tak to se mi opravdu moc nehodí. Myslím, že tím je tento prostředek pro mě vyražený. Pokud budu cestou deset hodin denně sedět úplně sám na kole, poleze mi samota asi i bez léků na nervy. Tak to tedy odpadá. A jak je to s těmi dalšími dvěma?“

„Druhou možností je užívat Doxycyklin. Je to antibiotikum s širokým spektrem použití. Světová zdravotnická organizace ho mimo jiné doporučuje k prevenci před malárií. Prokazatelně chrání před infekcemi malárie a může se použít také k akutnímu léčení malárie.“

„OK, to zní dobře.“

„V Německu ovšem není k tomuto účelu k dispozici žádný certifikovaný lék. Důvodem je to, že se jedná o antibiotikum a jeho dlouhodobé užívání nedoporučuje Spolkový institut pro léčiva a léčivé prostředky. Další problém spočívá v tom, že se u něho často projevuje intolerance vůči ultrafialovému záření. Při silném slunečním záření mohou vznikat toxické solární dermatitidy, které nemůžete jednoduše léčit jen ochlazováním pokožky. Na ty už musíte nasadit kortizon a silnější léky.“

„Rozumím tomu správně? Doporučujete mi lék, který není v Německu povolený a který může vést k intoleranci vůči slunečnímu záření? A to mám užívat, až budu v Africe? Ne, ne, to raději brát nebudu.“

„Německá společnost tropického lékařství ovšem tento lék jako prevenci malárie kvůli jeho prokázaného účinku doporučuje. Ale rozumím vašim obavám. Upřímně řečeno, já ho kvůli intoleranci vůči ultrafialovému záření považuju ve vašem případě také za rizikový, protože na kole budete několik hodin denně vystavený přímému slunci.“

„A ta třetí možnost?“

„Poslední alternativa ze tří léčiv, která jsou k dispozici, se jmenuje Malarone. Je to lék vzniklý kombinací dvou účinných látek. Jednou je proquanil, který zabraňuje šíření původců malárie, a ta druhá, atovaquon, narušuje látkovou výměnu původců malárie a tím způsobuje jejich odumírání. Díky této kombinaci je vysoce účinný a navíc má jen velmi málo zjištěných vedlejších účinků. Další přednost Malaronu je jeho relativně krátká doba užívání. Stačilo by, kdybyste Malarone začal preventivně užívat teprve poslední den před pobytem v rizikových oblastech. Doba aplikace tohoto léku je tak ve srovnání s oběma výše zmíněnými prostředky podstatně kratší.“

„To je skvělé a kde je ten háček?“

„Dlouhodobější užívání je finančně neúnosné.“

SE SPOUSTOU ELÁNU, ALE BEZ PLÁNU

MĚSÍC PŘED STARTEM

Togo? To bude těžké. Myslím, že neaktuálnější mapa bude tak z devadesátých let.“ Šedivá kštica pracovníka oddělení map zmizela za černým plochým monitorem.

„Jepp, rok vydání 2001, ale zaměření je z roku 1992. Existuje mapa tří zemí, na které je také Ghana a Benin. Ta je ze začátku roku 2000. Nic aktuálnějšího není.“

„A co mapa Pobřeží slonoviny?“

„Tam to je podobné. Opravdu aktuální a spolehlivé mapy západní Afriky skoro neexistují. Potíž je hlavně v tom, že pojeděš na kole a tam se ti může stát, že místo široké silnice na mapě je dnes jen šterková cesta někde uprostřed pustiny. Nebo obráceně, z úzké cesty je už dávno několikaproudá dálnice.“

Hlava muže znovu zmizela za obrazovkou. Ozvalo se opět hlasité tukání do klávesnice a pak se mužova tvář znovu vynořila.

„To jsem si mohl myslet...Takže ta dobrá mapa je rozebraná. Něco spolehlivého, co se zaměřovalo po občanské válce, prostě nedostaneš.“

Přejel jsem si pravou rukou po pečlivě zastřiženém tří denním plnovousu. „Tak snad něco dál nahoru. Co by tam bylo k Mauritanii? To je důležité, kvůli poušti. Je také pořádně velká.“

„Jo, jo, tak to bude ještě těžší. Snad by se našla ještě nějaká stará sovětská mapa Sahary ze studené války. Musíš se po ní podívat na internetu. Snímky z ruských vojenských satelitů jsou i dnes použitelné. Musíš jen dávat pozor, protože sovětské mapy se v afrických zemích na celnici často zabavují. Moment, možná přece něco najdu.“

„To je dobré. Myslím, že si pro začátek vezmu nějakou mapu západní Afriky, abych měl přehled.“

Navštivte nás!

MARCO POLO

www.marcopolo-club.cz

Spojte se s námi – o novinkách a sortimentu společnosti Marco Polo informujeme pravidelně na stránkách: www.marcopolo-club.cz, nebo nás najdete také na Facebooku a na Instagramu.



[marcopolo_cz](https://www.instagram.com/marcopolo_cz)



[marco polo cz](https://www.facebook.com/marco.polo.cz)

1. české vydání 2020

© Conbook Medien GmbH, Neuss, 2016, 2019

Všechna práva vyhrazena.

www.marcopolo-club.cz

Fotografie: Markus Maria Weber

Obálka: Benedikt Schmitz

Překlad: Petr Kaška

Redakce: Alžběta Kašková

Technická redakce: DTP Vladimír Vyskočil – KORŠACH

Vytištěno v České republice

ISBN 859-5-13320-333-3

Souvislosti, zážitky a teze popsané v této knize vycházejí z autorových zkušeností, z jeho fantazie a/nebo odrážejí jeho pohled na události. Jakékoliv podobnosti s žijícími osobami, existujícími podniky nebo institucemi a s jejich jednáním či názory jsou čistě náhodné. Uvedená fakta byla ověřena s maximálně možnou pečlivostí, ale ani nakladatelství, ani autor nemohou přebírat záruku za jejich správnost a úplnost.